

Le merci attraverso le Alpi: la politica svizzera dei trasporti in cifre



Riccardo De Gottardi,
Sezione dei trasporti, Dipartimento del territorio

La gestione del traffico delle merci costituisce uno dei capitoli più importanti e più discussi della politica svizzera dei trasporti. Per tale motivo il Consiglio federale ha disposto sin dal 1979 l'elaborazione di rilievi statistici dei flussi di traffico attraverso l'intero arco alpino, coinvolgendo i Paesi limitrofi, segnatamente l'Austria e la Francia.

Si dispone così di informazioni di base raccolte ogni anno e di dati molto particolareggiati rilevati con scadenza quinquennale.

Attualmente la base statistica di riferimento è in via di ulteriore estensione e affinamento per poter monitorare il grado di efficacia delle misure fiancheggiatrici agli Accordi bilaterali, definite in modo particolare nella Legge sul trasferimento del traffico, approvata dal Parlamento nell'ottobre del 1999. Inoltre occorre poter fornire gli elementi per le decisioni relative all'applicazione della clausola di salvaguardia prevista dagli stessi Accordi bilaterali tra la Svizzera e l'Unione europea.

1. L'evoluzione del traffico transalpino nell'ultimo ventennio

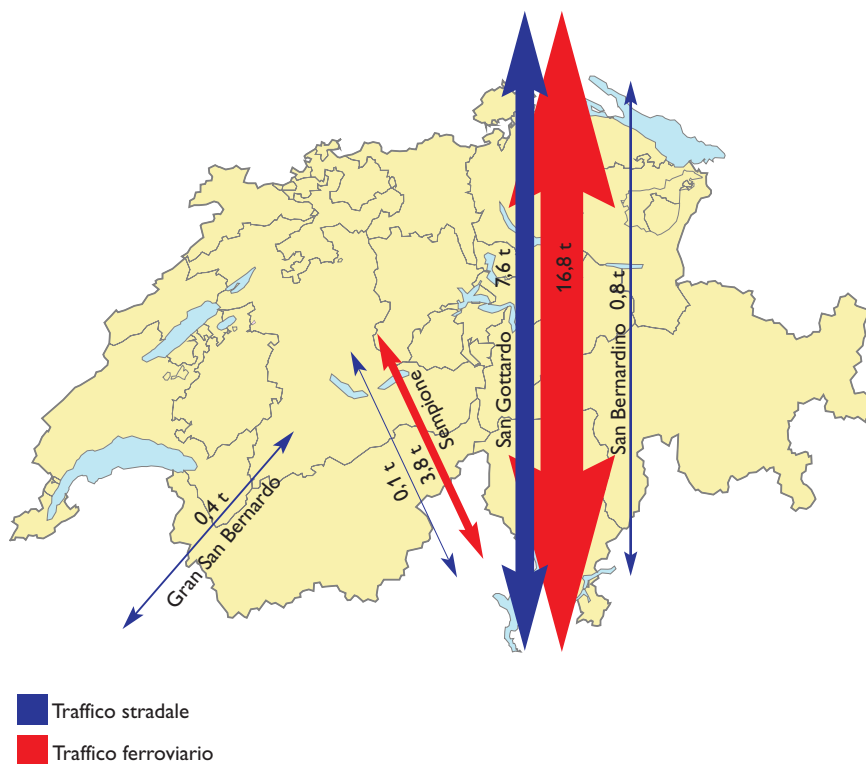
Se prendiamo come punto di riferimento le vie di comunicazione che attraversano l'arco alpino tra il Moncenisio/Fréjus e il Brennero, osserviamo che il volume di merci trasportato tra il 1980 e il 1999 è quasi raddoppiato, passando da 50,6 a 96,3 milioni di tonnellate. Una crescita imponente, più rapida dell'incremento dell'economia generale; essa è generata dall'evoluzione della struttura economica della Svizzera e dei principali paesi dell'Unione europea, in particolare Francia, Germania, Italia e Benelux.

In questi ultimi 30 anni il peso maggiore del traffico si è spostato dai valichi svizzeri (nel 1970 accoglievano il 53% del traffico totale, nel 1999 il 28%) a quelli francesi (36% nel 1999) e austriaci (36%).

Se osserviamo la ripartizione secondo il mezzo di trasporto utilizzato, constatiamo che l'ultimo ventennio ha visto una crescita elevata soprattutto nel settore stradale. Così in Francia e Austria la ferrovia ha marciato sul posto ed oggi i 3/4 del traffico totale utilizza la strada.

Anche in Svizzera, a partire dalla messa in esercizio della galleria del San Gottardo, il trasporto con veicoli pesanti ha conosciuto, nonostante il limite di peso delle 28 tonnellate, una progressione molto forte, passando da 1,3 milioni di tonnellate nel 1980 a 8,9 milioni nel 1999: l'incremento è stato quindi di più di 6 volte. Tuttavia anche la ferrovia ha aumentato le proprie prestazioni passando da 15,6 a 20,6 milioni di tonnellate. Oggi quindi circa 2 tonnellate su 3 attraversano l'arco

A Traffico di merci attraverso le Alpi svizzere, 2000, in mio t nette



«In questi 30 anni il peso del traffico si è spostato dai valichi svizzeri a quelli francesi e austriaci.»

B Traffico ferroviario attraverso il San Gottardo, in mio di t

alpino svizzero su ferrovia: una quota di mercato, che si è ridotta negli ultimi anni ma che rimane elevata e decisamente superiore a quella registrata nei Paesi vicini.

Il sistema ferroviario, pur operando su una infrastruttura più che centenaria, resta a tutt'oggi il protagonista degli scambi attraverso la Svizzera.

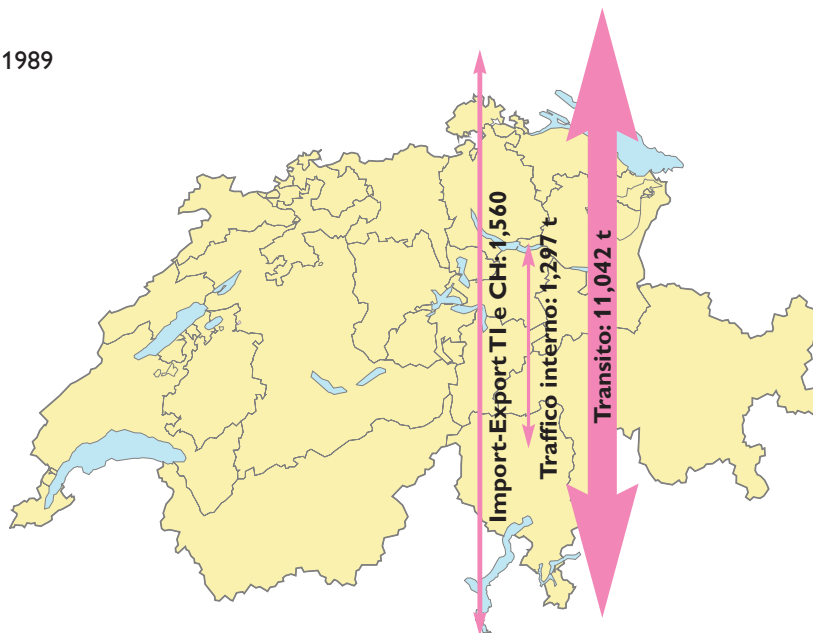
2. L'evoluzione del traffico al San Gottardo

Il San Gottardo occupa una posizione molto centrale nella geografia dei trasporti. Nell'intero arco alpino è il valico ferroviario più frequentato; in campo stradale segue il Fréjus e il Brennero.

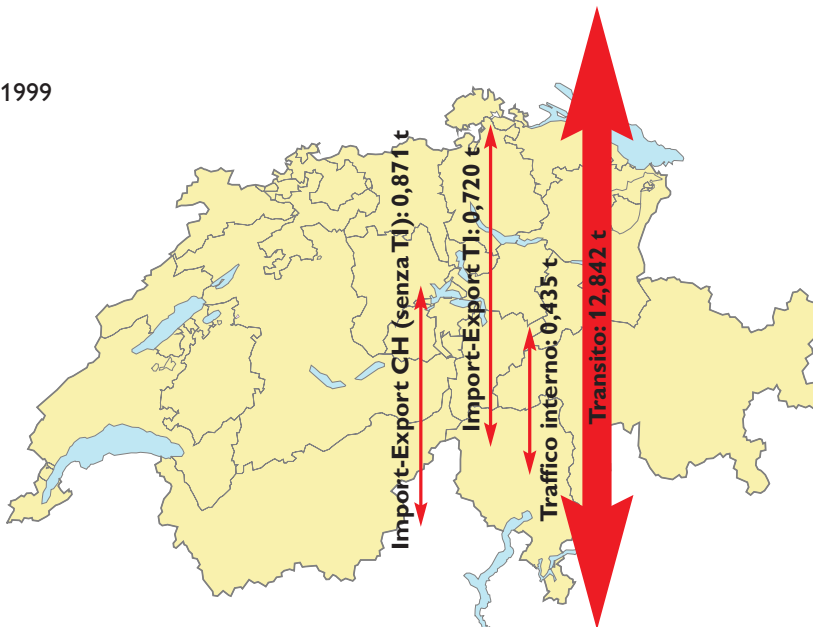
A livello svizzero l'85% circa del traffico totale (strada e ferrovia) utilizza la via gottardiana; nel 2000 su un totale di 20,6 mio di tonnellate che utilizzano la ferrovia 16,8 viaggiano attraverso il San Gottardo e il resto attraverso il Sempione. Nel settore stradale 7,6 mio di tonnellate prendono la «via delle genti» e il resto si ripartisce tra San Bernardino (0,8 mio t), Gran San Bernardo (0,4 mio t) e Sempione (0,1 mio t).



1989



1999



«Tutte le previsioni indicano che il trasporto merci è destinato ad aumentare anche nel futuro.»

Circa i 3/4 del traffico totale (strada e ferrovia) è in transito dai Paesi dell'Europa centro-settentrionale verso rispettivamente dall'Italia. Le proporzioni sono tuttavia diverse secondo il mezzo di trasporto considerato: l'86% del traffico su ferro è in transito mentre su strada la corrispondente quota è del 60% circa. Va tuttavia osservato che la crescita registrata negli ultimi anni avviene quasi esclusivamente nel settore del transito.

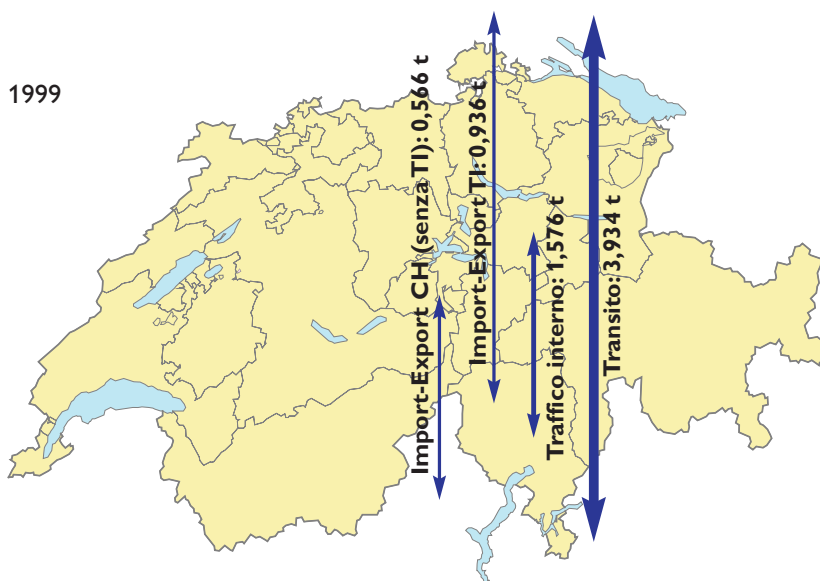
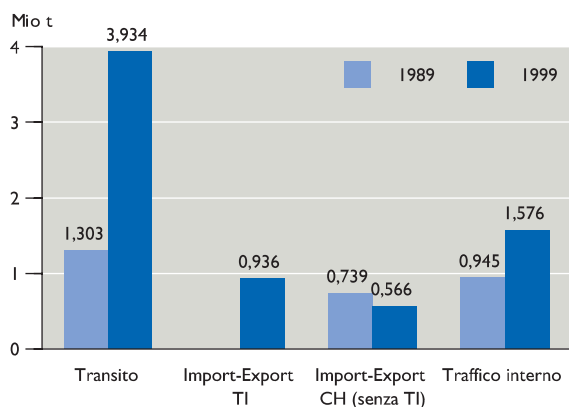
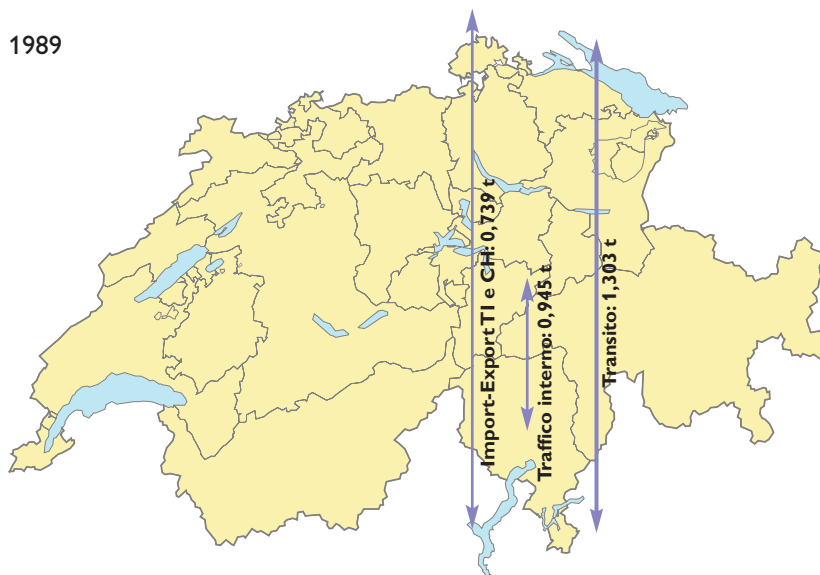
I dati disponibili mostrano anche per il 2000 una crescita globale del traffico del 10% rispetto all'anno precedente. I veicoli pesanti hanno toccato una media di 4.498 unità al giorno, con un incremento dell'8% rispetto al 1999; il traffico ferroviario ha registrato una crescita del 13%. Tutte le previsioni indicano che il trasporto merci è destinato ad aumentare anche nel futuro.

3. Gli elementi essenziali della politica svizzera dei trasporti

Avante di questa evoluzione, la Confederazione ha stabilito l'obiettivo del trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia in modo da incentivare un mezzo di trasporto più compatibile con le esigenze ambientali in genere e con la protezione dell'area alpina. Alla definizione di questo obiettivo ha contribuito anche l'accettazione nel 1994 in votazione popolare dell'Iniziativa delle Alpi. Con questa decisione è stato iscritto nella costituzione federale il principio del trasporto su ferro da frontiera a frontiera e del «congelamento» delle capacità delle arterie stradali attraverso le Alpi.

Consiglio federale, Parlamento e popolo si sono occupati a più riprese negli ultimi anni dell'argomento dando progressivamente corpo a una strategia che si fonda sui seguenti elementi, chiamati a interagire:

- la costruzione delle nuove trasversali ferroviarie alpine al San Gottardo e al Lötschberg. Con decisione popolare del novembre 1998 è stato definito il progetto ed il finan-





ziamento di queste due opere, che permetteranno un sostanzioso incremento delle capacità e un netto miglioramento dell'attrattività dell'offerta ferroviaria. La messa in esercizio della galleria del Lötschberg è prevista nel 2006/07, quella del San Gottardo nel 2011/12 e del Monte Ceneri nel 2015/16;

- l'introduzione di una *tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni*, che è basata sul principio di causalità e imputa al traffico stradale i costi dell'infrastruttura e quelli esterni. Essa è entrata in vigore il 1.1.2001 con un'aliquota ridotta, che raggiungerà il livello massimo con la messa in esercizio della galleria del Lötschberg, ma al più tardi il 1.1.2008;
- la *Riforma delle ferrovie*, che a partire dal 1.1.1999 ha trasformato le FFS in una società anonima di diritto speciale, ampliandone così l'autonomia operativa; ha inoltre rifinanziato l'azienda e ha introdotto il principio del «free access», per cui, in analogia a quanto propugnato dall'UE, la rete ferroviaria dovrà essere messa a disposizione anche di terzi. Con ciò vengono introdotte possibilità di concorrenza e quindi di stimolo a una maggiore produttività;
- la *Legge sul trasferimento del traffico*, che prevede misure a livello stradale e ferroviario, per sostenere l'obiettivo del trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. Questa Legge, approvata parallelamente agli Accordi bilaterali tra la Svizzera e l'UE, ha fissato l'obiettivo del trasferimento nel ricondurre il carico ai valichi svizzeri a circa 650.000 veicoli pesanti entro il 2009, ossia circa la metà del valore registrato nel 2000.

4. Conclusioni

La sfida della politica svizzera dei trasporti è stata lanciata. Le tendenze osservate negli ultimi decenni e brevemente illustrate in precedenza portano ineludibilmente a una progressiva saturazione del sistema stradale, che, proprio in Svizzera e in particolare al San Gottardo, offre il percorso più corto tra i maggiori centri economici europei.

L'obiettivo del trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia appare ambizioso e non potrà dare i suoi frutti che nel medio-lungo termine, allorché tutti gli strumenti adottati, e in particolare le nuove trasversali ferroviarie alpine, saranno operativi.

Non è tuttavia certo che si possa riuscire senza eventuali altre misure. È inoltre necessario che la politica dei trasporti sia

veramente coordinata a livello europeo e orientata sui principi di cui la Svizzera si è fatta promotrice.

I temi aperti sono quindi ancora numerosi sulla via dell'attuazione degli interventi già decisi: pensiamo in particolare alla tempestiva realizzazione delle opere ferroviarie (San Gottardo e Monte Ceneri) e all'applicazione degli Accordi bilaterali con l'Unione europea.

Ma attendono una risposta anche i quesiti sospesi o rinviati a più tardi, come il completamento della linea AlpTransit tra Camorino/Giubiasco e Biasca e il prolungamento a sud di Lugano per allacciarsi con un'infrastruttura moderna alla rete italiana.

Nel frattempo il traffico continua a crescere e la fase di transizione già sta evidenziando la necessità di definire regole del gioco compatibili con uno sviluppo sostenibile e con infrastrutture che non sono estensibili a piacimento e a breve termine. Le infrastrutture e le relative capacità hanno dei limiti e occorre programmarne l'uso per evitare il caos. ■



«L'obiettivo del trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia appare ambizioso e non potrà dare i suoi frutti che nel medio-lungo termine.»