

Politica di trasferimento dalla strada alla ferrovia: coordinare meglio il traffico ferroviario internazionale

14.11.2019

A colpo d'occhio

Il nuovo rapporto della Confederazione sul trasferimento del traffico mostra che il trasporto di merci attraverso le Alpi diventa sempre più ecologico. L'ostacolo principale è la cooperazione transfrontaliera.

Il Consiglio federale ha approvato recentemente il rapporto sul trasferimento del traffico 2019 traendo una conclusione globalmente positiva sullo sviluppo del traffico di transito. Al contempo, propone delle misure per rafforzare il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia sull'asse nord-sud. Queste misure comprendono nuove sovvenzioni, una diminuzione del prezzo delle tracce, adeguamenti della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e un'intensificazione dei controlli. Tuttavia, queste proposte sono concepite in modo errato: dal punto di vista economico, la Confederazione deve innanzitutto migliorare la collaborazione internazionale per l'insieme del corridoio Reno-Alpi.

LA SVIZZERA NON È UN'ISOLA

La politica svizzera di trasferimento del traffico deve considerare maggiormente il contesto europeo. Il rapido completamento delle necessarie capacità di collegamento a nord e a sud, nonché i necessari e urgenti adeguamenti organizzativi del sistema ferroviario europeo, sono fondamentali per aumentare l'efficienza del trasferimento dalla strada alla ferrovia. L'obiettivo dev'essere quello di compensare l'attuale svantaggio competitivo del trasporto ferroviario attraverso una maggiore affidabilità e flessibilità e una maggiore competenza in materia di prezzi. La chiusura della linea Rastatt nell'autunno 2017 ha dimostrato chiaramente che il traffico ferroviario transfrontaliero è molto vulnerabile, ad esempio a causa di norme sulla segnaletica diverse o di concetti di emergenza inadeguati.

SERVE UNA STRATEGIA GLOBALE

Le misure adottate dal Consiglio federale rischiano di creare distorsioni del mercato: la riduzione del prezzo delle tracce per i treni di una certa lunghezza può essere uno strumento efficace e orientato al mercato per ridurre gli svantaggi economici del trasporto ferroviario transalpino di merci. Riduzioni unilaterali rischiano però di penalizzare concetti di produzione innovativi per il trasporto interno. Ciò influirebbe ad esempio sui treni merci più veloci e più corti che possono circolare tra i treni passeggeri e che potrebbero in futuro diventare più importanti per la logistica urbana. Aniché procedere ad adeguamenti selettivi dei prezzi delle tracce, sarebbe necessaria una strategia globale per ridurre i costi e aumentare l'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria. Ciò renderebbe la ferrovia più attrattiva non solo per il transito, ma anche per il trasporto nazionale di merci.



Lukas Federer

Responsabile del Dipartimento Energia, Ambiente, Infrastrutture e Digitale, membro della direzione allargata