

L'evoluzione del traffico merci attraverso le alpi



Primi elementi dopo la messa in vigore degli accordi bilaterali

foto Ti-press / Francesca Agosta

Riccardo De Gottardi, Divisione della pianificazione territoriale, DT

Dopo le lunghe e accalorate discussioni che hanno accompagnato la definizione della politica svizzera dei trasporti - specialmente nel decennio 1990-2000 -, si cominciano ora a registrare e valutare i primi dati sui risultati cercati. All'elaborazione di previsioni e scenari si stanno sostituendo le analisi sulle cause e sugli effetti delle misure adottate e le interpretazioni sulle presunte nuove dinamiche che sembrerebbero manifestarsi. E' certamente prematuro tirare delle conclusioni. Non solo sono mutate le "regole del gioco" nel settore dei trasporti, ma è anche sopraggiunto un periodo di recessione economica. Non possiamo poi dimenticare gli incidenti che hanno colpito le più importanti infrastrutture di trasporto, arrecando gravi danni alla loro funzionalità e capacità (l'incidente stradale nella galleria del San Gottardo nell'ottobre 2001, l'incidente alla stazione ferroviaria di Chiasso nella primavera del 2002 e, ancora nella stessa primavera, due interruzioni della linea ferroviaria di Luino).

Dinamiche economiche e di trasporto si intrecciano e si influenzano reciprocamente rendendo difficile definire un primo bilancio; gli effetti più significativi sono peraltro comunque attesi sul medio-lungo termine e rimane aperto il quesito su quale sarebbe stata l'evoluzione senza gli Accordi bilaterali. L'unico dato veramente certo è che la discussione continuerà e una continua e sistematica osservazione e verifica degli sviluppi appare indispensabile.

Le "nuove regole del gioco" a partire dal 2001

Malgrado gli Accordi bilaterali tra la Svizzera e l'Unione europea siano formalmente entrati in vigore dal 1° giugno 2002, nel settore dei trasporti de facto la loro applicazione è stata anticipata al 1° gennaio 2001. Le principali novità sono state le seguenti:

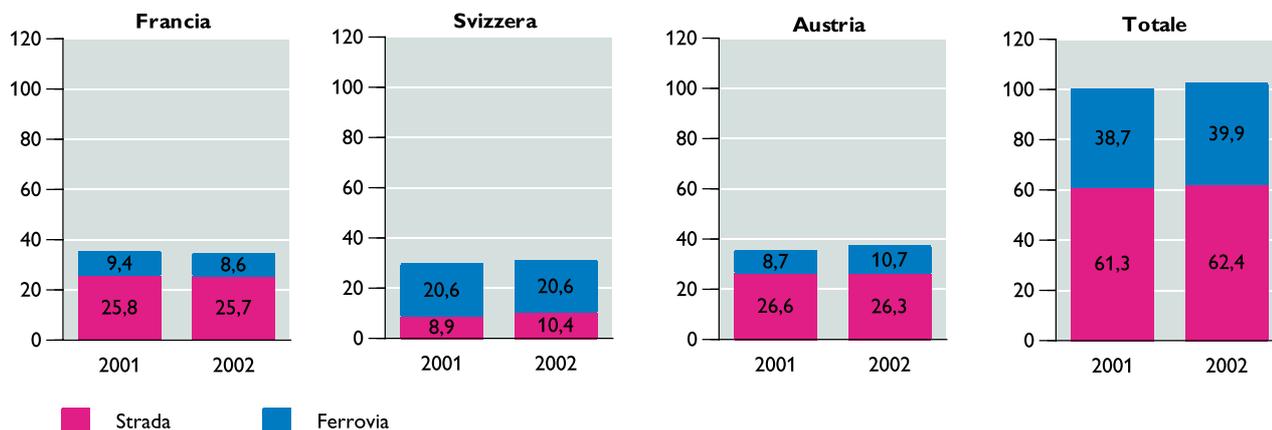
- il limite di peso per i veicoli pesanti è stato portato dalle 28 alle 34 t (esso passerà

alle 40 t dal 01.01.2005);

- è stata applicata la tassa sul traffico pesante proporzionale alle prestazioni (inizialmente ad un tasso ridotto, che verrà progressivamente aumentato per raggiungere il massimo con la messa in esercizio della galleria del Lötschberg ma al più tardi entro il 01.01.2008);
- sono stati introdotti contingenti per i veicoli da 40 t (300.000 all'anno per il 2001/02 e 400.000 per il 2003/04);
- è stato ammesso un contingente per corse a carico vuoto o leggero a tariffa di favore (220.000 veicoli all'anno).

Contemporaneamente la Confederazione ha attivato le misure fiancheggiatrici previste dalla Legge sul trasferimento del traffico. Questa Legge, voluta per "coprire" il difficile periodo transitorio sino alla messa in esercizio delle nuove trasversali ferroviarie alpine, postula entro il 2009 il dimezzamento, rispetto ai valori del 2000, del traffico pesante su strada che attraversa le Alpi svizzere;

«L'unico dato veramente certo è che la discussione continuerà e una continua e sistematica osservazione e verifica degli sviluppi appare indispensabile.»



¹ Dal Moncenisio al Brennero.

Fonte: ARE, Alpino 2001

entro il 2002 persegue la stabilizzazione dello stesso al livello del 2000.

Le misure fiancheggiatrici per il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia toccano sia il settore ferroviario che quello stradale.

Nel settore ferroviario:

- si persegue un maggior coordinamento a livello internazionale (la Dichiarazione d'intenti per realizzare un corridoio merci nord-sud sottoscritta da Svizzera, Italia, Germania e Olanda il 9 gennaio 2003 rientra in questo obiettivo);
- si sono ridotti i prezzi delle tracce per la circolazione dei treni e sono stati aumentati i contributi d'esercizio (credito-quadro di 2,8 miliardi di franchi per 11 anni);
- si è introdotta la possibilità di contributi federali per la realizzazione di terminali in Svizzera e all'estero;
- si rimborsa l'importo della tassa sul traffico pesante per i percorsi da, rispettivamente per i terminali del traffico combinato;
- la Confederazione ha fissato alle FFS obiettivi per un incremento di produttività.

Nel settore stradale si sono stanziati mezzi supplementari per consentire un maggior controllo dei veicoli pesanti (peso, velocità, tempi di riposo, tipo di merce, ecc.) e per una gestione e conduzione degli stessi più efficace.

L'evoluzione del traffico nel 2001

Durante il 2001 sono state trasportate su strada e su ferro **attraverso tutto l'arco alpino** (dal Moncenisio al Brennero) 102,4 milioni di tonnellate; l'anno precedente erano state 100 (+ 2,4%). Rispetto al 1994 l'incremento è stato di circa un quinto.

Il volume trasportato su strada è aumentato rispetto al 2000 da 61,3 a 62,4 milioni di tonnellate (+ 1,1 mio t). La ferrovia, che detiene il 39% del mercato, ha incrementato i suoi trasporti da 38,7 a 40 mio t (+ 1,3 mio t). Rispetto al 1994 la strada ha conosciuto una crescita di 11,2 mio t (+ 22%) e la ferrovia di 6,2 mio t (+ 18%).

In generale dunque la crescita del traffico merci prosegue, anche se con minor vigore rispetto al passato, presumibilmente in ragione delle difficoltà economiche che si sono manifestate a partire dalla seconda metà del 2001.

Se consideriamo più da vicino i valichi svizzeri, constatiamo che la ferrovia continua a svolgere un ruolo preminente con una quota di mercato del 66%. Nel 2001 essa ha eguagliato le prestazioni dell'anno precedente (20,6 mio t). La strada per contro ha registrato una crescita da 8,9 a 10,4 mio di tonnellate.

Interessante è notare che questa crescita misurata in tonnellate non trova riscontro nel numero dei veicoli. Anzi, essi diminuiscono, passando da 1.404.000 nel 2000 a 1.371.000 nel 2001 (- 2,4%). Senza tener conto dell'incidente al San Gottardo ed estrapo-

lando i dati registrati fino alla chiusura della galleria per l'intero anno, avremmo avuto 1.447.000 veicoli (+ 3%). Rispetto ai tassi di crescita osservati precedentemente si tratta di un valore decisamente più ridotto e che potrebbe indicare un mutamento della tendenza che si profila da molti anni.

Primi dati del 2002

Dati sicuri e completi per l'anno 2002 e per tutto l'arco alpino non sono ancora disponibili. E' pertanto difficile avanzare valutazioni sugli sviluppi intervenuti.

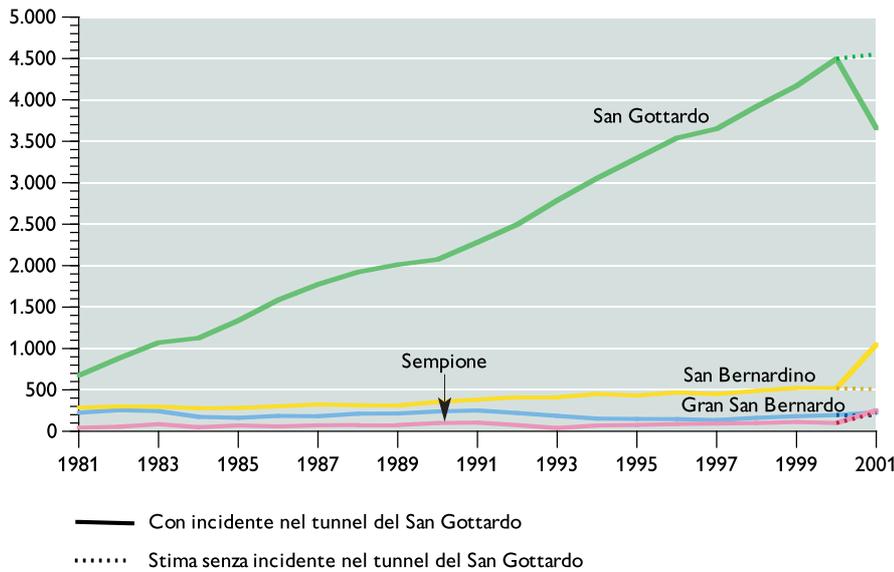
Sulla base delle indicazioni raccolte nell'ambito del progetto di monitoraggio delle misure fiancheggiatrici adottate dalla Confederazione, sembrerebbe profilarsi una sostanziale stabilità.

La crisi economica tende a incidere maggiormente sul **traffico ferroviario**, che opera in mercati più sensibili alla congiuntura rispetto alla strada; inoltre durante il 2002 le gravi perturbazioni della linea principale via Chiasso e le ripetute interruzioni della linea di Luino hanno ridotto la capacità operativa della ferrovia, ulteriormente provata dalla chiusura della galleria di Monte Olimpino II a fine 2002.

In **campo stradale**, fino al 1° ottobre 2002, la gestione del traffico pesante con il divieto di incrocio in galleria ha ridotto in modo significativo il carico della A2 dai circa 4.500 veicoli/giorno prima dell'incidente a circa 3.000; ciò ha però portato a carichi più significativi al San Bernardino (da circa 500 a

«La crisi economica tende a incidere maggiormente sul traffico ferroviario, che opera in mercati più sensibili alla congiuntura rispetto alla strada.»

B Il traffico pesante attraverso i valichi alpini svizzeri (2 direzioni), media giornaliera



1.000 veicoli/giorno) e al Sempione, rispettivamente al Gran San Bernardo (da circa 200 a 400 veicoli/giorno).

Con la nuova gestione introdotta dal 1° ottobre 2002 (sistema del contagocce), il traffico pesante sembrerebbe tornare alla nor-

malità sui valichi minori e muoversi tra le 3.000 e le 4.000 unità al San Gottardo. Nel 2000 la media giornaliera a questo valico era, come detto prima, di 4.500 veicoli al giorno.

Come risulta dal grafico B il "sistema contagocce" sembra quindi, dopo i primi mesi di

applicazione, portare ad un incremento del traffico pesante al San Gottardo rispetto ai valori del 2002. Grande preoccupazione e diffusi timori si fanno largo sull'evoluzione nella primavera del 2003, quando, notoriamente, il traffico pesante e turistico conosce livelli molto più elevati rispetto ai mesi invernali. Il rischio di ritornare all'emergenza è reale.

Il primo Rapporto del Consiglio federale

Come previsto dalla Legge sul trasferimento del traffico, il Governo deve sottoporre al Parlamento, con scadenza biennale, un Rapporto circa l'efficacia delle misure fiancheggiatrici in relazione all'obiettivo del dimezzamento del traffico pesante entro il 2009.

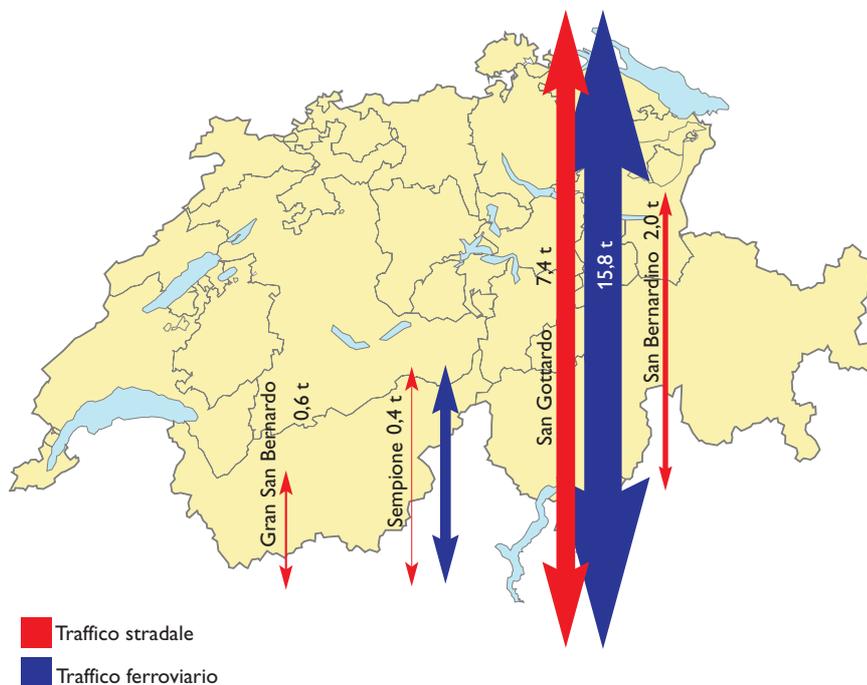
Il primo Rapporto è stato presentato il 1° maggio 2002¹ e, sulla base dei dati relativi al 2001, ha evidenziato l'interruzione dei forti ritmi di crescita del traffico pesante degli anni precedenti, nonostante l'incremento del peso trasportato. Inoltre si è osservata una forte diminuzione degli autocarri, compensata da un incremento degli autoarticolati e dei camion con rimorchio.

Diversi fattori sembrerebbero esplicitare il proprio influsso:

- la difficile situazione congiunturale;
- il guadagno di produttività nel settore stradale dovuto all'incremento dei pesi ammessi alla circolazione;
- la razionalizzazione nel settore stradale dovuta all'introduzione della tassa sul traffico pesante.

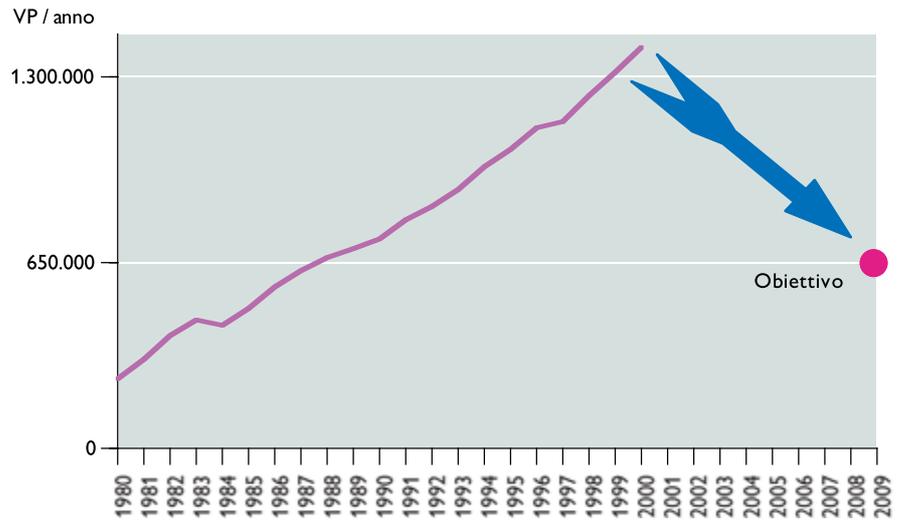
Sulla base di queste prime indicazioni, il Consiglio federale ha definito un pacchetto di 16 misure destinate a migliorare gli interventi per il trasferimento del traffico.

C Traffico delle merci attraverso le Alpi svizzere, 2001, in mio di t nette



¹ Rapporto del Consiglio federale al Parlamento sul trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia.

D Evoluzione del numero di veicoli pesanti (VP) nel traffico merci attraverso le Alpi svizzere dal 1980



Conclusioni

Quanto osservato sulla rete delle infrastrutture stradali e ferroviarie attraverso le Alpi durante il 2001 non permette di giungere a conclusioni definitive; le medesime considerazioni sembrerebbero valere anche per il 2002. Una serie di indizi mostrano tuttavia che la tassa sul traffico pesante sta avendo ripercussioni sul traffico nazionale, incentivando la razionalizzazione delle corse (in particolare riducendo quelle a vuoto), un ripensamento della logistica a livello di diverse aziende e un rinnovo del parco veicoli con maggiore attenzione ai fattori di emissione. Tutto ciò tende a ridurre il traffico. I prossimi anni dovranno confermare o meno se si tratti di una duratura inversione del trend precedente.

Per quanto concerne il traffico internazionale, il quadro è più complesso. La riduzione constatata nel 2002 va principalmente ascritta al sistema di dosaggio introdotto dopo l'inci-

dente del 24 ottobre 2001. La nuova regolamentazione attivata dall'ottobre 2002 ha immediatamente portato a maggiori volumi di traffico. Tendenzialmente ci si potrebbe ritrovare nei prossimi mesi con livelli analoghi a quelli del 2001, con tutti i relativi disagi.

La ricerca di soluzioni o correttivi che consentano di limitare l'afflusso dei veicoli pesanti in funzione delle capacità esistenti, del carico ambientale già superiore ai valori prescritti, e delle esigenze del traffico delle persone e di

quello dell'economia regionale, va perseguita.

Aperto e incerto - e non poteva che essere altrimenti - è l'effetto sul trasferimento alla ferrovia. I problemi irrisolti per migliorare la qualità nel servizio ferroviario, soprattutto internazionale, sono ancora diversi e le nuove infrastrutture non sono ancora pronte per la messa in esercizio.

Il traffico è destinato a rimanere un punto fisso nell'agenda tecnica e politica dei prossimi anni. ■

E Transito di veicoli pesanti merci nella galleria del San Gottardo



«Una serie di indizi mostrano che la tassa sul traffico pesante sta avendo ripercussioni sul traffico nazionale, incentivando la razionalizzazione delle corse, un ripensamento della logistica e un rinnovo del parco veicoli.»