

Costruire collegamenti per un futuro comune

*Relazione introduttiva
dell'Ambasciatore di Svizzera in Italia Bernardino Regazzoni
al Forum dei Trasporti "AlpTransit – Opportunità per l'economia"
organizzato in seno all'Assemblea generale di Hupac
Lugano, 11 maggio 2012*

Signor Presidente,
Onorevoli Consiglieri nazionali,
Onorevole Assessore,
Ingegnere,
Signore e Signori,
Cari amici,

Sono lieto di aprire gli interventi che ruoteranno attorno al tema delle opportunità economiche create dalla Nuova Trasversale Ferrovia Alpina. Sono particolarmente grato a Hupac, impresa leader nel trasporto di merci attraverso le Alpi, dell'invito a intervenire oggi davanti a voi. Mi è gradito parlare di nuovo di trasporti in questo luogo e a Lugano, con alcuni di coloro che intervennero nel convegno di un anno fa.

Il progetto "AlpTransit" è noto a tutti voi. Indirizzandomi a una platea di specialisti del trasporto posso dunque tralasciare le caratteristiche dello stesso. "AlpTransit" è come sapete il nome della società partecipata delle Ferrovie Federali Svizzere che costruisce attualmente le gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri. Il nome è stato particolarmente ben scelto, poiché "AlpTransit" è diventato ormai nel linguaggio comune sinonimo del progetto di Nuova Ferrovia Alpina, che comprende anche la galleria di base del Lötschberg, in esercizio dal 2007.

Sostenibilità e trasporto combinato

Ogni opera ingegneristica d'eccellenza, che si tratti di AlpTransit o dell'Alta Velocità in Italia non è mai un fine in sé, per quanto spettacolare essa possa apparire. Tali opere sono mezzi al fine di scopi più generali. Nel passato, le grandi opere viarie rispondevano a imperativi di sicurezza, come nel caso del sistema stradale degli antichi romani, o di sviluppo industriale, come nel caso delle prime gallerie ferroviarie del San Gottardo e del Sempione. Oggi l'imperativo è quello della crescita sostenibile, che include la dimensione economica, la dimensione ambientale e quella territoriale. Oggi, ogni grande progetto d'infrastruttura riceve il sostegno politico e popolare solo se soddisfa questo scopo.

Il trasporto combinato trova un collocamento naturale in questo quadro generale. Esso contribuisce infatti a ridurre la congestione stradale, che costa in Europa l'1% circa del Prodotto Interno Lordo annuale. Esso serve inoltre a diversificare le fonti energetiche legate al trasporto delle merci, tramite l'utilizzazione della trazione elettrica, limitando le emissioni di gas a effetto serra. Non da ultimo, esso rafforza il sistema dei trasporti continentali, migliorandone così la concorrenzialità su scala internazionale.

La Commissione europea stima che il trasporto merci in Europa aumenterà, rispetto al 2005, del 40% entro il 2030. Si tratta di una media. I pronostici per le regioni produttive sono ancora più elevati. Proprio lungo il corridoio ferroviario Genova – Rotterdam, che attraversa la Pianura Padana, passa per la Svizzera, e discende tutta la Valle del Reno, tra la Germania e la Francia, per poi raggiungere i porti di Rotterdam e di Anversa, si situano le grandi regioni produttive d'Europa. Ed è giusto ricordare che i paesi lungo il corridoio, l'Italia, la Svizzera, la Germania, la Francia, i Paesi Bassi e il Belgio sono reciprocamente dipendenti dal punto di vista economico e commerciale.

Per esempio, anche tralasciando completamente la Francia, che potrebbe essere servita da altri valichi, l'insieme degli scambi dell'Italia con gli altri quattro paesi situati lungo il corridoio Genova-Rotterdam è stato nel 2011 di 182 miliardi di euro, pari al 26% del totale del commercio estero italiano a livello mondiale. Le esportazioni italiane verso questi quattro paesi, e in particolar modo verso la Svizzera, hanno resistito bene alla crisi, superando il primato raggiunto del 2008.

Il corridoio Genova-Rotterdam è la colonna vertebrale del trasporto terrestre delle merci in Europa. La sua importanza, anche come progetto prioritario della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) sarà rilevata tra poco dall'Ingegnere Moretti. A me spetta il compito di rilevare che le questioni a noi comuni e le opportunità per il trasporto combinato sono legate alla messa in funzione dal 2017 della galleria di base del San Gottardo.

Pianificazione delle infrastrutture

Le questioni centrali sono:

- come convogliare le merci da e per l'Italia dal 2017
- attraverso quali linee ferroviarie, con quali caratteristiche
- e verso quali terminal intermodali

Per affrontare queste questioni ritengo si debbano evitare alcune trappole.

- Prima trappola: Sottostimare la domanda crescente di traffico merci. Le merci transitate attraverso le Alpi hanno raggiunto nel 2011 un volume senza precedenti. Già soltanto attraverso la Svizzera, l'anno scorso sono stati superati i 40 milioni di tonnellate, due terzi su rotaia e un terzo su strada. È stato così battuto il record del 2008, l'anno precedente alla crisi.
- Seconda trappola: Eludere l'evoluzione della politica europea. La direttiva Eurovignette III ha introdotto dall'anno scorso il principio del "chi inquina paga" nei trasporti merci su strada. L'Emission Trading System (EU ETS) - già integrato nei trasporti ferroviari attraverso l'acquisto di energia elettrica, sarà ora esteso anche ai vettori aerei. Prima o poi toccherà al trasporto su gomma.
- Terza trappola: Dimenticare la crescente domanda di trasporto ferroviario internazionale di viaggiatori tra hub europei sulla media distanza. Questa evoluzione condiziona anch'essa certamente il trasporto combinato, poiché, espresso in una formula, "i passeggeri votano, le merci no".

Le basi formali per la cooperazione tra Svizzera e Italia ci sono e sono solide. L'accordo interministeriale in vigore dal 2001 stabilisce con chiarezza che le parti vogliono assicurare il legame tra le nuove ferrovie transalpine svizzere e la rete ad alta capacità italiana, mettendo a disposizione capacità sufficienti per il traffico di transito.

La volontà di procedere celermente è stata condivisa nel marzo scorso dalla Consigliera federale Doris Leuthard e dal Ministro Corrado Passera. Questa volontà politica sarà presto concretizzata in un'intesa interministeriale concernente la progettazione, la costruzione e il finanziamento delle infrastrutture necessarie al trasporto intermodale delle merci lungo il Corridoio Genova-Rotterdam, tra l'Italia e la Svizzera

L'approccio consiste dunque nell'individuare e fissare i nodi intermodali e definire le linee ferroviarie da potenziare o da costruire. Di fronte agli obiettivi e alle sfide future non ci si potrà limitare esclusivamente a - pur utili - adattamenti tecnologici delle linee, poiché, da soli, non garantiscono il pieno assorbimento del traffico aggiuntivo e non rispondono alle finalità economiche e ambientali definite da una politica dei trasporti sostenibile.

D'altro canto, per la costruzione di nuove linee ferroviarie e per la loro messa in esercizio occorre molto tempo. A breve termine, perciò, è opportuno e giusto operare sulle linee

esistenti, potenziandole, ampliandole e interconnettendole in maniera ottimale ai terminali intermodali. Si tratta di sfruttare quanto a disposizione, elevandone le potenzialità, permettendo il passaggio di treni più lunghi, più pesanti, con sagome più ampie e con meno locomotori. Sul versante del trasporto delle merci, tutto ciò permetterà un balzo nella produttività del trasporto ferroviario attraverso le Alpi.

In particolare si dovrà definire un corridoio che permetta il trasbordo ferroviario di semirimorchi con altezza di 4 metri. E' il cosiddetto corridoio dei 4 metri che attraverserà la Svizzera da nord a sud, passando per il San Gottardo. Un progetto da 960 milioni di franchi è attualmente in fase di consultazione. Il progetto legislativo sarà presentato dal Consiglio federale alle Camere alla fine dell'anno.

A medio termine si dovrà costruire per completare la rete europea. In particolare per il trasporto dei viaggiatori, solo il raddoppio della linea Milano-Lugano, permetterà di connettere proficuamente l'Alta Velocità italiana, via Zurigo e Basilea, alle reti ad alta velocità tedesche e francese. Solo l'interconnessione di questi sistemi permetterà a Milano di diventare uno hub ferroviario europeo dal quale Stoccarda, Strasburgo, Francoforte o Parigi potranno essere raggiunte in cinque ore o meno.

Memorandum of Understanding Hupac, Ferrovie dello Stato Italiane e CEMAT

Ma ritorniamo all'attualità di stamattina. Nel contesto che ho descritto, le iniziative private sono necessarie per dar vita a un approccio più dinamico nell'ambito della politica infrastrutturale dei trasporti. Saluto quindi con particolare soddisfazione la cooperazione tra aziende, della quale il Memorandum of Understanding che sarà sottoscritto oggi da Hupac, Ferrovie dello Stato Italiane e CEMAT costituisce un bell'esempio. Esso prende le mosse dal riconoscimento delle opportunità che la messa in esercizio di AlpTransit offre al sistema del trasporto combinato delle merci; individua alcuni interporti lombardi e piemontesi che offrono opportunità economiche promettenti; unisce le forze per lo sviluppo di opere esterne necessarie agli interporti.

Mi permetto di notare che questo Memorandum sembra iscriversi bene nei più recenti orientamenti politici italiani. Il 19 aprile, infatti, la Camera dei Deputati ha approvato il testo della Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche, con le finalità seguenti:

- migliorare e incrementare la concentrazione dei flussi di trasporto
- razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto
- contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale della attività di trasporto
- superare i limiti del trasporto ferroviario tradizionale

Il testo è ora al vaglio del Senato.

Il Memorandum di oggi prevede pure un impegno delle parti per l'ottenimento congiunto dei contributi svizzeri per la costruzione di terminali intermodali all'estero. Da un punto di vista generale, la Confederazione non pianifica in prima persona i terminali, ma esamina i progetti che le vengono presentati dai privati in vista di un eventuale contributo, sulla base dell'Ordinanza del 4 novembre 2009 sul promovimento del trasporto merci per ferrovia. Criteri decisivi sono l'importanza del progetto sotto il profilo della politica dei trasporti, la sua redditività nonché l'analisi dei costi rispetto ai benefici.

La realizzazione di impianti di trasbordo è sostenuta dalla Confederazione attraverso prestiti a tasso zero e cofinanziamenti fin dagli anni Ottanta, sia in Svizzera, dove è stata realizzata una rete di terminali di piccole o medie dimensioni, sia all'estero, nelle fasce di confine: il terminale di Busto Arsizio è l'esempio di un successo da tutti conosciuto. L'accesso ai terminali cofinanziati dalla Confederazione è libero e garantito a tutti gli operatori senza discriminazioni. Questo strumento previsto dalla legislazione svizzera è stato evocato in occasione dell'incontro della Consigliera federale Doris Leuthard con il suo omologo italiano Corrado Passera, in occasione del loro incontro a Roma nel marzo scorso.

Memorandum d'intesa interministeriale e Conclusione

Signor Presidente,
Signore e Signori,

Il futuro non è esente da sfide e il tempo stringe. Dopo l'apertura della nuova galleria di base ferroviaria del San Gottardo dovremo affrontare il risanamento obbligato – per ragioni di sicurezza - della galleria autostradale del San Gottardo, che resterà chiusa per circa mille giorni. Ciò basta per comprendere la necessità di ottimizzare fin da oggi il sistema logistico e le strutture favorevoli al trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia lungo tutto il corridoio Genova-Rotterdam.

E' tempo di agire, insieme.

Italia e Svizzera stanno mettendo a punto il Memorandum d'intesa interministeriale che si concentrerà principalmente su tre aspetti, essenziali:

- 1) L'ubicazione di alcuni terminali in grado di accogliere il flusso delle merci che su ferrovia passerà attraverso la galleria di base del San Gottardo. La domanda di trasporto potenziale del bacino di utenza, la saturazione delle infrastrutture ferroviarie e stradali affluenti e la collocazione nell'assetto territoriale regionale costituiranno i criteri di identificazione. Questi progetti beneficeranno del sostegno politico a livello centrale e regionale, affinché la loro realizzazione sia un successo e avvenga in tempi brevi.
- 2) La definizione precisa delle linee lungo l'asse del San Gottardo che dovranno essere potenziate entro il 2020, per permettere la circolazione di treni della lunghezza di 750 metri, un peso assiale di 2000 tonnellate, un profilo di 4 metri e l'applicazione del sistema di controllo automatico dei treni ETCS. Vi sono due linee che scendono dal San Gottardo: quella a doppio binario che passando per Chiasso e Como prosegue fino a Milano e quella a binario semplice che passando per Luino serve la zona di Gallarate, Busto Arsizio e Novara.
- 3) Le modalità di cooperazione, di progettazione, di realizzazione, di monitoraggio e di finanziamento delle opere tra i due Stati saranno elementi importanti del Memorandum. Uno stretto monitoraggio della pianificazione a livello ministeriale e la presenza di finanziamenti approvati e garantiti sono essenziali per evitare slittamenti temporali.

Nell'ambito del Memorandum interministeriale la Svizzera è disposta a verificare la possibilità di prefinanziamento dei lavori di potenziamento e ampliamento delle linee da Chiasso verso Milano e della linea di Luino, anche per quanto riguarda l'adeguamento allo standard dei 4 metri. Questo apporto finanziario potrà essere concesso solo sulla base di una serie di garanzie della parte italiana.

Prestiamo altresì grande attenzione alle Regioni e ai Cantoni situati lungo corridoio Genova-Rotterdam, affinché possano apportare le loro conoscenze del territorio e svolgere il lavoro di consultazione e di coinvolgimento delle autorità locali e della cittadinanza.

Concludo rinnovando il mio saluto all'iniziativa di cooperazione che verrà siglata oggi tra Hupac, Ferrovie dello Stato Italiane e CEMAT ed esprimendo la mia convinzione che esso costituisca un passo avanti nella buona direzione, un fulgido esempio del contributo delle aziende alla realizzazione di una politica dei trasporti sostenibile sotto il profilo economico e ambientale.