

## **Concetto d'offerta 2035: Diminuzione delle prestazioni e aumento dei costi**

L'Ufficio federale dei trasporti UFT e le FFS sono attualmente oggetto di critiche da parte della stampa. Nel concetto d'offerta dell'orario 2035, parallelamente ad alcuni miglioramenti nel perimetro di Zurigo si prevedono delle importanti semplificazioni e dei peggioramenti su diversi corridoi. E, questo, nonostante gli immensi investimenti o le innovazioni e gli ampliamenti ancora da realizzare. Diversi progetti chiave subiranno tuttavia dei ritardi. Gli ICN inoltre non circoleranno più come treni ad assetto variabile con tempi di percorrenza rapidi.

Inoltre, diverse tratte non saranno più servite direttamente e vari collegamenti saranno interrotti. L'UFT mira anche a limitare i collegamenti internazionali, ciò che è in contraddizione con gli accordi bilaterali e mette ulteriormente in dubbio i vantaggi di una protezione uniforme dei treni a livello europeo. Ieri le locomotive cambiavano treno alla frontiera, domani saranno i passeggeri. Tra l'altro, sembra un po' strano che l'UFT spinga per l'accesso al mercato di Flixbus, ma voglia rompere con le attuali ferrovie partner straniere.

Le critiche dei cantoni, delle città e delle parti interessate non si sono fatte attendere e così è iniziato il gioco dell'attribuzione delle colpe e della ripartizione dei costi. Innanzitutto si può constatare che, nonostante gli enormi investimenti in infrastrutture e veicoli moderni, le ferrovie non sono più in grado di rispettare i precedenti tempi di percorrenza. A quanto pare, anche i veicoli moderni e veloci e le soluzioni digitali non aiutano. Come giustificazione, vengono adottati i lavori di costruzione e l'aumento della domanda. Come causa, noi riscontriamo in particolare un cambiamento nel comportamento di guida difensivo dovuto a influenze esterne, come i sistemi di protezione dei treni più lenti, i processi sempre più complessi e le specifiche divergenti.

Riteniamo inoltre estremamente problematico il fatto che l'UFT e i suoi collaboratori ricorrano spesso alla diffusione di strategie e valutazioni personali su piattaforme social come LinkedIn. Un'autorità federale dovrebbe astenersi dal farlo. Così facendo si mettono pubblicamente in discussione, e senza spiegazioni fondate, le scelte e i metodi di lavoro adottati dalle ferrovie e dai gestori dell'infrastruttura, ciò che, a sua volta, suggerisce che le ferrovie non hanno competenze proprie o che non esiste una cultura dell'errore.

Ad esempio, proprio la diffusione dell'autorizzazione di Flixbus in Svizzera induce a pensare che le ferrovie siano ormai alla mercé di interessi particolari. In questo caso, presumibilmente per motivi di politica europea. Quindi, mentre si vuole agevolare l'accesso al mercato per le aziende a basso costo, si parte dal presupposto che i modelli di cooperazione attuali continueranno come sempre fino a quando non lo si vorrà più fare dopo il 2035. È questo che si intende per libero accesso al mercato?

Il fatto è che le FFS e le altre ferrovie non possono più prendere decisioni autonomamente senza il benestare dell'UFT, ma devono costantemente giustificare il

loro operato e, questo, nonostante i continui cambiamenti di strategia e le misure reazionarie. Anche l'ordine di treni Bombardier, del valore di quasi 2 miliardi di franchi, non è stato praticamente possibile senza che prima le FFS consultassero l'UFT. Questo comportamento è però probabilmente dovuto a una dipendenza finanziaria diretta.

### **Automatizzazione e digitalizzazione**

Far viaggiare i treni senza macchinista è sempre ancora una costante nei programmi di innovazione. Attualmente, però, non si parla più di treni senza conducente sulla rete ferroviaria, ma solo di corse di manovre automatiche da e verso i luoghi di servizio. Nel migliore dei casi con una telecamera e un macchinista che monitora la corsa a distanza e che dovrà assumersene la responsabilità. A parte i costi elevati, non ci si possono aspettare dei risultati particolari.

Per quanto riguarda il «Grade of Automation GoA - Automatic Train Operation ATO 2», cioè la corsa automatica dei treni e un macchinista pronto a reagire in caso di guasto, le cose si sono un po' calmate. Tecnicamente sarebbe possibile, ma a parte i costi aggiuntivi per l'installazione di software e hardware, semplicemente non offre sufficienti elementi positivi, mentre gli aspetti negativi stanno diventando sempre più evidenti.

I problemi legati all'aumento dei tempi di percorrenza a causa dell'«ETCS Level 1 LS Baseline 3» vengono contrastati con curve di frenata più ripide, che dovranno essere installate entro il 2026 (!) e che non risolvono il problema di base e soprattutto inaspriscono i margini di sicurezza. Non si vede alcun valore aggiunto rispetto ai classici sistemi di protezione dei treni. Nel frattempo, viene addirittura privilegiata la costruzione di nuove linee ETCS Level 2 come soluzione ai problemi del Level 1 LS, come avviene attualmente tra Dagmersellen ed Emmenbrücke. Ma si manifestano di continuo anche dei conflitti con gli impianti isolati dotati di ETCS L2. Comunque sia, per poter promuovere i fattori positivi dell'ETCS L2, si tratta prima di eliminare le perdite generate dall'ETCS L1 LS.

Nella strategia ERTMS dello scorso giugno, l'UFT ha in parte stabilito che in futuro tutti i posti di manovra dovranno essere dotati di segnalazione in cabina di guida ETCS Level 2 invece della classica segnalazione esterna. Una decisione definitiva dovrebbe essere presa entro la fine dell'autunno 2023. La linea (Berna-) Fischermätteli - Schwarzenburg sarà convertita all'ETCS Level 2, per la quale il CdA della BLS ha approvato un credito di 15,2 milioni di franchi.

*“Verrà utilizzata una tecnologia orientata al futuro e verrà creato un know-how per l'impiego dell'ETCS Level 2 sulle linee regionali”.* A quanto pare, nonostante la tecnologia abbia ormai più di 30 anni, i sistemi sono ancora in fase di sperimentazione e vengono testati durante il normale funzionamento.

Di conseguenza, a Schwarzenburg ora possono essere impiegati solo veicoli equipaggiati secondo il sistema ETCS, per cui non tutta la flotta della BLS sarebbe utilizzabile e verrà messa fuori servizio prematuramente o dovrà essere aggiornata a caro prezzo. Inoltre, tutto il personale di locomotiva della BLS nella regione di Berna dovrà essere formato per l'ETCS, ciò che da solo genera costi di almeno CHF 500'000.

### **Miliardi di franchi per l'ETCS / Risparmi delle ferrovie**

Gli attuali sviluppi indicano che il sistema ERTMS ETCS, con i suoi costi di oltre un miliardo di franchi fino al 2007 solo in Svizzera e gli ulteriori investimenti futuri che devono essere sostenuti principalmente dalle imprese di trasporto ferroviario, si trasformerà in un buco finanziario di miliardi di franchi.

L'UFT scrive che i costi per una conversione totale della rete all'ETCS L2 entro il 2060 sono stimati in 9,5 miliardi di franchi, con ulteriori costi sotto forma di interessi di circa 300 milioni di franchi all'anno.

In einem Bericht der SBB an das BAV von 2016 werden die Kosten bei einem Totalausbau des Netzes auf ETCS L2 bis 2060 auf 9,5 Mia. Franken geschätzt mit Folgekosten in Form von Zinsen von rund 300 Millionen Franken pro Jahr.

I costi correnti per la manutenzione e l'aggiornamento di hardware e software non vengono menzionati o non possono essere stimati.

Da notare che i costi effettivi dell'ETCS non sono più indicati separatamente, ma sono calcolati unitamente a tutti i componenti dei posti di manovra. Perlopiù non viene indicato se i posti di manovra devono essere sostituiti a causa dell'età, di un necessario aumento della capacità o dell'introduzione dell'ETCS. Non viene inoltre riportato il trasferimento di diversi componenti dei posti di manovra ai veicoli e il conseguente trasferimento dei costi dall'infrastruttura alle imprese ferroviarie. È comunque già da tempo che non sono disponibili dei dati precisi sui costi dell'ETCS.

L'UFT mette inoltre a disposizione delle infrastrutture diverse centinaia di milioni di franchi per gli ulteriori aggiornamenti ETCS o ERTMS della rete attraverso degli accordi di prestazione. Tuttavia, per una corretta implementazione dei futuri progetti infrastrutturali anche le flotte dei veicoli da impiegare devono essere dotate delle necessarie apparecchiature ERTMS, ciò che comporta dei costi di circa 500.000 franchi per ogni cabina di guida. I costi aggiuntivi per le ITF devono essere finanziati dagli acquirenti, ossia i cantoni e i comuni, e renderanno il trasporto ferroviario, soprattutto regionale, molto più costoso. Questi costi aggiuntivi non sono coperti dagli accordi di prestazione!

Da notare che, nonostante questi immensi investimenti, non è possibile aumentare le capacità o la sicurezza, né ridurre i tempi di percorrenza.

Per quanto riguarda i modelli di finanziamento, che si basano principalmente su sovvenzioni e finanziamenti incrociati, si può affermare che difficilmente possono essere presentati in modo trasparente o che sono deliberatamente soggetti a discrezione. I progetti sono però finanziati principalmente attraverso le imposte e i prelievi sulle prestazioni nel trasporto stradale, quindi non dalla ferrovia. Questo meccanismo ha un futuro solo finché si sarà disposti a pagare sempre di più per un trasporto pubblico sempre più costoso, a scapito però della qualità.

Un'alternativa vantaggiosa e qualitativamente equivalente alla strategia ERTMS sarebbe quella di portare avanti la protezione classica dei treni con qualche adattamento per i veicoli nazionali. Tanto più che la rete ferroviaria svizzera è l'unica che soddisfa già pienamente eines der wenigen Länder gli standard europei dell'ETCS e sarebbe pertanto accessibile alla rete, in particolare per le linee di corridoio del traffico merci in transito. C'è un certo margine di manovra per le soluzioni interne, che viene sfruttato da diversi stati membri dell'UE. Il Belgio, ad esempio, continua a far capo al sistema nazionale di protezione dei treni TBL 1+, mentre la Germania continua a ordinare gli ultimissimi treni ICE parallelamente ai vecchi sistemi PZB/LZB e ai nuovi

sistemi di protezione dei treni ETCS. Anche in Svizzera questo lo si fa per le flotte esistenti. Alla domanda sul perché l'esercizio in parallelo di efficienti sistemi classici di protezione dei treni ZUB/Integra e l'uso puramente orientato alla domanda di componenti ETCS non dovrebbe essere possibile nei corridoi internazionali, si rimanda solo all'età dei classici sistemi di protezione dei treni e alle diverse strategie.

### **La lotta alla ripartizione è aperta**

Non sorprende che il settore pubblico stia pensando di risparmiare sui trasporti pubblici. La contro-argomentazione delle FFS, sotto forma di minaccia di riduzione della sicurezza in caso di taglio dei fondi per le infrastrutture, non può non sorprendere. Questo denota, in particolare, un nuovo livello di argomentazione per i fondi pubblici e la pressione sui modelli di finanziamento. Si può anche interpretare che la sicurezza odierna può essere ottenuta semplicemente a prezzi molto più alti con l'ETCS.

### **Impegno del VSLF**

Da parte dei nostri membri ci giungono delle segnalazioni secondo cui un'associazione professionale dovrebbe occuparsi principalmente delle condizioni di lavoro e non dei sistemi di protezione dei treni.

Date le enormi ripercussioni finanziarie dell'ETCS, che riducono e inibiscono in modo massiccio le possibilità e gli sviluppi delle ferrovie, tutto il personale di locomotiva e tutti i dipendenti delle ferrovie ne sono direttamente interessati. A ciò si aggiunge il fatto che i drastici interventi di questi sistemi nelle competenze dei macchinisti, nella loro area di responsabilità e nel loro stile di guida hanno una grande influenza nell'esercizio della loro professione e sono pertanto dei temi che vengono affrontati anche dal VSLF.

La consapevolezza che la complessità, la riduzione delle capacità, i costi esorbitanti e l'aumento minimo della sicurezza della tecnologia ETCS non portano alcun vantaggio alle ferrovie sta crescendo rapidamente tra molti responsabili decisionali.

Il VSLF sostiene le tecnologie sostenibili che supportano il personale di locomotiva a costi ragionevoli e generano vantaggi per le ferrovie. Questo però non è il caso per la maggior parte dei sistemi in questione.

Grazie alla nostra indipendenza, possiamo permetterci di illustrare i fatti in modo neutrale, concreto, logico e contestuale. Non abbiamo obblighi nei confronti di nessuno, se non del personale di locomotiva e quindi delle ferrovie.

VSLF, No. 774, 9 agosto 2023, FA

Per ulteriori informazioni:

<https://www.vslf.com/it/info/progetti/etcs>

