

# Le merci attraverso le Alpi: verso il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia?

Riccardo De Gottardi, Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità  
Maurizio Giacomazzi, Sezione della mobilità

Dal 1° gennaio 2005 il traffico merci su strada è stato completamente liberalizzato e quindi è ammessa sull'intero territorio nazionale la circolazione dei veicoli con peso massimo fino a 40 tonnellate. Contemporaneamente la tassa sul traffico pesante è stata aumentata.

Sugli assi ferroviari del Sempione-Lötschberg e del San Gottardo circolano sempre più treni gestiti da diverse compagnie ferroviarie. Anche in questo settore procede la liberalizzazione del mercato e prende corpo la concorrenza tra le aziende per assicurare la trazione dei convogli. Sul fronte delle grandi opere ferroviarie i lavori procedono. Al Lötschberg è caduto in primavera l'ultimo diaframma che separava l'avanzamento dello scavo tra il Canton Berna e il Canton Vallese. La messa in esercizio dell'opera è confermata per la fine del 2007. Al San Gottardo, nonostante le difficoltà geologiche incontrate a Bodio e Faido, a metà 2005 era scavato quasi il 45 % delle gallerie e dei cunicoli progettati.

Parlamento e Consiglio federale, nel primo semestre di quest'anno, hanno adottato importanti decisioni sullo sviluppo delle grandi infrastrutture. In particolare è stato sbloccato il credito riguardante la realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri e a breve è attesa l'autorizzazione a costruire, di competenza del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni.

La politica svizzera dei trasporti prosegue quindi il suo corso. Nel frattempo il traffico si sviluppa. Questo articolo vuole dare un quadro dell'evoluzione registrata in questi ultimi anni. In particolare viene considerato il periodo dal 2001 ad oggi, ossia quello intercorso



foto Ti-press / Carlo Reguzzi

«Rispetto al 2000, anno in cui si è registrato il maggior numero di veicoli pesanti in assoluto (1.404.000), il traffico è calato dell'11%.»

dall'introduzione della tassa sul traffico pesante proporzionale alle prestazioni e dalla liberalizzazione del traffico merci su strada.

## 1. L'evoluzione del quadro normativo

a) Con il 1° gennaio 2001 la Svizzera ha introdotto la nuova tassa sul traffico pesante proporzionale alle prestazioni in sostituzione della precedente tassa forfetaria. Si è trattato della **prima tappa** dell'applicazione della nuova tassa; la **seconda tappa** è scattata con il 1° gennaio del 2005. L'**ultima** è prevista in contemporanea alla messa in esercizio della galleria di base del Lötschberg o comunque al più tardi entro il 1° gennaio 2009. La tassa, differenziata secondo il tipo di motore e quindi le emissioni dei veicoli, è stata aumentata del 50 % circa.

Parallelamente alla modifica della tassa il limite massimo di peso autorizzato sulla rete stradale svizzera è stato portato da 36 a 40 tonnellate. Sono così stati aboliti i contingenti per i veicoli fino a 40 t e per i veicoli vuoti ammessi alla circolazione nel periodo 2001-2004, che peraltro non erano stati completamente utilizzati.

b) Dal 2001 è pure entrata in vigore la **Legge sul trasferimento del traffico**, che prevedeva, entro il 2003, la stabilizzazione del traffico pesante attraverso le Alpi svizzere ai valori del 2000.

Al più tardi entro 2 anni dall'apertura della galleria di base del Lötschberg ne postula la riduzione a 650.000 unità, quindi alla metà del valore registrato nel 2000.

Questa Legge propugna l'adozione di specifiche misure atte a sostenere il raggiungimento degli obiettivi di stabilizzazione prima e poi di riduzione, in attesa della messa in esercizio delle nuove grandi infrastrutture ferroviarie ora in costruzione. Queste misure fiancheggiatrici e

uno specifico credito-quadro valido fino al 2010 toccano la gestione della rete stradale e di quella ferroviaria.

Nel **settore stradale** sono in via di attuazione controlli più intensivi dei veicoli e misure di conduzione del traffico; queste ultime toccano specialmente il transito al San Gottardo e al San Bernardino e hanno assunto un rilievo particolare dopo il noto incidente dell'ottobre 2001.

Nel **settore ferroviario** sono in particolare previsti:

- contributi per la riduzione dei costi delle tracce nel traffico combinato e in quello tradizionale a carri completi;
- contributi per la costruzione di terminali per il traffico combinato in Svizzera e all'estero (6 oggetti sono stati sovvenzionati nel periodo 2002-2003);
- contributi per la promozione dei binari di raccordo.

La Confederazione, in sintonia con l'appoggio a livello europeo, ha promosso il libero accesso (open access) alla rete ferroviaria. Ha così stabilito condizioni quadro favorevoli per una maggiore concorrenza nell'offerta

di prestazioni. Si assiste pertanto a significativi sforzi e nuove iniziative da parte delle imprese ferroviarie per migliorare la qualità delle proprie prestazioni, in particolare nel traffico internazionale. Nel 2005 cinque diverse società ferroviarie offrono i loro servizi per il traffico transalpino.

Le FFS hanno inoltre fondato società consorelle all'estero. Si estende l'impiego di locomotori policorrente ed è stato introdotto dal 2003 l'orario cadenzato anche nel settore merci.

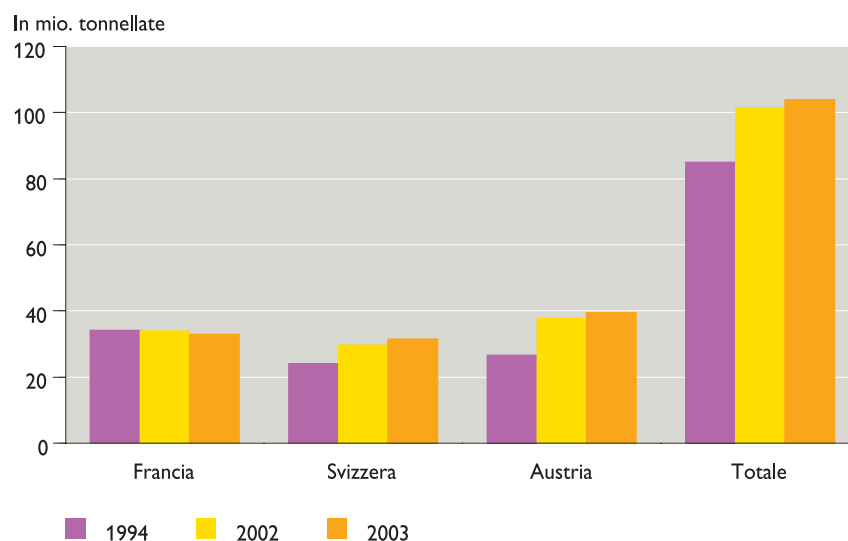
Da parte delle FFS è stato avviato, per il traffico interno, il servizio Cargo Domino (trasporti combinati con una nuova tecnica adatta a chi non dispone di un binario di raccordo).

## 2. L'evoluzione del traffico

Attraverso l'arco alpino tra il Fréjus e il Brennero nel 2003 sono transitati 103,9 milioni di tonnellate di merce, di cui 65,5 milioni su strada (63%).

La crescita è costante, ancorché si noti una stabilizzazione attraverso i valichi francesi (cfr. grafico A). Nel medesimo anno hanno utiliz-

### A Traffico totale attraverso l'arco alpino (Fréjus-Brennero)



« Nello stesso periodo il traffico merci su ferrovia è aumentato di 1,5 mio t.»

## B Numero di veicoli pesanti nel traffico merci attraverso le Alpi Svizzere dal 1981

zato i valichi svizzeri 31,5 milioni di tonnellate, di cui 11,6 su strada (37%). La quota di mercato del traffico ferroviario si conferma in Svizzera nettamente più elevata rispetto ai Paesi vicini.

Nel 2004 sono transitati attraverso le Alpi svizzere complessivamente 1.255.000 veicoli pesanti. Rispetto all'anno precedente, che ne aveva fatti registrare 1.291.000, si è dunque constatato un calo del 3%. Si è così confermata l'inversione di tendenza osservata nel 2001, quando si è finalmente interrotta la crescita continua che durava ormai dal 1985.

Rispetto al 2000, anno in cui si è registrato il maggior numero di veicoli pesanti in assoluto (1.404.000), il traffico è calato dell'11%. Se si distingue per tipo di veicolo si nota che il calo è da ricondurre essenzialmente alla categoria degli autocarri senza rimorchio, che in 4 anni si sono pressoché dimezzati.

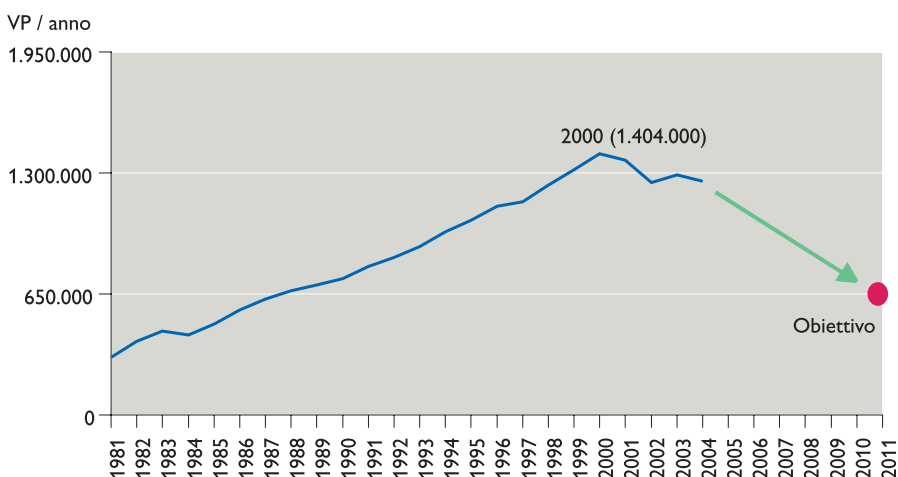
A seguito del maggior carico medio per veicolo, la riduzione del numero di veicoli non ha comportato tuttavia un calo del quantitativo di merce trasportata su strada. Questo, tra il 2000 ed il 2004, è invece aumentato passando da 8,9 a 12,1 mio di t (+36% ossia +3,2 mio t).

Il numero di veicoli è invece passato, come si è detto, da 1.404.000 nel 2000 a 1.255.000 (-10,6%). Il carico medio per veicoli è quindi aumentato da 6,3 tonnellate a 9,6 tonnellate (+52%).

Nello stesso periodo il traffico merci su ferrovia è aumentato di 1,5 mio t. Con una quantità di 22 milioni di tonnellate, essa trasporta comunque ancora 2/3 delle merci attraverso le Alpi svizzere.

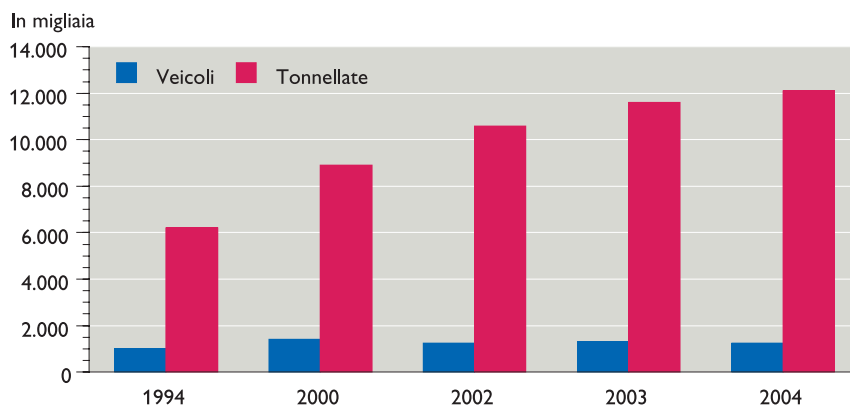
È interessante constatare che, nel traffico su rotaia, il trasporto combinato tra il 2000 ed il 2004 è comunque aumentato, analogamente al traffico stradale, di 3,2 mio di tonnellate l'anno. Il traffico su carri completi è invece diminuito, da 10,6 a 8,7 mio t, e non rappresenta dunque più il vettore principale.

Nel 2005, pur disponendo solo di dati parziali riferiti al transito di veicoli pesanti sul San Got-

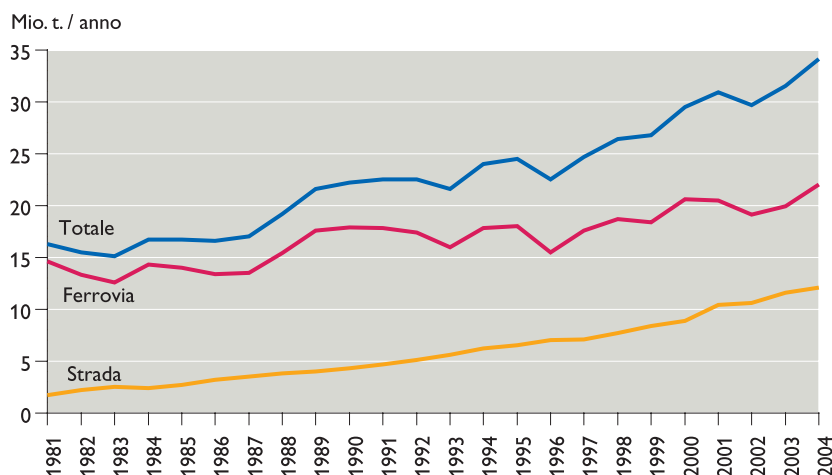


Fonte: Güterverkehr durch die Schweizer Alpen 2004, ARE, Berna marzo '05

## C Traffico merci su strada attraverso la Svizzera, 1994-2004

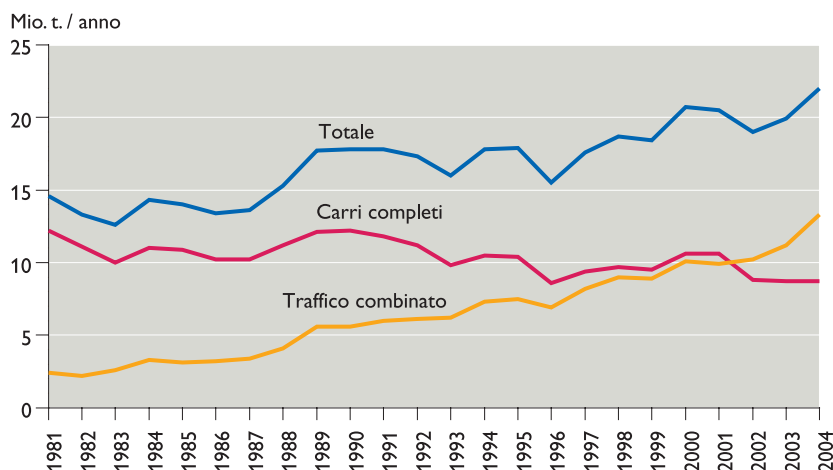


## D Confronto della quantità di merci trasportate su ferrovia e su strada attraverso le alpi Svizzere dal 1981



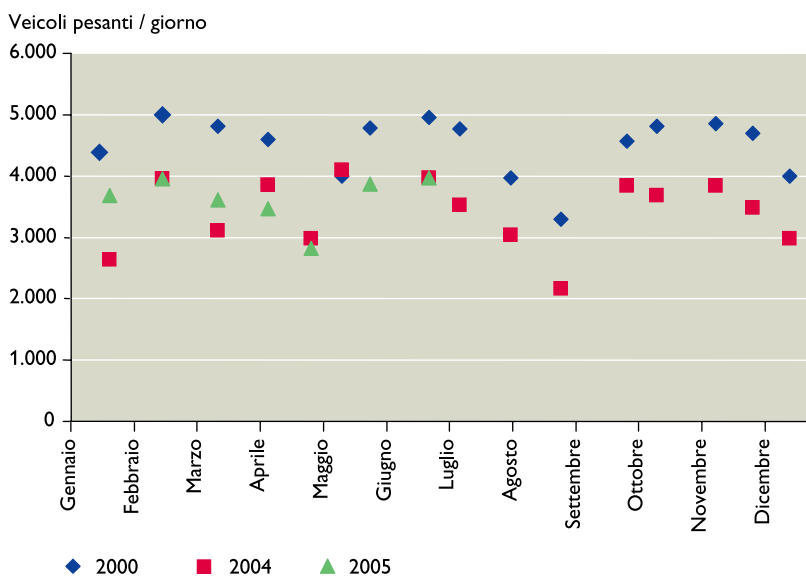
Fonte: Güterverkehr durch die Schweizer Alpen 2004, ARE, Berna marzo '05

## E Quantità di merci trasportate in ferrovia attraverso le Alpi Svizzere dal 1981 (traffico combinato/carri completi)



Fonte: Güterverkehr durch die Schweizer Alpen 2004, ARE, Berna marzo '05

## F Transito di veicoli pesanti merci nella galleria del San Gottardo nel 2000, 2005 e primo semestre 2005



Fonte: Conteggi manuali del traffico a Göschenen

tardo, che assorbe oltre i 3/4 dell'intero traffico transalpino svizzero, non sembrano esserci cambiamenti significativi rispetto al 2004.

### 3. Il secondo Rapporto sul trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia

La Legge sul trasferimento del traffico prevede che il Parlamento sia orientato a scadenza biennale sull'evoluzione del traffico

transalpino e sull'efficacia delle misure fiancheggiatrici in rapporto all'obiettivo della sua riduzione. Il primo Rapporto è stato rassegnato nel maggio del 2002 e il secondo nel novembre del 2004. Come illustrato nel capitolo precedente il traffico attraverso le Alpi svizzere è diminuito rispetto al 2000. Diversi fattori hanno contribuito a determinare questa evoluzione e risulta difficile stabilire rapporti di causalità univoci.

Tra i fattori **indipendenti** dalla politica svizzera dei trasporti vanno segnalati:

- l'evoluzione congiunturale, che è stata in questi ultimi anni debole sia in Svizzera che in Europa;
- l'impatto di eventi straordinari (incidenti, condizioni meteorologiche) che hanno inciso sulla capacità delle infrastrutture. Ricordiamo le interruzioni della linea ferroviaria di Luino e della galleria di Monte Olimpino II (2003), nonché le conseguenze dell'incidente stradale al San Gottardo del 2001 e la successiva introduzione del sistema di dosaggio e poi il cosiddetto contagocce;
- l'evoluzione della politica europea dei trasporti e le sue conseguenze sul mercato dei trasporti.

Tra i fattori **che dipendono** dalla politica svizzera dei trasporti menzioniamo:

- l'apertura del mercato del traffico merci;
- la tassa sul traffico pesante e i nuovi limiti di peso;
- le misure fiancheggiatrici per favorire il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia.

Secondo le valutazioni di esperti la riduzione del traffico pesante attraverso le Alpi Svizzere è da ricondurre, per circa 2/3, all'introduzione della tassa sul traffico pesante e al contemporaneo aumento dei limiti di peso e, per circa 1/3, alle misure accompagnatorie adottate dal Parlamento.

Le previsioni sull'evoluzione del traffico merci per il periodo fino al 2030, recentemente elaborate dall'Autorità federale, mostrano una crescita costante dell'ordine del 30% fino al 2015 e di un ulteriore 20% circa fino al 2030.

Il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione stabilito dalla Legge sul trasferimento del traffico appare al momento molto problematico. Ancor di più nell'eventualità che le misure fiancheggiatrici, limitate nel tempo, fossero abbandonate.

Per tale ragione l'Autorità federale intende vagliare non solo il mantenimento delle misure attuali ma anche la loro possibile estensione.

**«La riduzione del traffico pesante attraverso le Alpi Svizzere è da ricondurre, per circa 2/3, all'introduzione della tassa sul traffico pesante e al contemporaneo aumento dei limiti di peso e, per circa 1/3, alle misure accompagnatorie.»**

## Decisioni e fatti principali nella politica svizzera dei trasporti attraverso le Alpi 2000-2005

**Maggio 2000** In votazione popolare sono approvati gli Accordi bilaterali tra la Svizzera e l'Unione europea. Nel Ticino il voto è contrario.

**Gennaio 2001** E' introdotta la tassa sul traffico pesante proporzionale alle prestazioni e sono autorizzati i veicoli con carico massimo fino a 36 t. Ammessi pure contingenti fino a 40 t e per i veicoli vuoti.

**Marzo 2001** Il Parlamento federale ratifica la Convenzione concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera alla rete italiana ad alta capacità.

**Luglio 2001** Il Consiglio federale approva il sistema di galleria a due tubi separati per il Monte Ceneri.

**Ottobre 2001** Incidente stradale nella galleria del San Gottardo e sua chiusura temporanea (riapertura in dicembre con divieto di incrocio per i veicoli pesanti).

**Ottobre 2002** La gestione del traffico stradale al San Gottardo passa dal sistema "dosaggio" al sistema "contagocce".

**Gennaio 2003** Dichiarazione d'intenti tra Svizzera, Italia, Olanda e Germania per un corridoio ferroviario merci attrattivo nord-sud.

**Aprile 2003** E' pubblicato il piano della galleria di base del Monte Ceneri.

**Febbraio 2004** In votazione popolare il Controprogetto all'Iniziativa Avanti viene respinto.

**Giugno 2004** E' approvato il Decreto federale concernente il credito aggiuntivo e la liberazione parziale dei fondi bloccati dalla seconda fase della NFTA.

**Novembre 2004** Il Consiglio federale trasmette al Parlamento il Rapporto sul trasferimento del traffico (Verlagerungsbericht).

**Dicembre 2004** E' approvato il Decreto federale concernente il finanziamento del raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete europea ad alta velocità.

**Aprile 2005** E' posto in consultazione il progetto per il Fondo per il traffico d'agglomerato e le strade nazionali.

**Giugno 2005** Il Parlamento approva alcune modifiche del fondo di finanziamento delle grandi infrastrutture ferroviarie.

**Giugno 2005** E' approvato il Decreto federale che stanza un credito per un'analisi delle capacità degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera.

**Giugno 2005** Il Consiglio federale libera il credito per la realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri.



foto Ti-press / Benedetto Galli

In particolare verranno approfondite nuove ipotesi:

- le modalità di gestione del traffico pesante attraverso strumenti nuovi (borsa dei transiti, tassa per l'uso delle gallerie);
- le possibilità di estensione dell'offerta di prestazioni supplementari nel traffico combinato accompagnato;
- le possibilità di controlli più severi dei veicoli in circolazione.

## 4. Conclusioni

L'evoluzione del traffico su strada e su ferro attraverso le Alpi è confrontata a radicali cambiamenti delle condizioni quadro operative. Alcune misure già mostrano concreti effetti; altre, soprattutto legate ad aspetti strutturali (quali, ad esempio, la ridefinizione dell'organizzazione logistica delle aziende) possono manifestarsi solo sul medio e lungo termine. La debole congiuntura economica non spinge la domanda di trasporto al rialzo. Accanto alla soddisfacente constatazione non solo della stabilizzazione del traffico pesante attraverso la Svizzera ma anche di una sua riduzione permangono i dubbi e la preoccupazione sulle prospettive future, in attesa della messa in esercizio delle nuove infrastrutture. In tal senso si impone una grande prudenza e la messa a punto di una strategia in grado di

offrire le necessarie soluzioni in funzione dei risultati del monitoraggio.

Il Consiglio federale esaminerà in tal senso nel corso del 2006 un Messaggio all'intenzione del Parlamento per una Legge di applicazione sull'articolo 84 della Costituzione federale (protezione delle Alpi). Nello stesso si definiranno le future modalità di gestione del traffico transalpino. Si tratta quindi, per evidenti motivi, di un dibattito di grande rilevanza per il Cantone Ticino. ■

## Documenti di riferimento

- Consiglio federale, Bericht über die Verkehrsverlagerung, Berna Novembre 2004
- DATEC, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Aktualisierung der Verkehrlichen Auswirkungen von LSVa und 40 t-Limite, Berna Agosto 2004
- DATEC, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030, Berna Settembre 2004
- DATEC, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Alpinfo: traffico merci su strada e per ferrovia attraverso le Alpi, Berna 2000, 2001, 2003
- DATEC, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Güterverkehr durch die Schweizer Alpen 2004, Berna 2005.

«Il Consiglio federale esaminerà nel corso del 2006 un Messaggio per una Legge di applicazione sull'articolo 84 della Costituzione federale (protezione delle Alpi).»