

Le sfide della mobilità nell'arco alpino

Note politico-strategiche

di Remigio Ratti

Chi si occupa di trasporti, si occupa del futuro.

Un'affermazione che ha fatto un po' da fil rouge alla Conferenza di EUSALP – l'Accordo del 2013 per una strategia europea per l'Arco Alpino – tenutasi a Lugano (LAC) lo scorso 1° settembre. Al di là dell'oggetto specifico dei dibattiti, vogliamo dapprima sottolinearne il contesto politico, forse ai più passato inosservato. La Svizzera – meglio la Confederazione assieme alla Conferenza dei governi cantonali – presiede quest'anno i lavori di una delle macroregioni volute dall'UE per rafforzarne la coesione. Le realtà territoriali non possono essere tagliate a fette!

La storia riemerge sempre, in particolare oggi, con il ricupero della dimensione ambientale e della sostenibilità dello sviluppo socio-economico. Da un lato, la Svizzera non può dimenticare di essere al centro dell'arco alpino e la sua funzione storica di stato di passo; d'altro lato, la Commissione EU, simbolo della componente centralistica della costruzione europea e il Consiglio europeo, tenace difensore del potere degli Stati, devono ritrovare e rispettare le identità territoriali di un'Europa delle Regioni e dei Popoli. Così, da una decina d'anni l'Unione europea spinge alla cooperazione transfrontaliera



Roma, 6 luglio 2023: I ministri responsabili dei trasporti – Albert Rösti e Matteo Salvini – sottoscrivono una “Dichiarazione d'intenti” sulla cooperazione bilaterale per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e dei servizi di trasporto su rotaia per merci e traffico viaggiatori tra Italia e Svizzera.

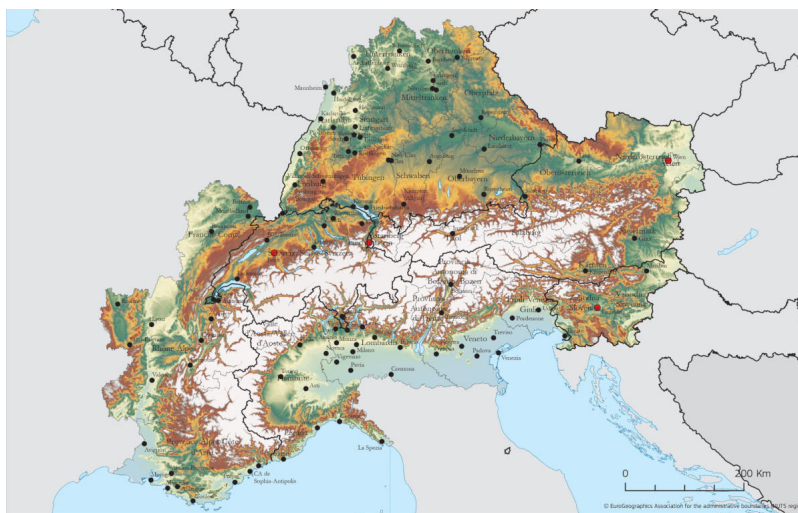
attraverso le macroregioni: delle Alpi, del Danubio, del Baltico, per esempio.

Per chi vuole avere uno sguardo più ampio e staccato dal presente, è significativo ricordare il tema delle “Le Alpi e l'Europa”, seriamente lanciato da Piero Bassetti, primo presidente della Regione Lombardia, con un programma di lavori sull'arco di un anno (Laterza, 1975, atti, 5 vol.). Tema successivamente precisato a Lugano, nel 1985, nel convegno internazionale “Le Alpi per l'Europa” (Jaca, 1988). Idee forti che avevano dato luogo a numerose iniziative e progetti, anche nel Ticino; come il Centro di documentazione per l'Arco Alpino e lo stesso Centro di ricerche regionali, poi caduto con il voto negativo re-

ferendario sul CUSI (Centro Universitario della Svizzera italiana), ma felicemente rimbalzato con le prime Facoltà dell'USI; con la bandiera tenuta alta, oggi, presso l'Accademia, dal Laboratorio di Storia delle Alpi di Mendrisio.

La politica di sviluppo per l'Arco alpino è fatta di passi in avanti e di docce fredde. Il terreno è preparato dalla Commissione Internazionale per la protezione delle Alpi (CIPRA), con sede a Vaduz e inizialmente sostenuta dalla Comunità di Lavoro delle Regioni Alpine (Arge-Alp), di cui fa parte il Ticino. Nel 1991 viene firmata la Convenzione delle Alpi – un trattato internazionale che per la prima volta riconosce l'unità territoriale alpina.

► Le sfide della mobilità nell'arco alpino da pag. 1



I territori dell'arco alpino facenti parte dell'EUSALP.

Sottoscritto dagli otto Paesi alpini, nonché dalla Comunità Economica Europea, ha l'obiettivo di superare il frazionamento politico-istituzionale dell'Arco alpino, almeno tramite

un coordinamento internazionale degli interventi. Tutto bene? Si scopre una Svizzera tra i primi firmatari della Convenzione, ma che, a tutt'oggi, non ha ratificato nessuno degli otto protocolli d'attuazione della convenzione quadro. Poi il pragmatismo elvetico è capace di far dimenticare tutto, con la Svizzera che ne ha assunto la presidenza nel 2021/22. La stessa cosa si sta ripetendo con la presidenza di EUSALP? Constatiamo dapprima la buona impostazione dei lavori, resi più snelli sul piano dei contenuti, concentratisi durante questo anno su tre temi trasversali: economica circolare (Friburgo, marzo); acqua (Scuol, giugno), trasporti e mobilità (Lugano) e un forum conclusivo a Bad Ragaz (18-19 ottobre 2023).

Il programma della conferenza di Lugano ha soprattutto proposto lo scambio di *best practice* e la presentazione di misure e progetti innovativi specifici alla territorialità delle Alpi. Le molteplici e in parte contraddittorie domande di mobilità sono infatti da coniugare alle diverse scale geografiche e nel rispetto di popolazione e ambiente. A livello micro-regionale sono promettenti gli esperimenti in corso per ri-

spondere alle concrete necessità dell'abitante (ma anche del turista consapevole) delle aree più periferiche, con la digitalizzazione a venire incontro ad offerte personalizzate, come nel sud Tirolo, in Baviera e Francia, senza dimenticare, in Ticino, *Verzasca Mobile*. A livello transfrontaliero spicca il caso della rete TILO, che con la CEVA (Léman Express) a Ginevra, non solo è una delle più vaste in Europa, ma che promuovendo una mobilità integrata, spinge verso una nuova mentalità. Certo, si devono fare i conti con le rigidità nelle scelte dell'utente – in genere, per oltre il 60%, secondo uno studio dell'Università di San Gallo – a causa delle esigenze di flessibilità a livello di nuclei familiari e della tendenza di chi dispone di una o più automobili a sfruttare il capitale ivi investito. L'esperimento *31 giorni senza auto* (www.42hacks.com), compensati con alternative sostenibili gratuite (abbonamenti; biciclette, ecc.), è sembrato dare risposte incoraggianti. Una persona su quattro avrebbe venduto l'auto dopo questa prova.

Infine, meno convincenti appaiono le dichiarazioni sulla mobilità di lunga percorrenza. Più solide quel-

le sul trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, mentre per il traffico viaggiatori prevalgono gli interessi dei rispettivi bacini di mercato, con la Svizzera che non

completando Alpransit si lascia cortocircuitare (v. *L'Osservatore* 26.6.21 e 4.3.23). Eppure, l'obiettivo ambientale e climatico richiederebbe un sostanziale rilancio dei treni internazionali a lunga percorrenza e un recupero sull'aereo (come avvenuto in Italia, ed ora in Spagna, Francia e Germania).

Sui grandi temi infrastrutturali degli itinerari transalpini EUSALP può fare solo raccomandazioni. Come è stato il caso con la perizia di esperti indipendenti che ha certificato la necessità di un potenziamento della Lugano-Chiasso (Milano). Ma non si trova traccia di un seguito. Resta infatti sul vago anche la Dichiarazione d'intenti firmata a Roma il 6 luglio scorso fra i Ministri Albert Rösti e Matteo Salvini. Se per certi versi la Svizzera ferroviaria può sentirsi fra i primi della classe, questo non basta per guardare al futuro. La posizione della Berna federale in PROSPETTIVA FERROVIARIA 2050 (bav.admin.ch) appare svizzero-centrica e senza una vera visione di lungo termine (swiss-railvolution.ch; progottardo.ch), né al suo interno, né all'esterno, in particolare per una convergenza strategica da costruire per l'insieme dell'Arco alpino.