

Servono misure supplementari per compensare i deficit temporanei dei corridoi Proseguire con successo il trasferimento nel transito alpino

Berna, 18.12.2019 Con l'apertura della Galleria di base del Ceneri nel dicembre 2020, verrà completato un altro tassello del puzzle per un efficiente collegamento nord-sud attraverso la Svizzera. Tuttavia, il potenziamento del corridoio merci internazionale è in ritardo di almeno un decennio. Gli aumenti di produttività nel trasporto combinato internazionale sono quindi dimezzati rispetto a quanto inizialmente previsto.

Il Consiglio federale riconosce in linea di principio il ritardo nell'attuazione e presenta un "pacchetto di misure per rafforzare il trasferimento modale" nel rapporto sul trasferimento del traffico del 13.11.2019. Dal punto di vista del settore del trasporto merci svizzero, tuttavia, le misure proposte non sono sufficienti. Per mantenere la competitività del TCNA (trasporto combinato non accompagnato) nel trasporto transalpino e proseguire il trasferimento modale, l'industria chiede misure supplementari.

Con l'apertura della Galleria di base del Ceneri nel dicembre 2020, il progetto Alptransit sarà ufficialmente completato. Tuttavia, i vantaggi per il traffico merci nel transito alpino attraverso la Svizzera si concretizzeranno solo con un notevole ritardo. Numerosi fattori contribuiscono al fatto che la produttività delle risorse utilizzate - locomotive, personale, vagoni ferroviari, ecc. non può essere aumentata nella misura e nei tempi originariamente previsti:

- Il ritardo nell'ampliamento delle vie d'accesso al nord rende impossibile la circolazione di treni di 740 m di lunghezza.
- Cantieri frequenti e non coordinati a livello internazionale, con deviazioni e riduzioni temporanee di capacità, impediscono la prevista riduzione dei tempi di percorrenza e determinano un continuo peggioramento della qualità. Le conseguenze sono ritardi e uso inefficiente delle risorse.
- A causa della pianificazione internazionale non coordinata delle tracce ferroviarie, i benefici in termini di tempo di viaggio in Svizzera andranno perduti alle frontiere.
- Le rimanenti pendenze della linea e il concetto di esercizio della Galleria di base del San Gottardo continuano a richiedere l'impiego di una seconda locomotiva per i treni pesanti.

In queste condizioni, gli operatori del trasporto combinato possono raggiungere al massimo la metà degli effetti sulla produttività inizialmente previsti. Al fine di mantenere l'attuale volume del trasporto combinato transalpino e di aumentare a medio termine i volumi di traffico in prospettiva del raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento modale, il settore svizzero del trasporto merci propone una politica di trasferimento modale a lungo termine fino al 2030 con misure supplementari.

1. Proroga fino al 2030 della durata del quadro di pagamento per il sostegno al TCNA transalpino

Per non compromettere i risultati positivi dell'attuale politica di trasferimento modale, la promozione del trasporto combinato transalpino non deve essere sospesa prematuramente. Dal punto di vista del mercato, è necessario prorogare la durata delle misure di sostegno fino al 2030. Non sono prevedibili ulteriori effetti sulla produttività fino al 2030.

Inoltre, secondo il monitoraggio dell'Ufficio federale dei trasporti, i deficit di qualità dei treni sono costantemente aumentati. Mentre nel 2009 il 75% dei treni ha avuto meno di un'ora di ritardo, nella prima metà del 2019 solo il 55% di tutti i treni ha subito ritardi inferiori ai 60 minuti. Il 12% dei treni oggi è addirittura in ritardo di 12 ore o oltre. Questi deficit di qualità, dovuti al potenziamento dell'infrastruttura del corridoio con numerosi cantieri e limitazioni di capacità, continueranno a gravare pesantemente sulla produttività almeno fino al 2030.

L'orizzonte temporale del 2030 fornisce anche la necessaria sicurezza dell'investimento. Le imprese di trasporto investiranno in container e rimorchi gruabili, gli operatori in vagoni ferroviari e i terminal e le imprese ferroviarie in locomotive se si garantisce un uso a lungo termine di questi beni strumentali.

2. Sostegno al TCNA pari a CHF 55 milioni all'anno a partire dal 2024

Un'infrastruttura ferroviaria efficiente, combinata con prezzi delle tracce ferroviarie a livello della Germania e dell'Italia, consente di gestire il trasporto combinato attraverso la Svizzera in modo sostenibile - questo principio guida è tuttora valido. Tuttavia, le condizioni operative e infrastrutturali del corridoio nord-sud attraverso la Svizzera non soddisfano queste esigenze né ora né negli anni a venire. Durante questo periodo gli operatori del trasporto combinato e le imprese ferroviarie saranno in grado di aumentare la produttività non oltre la metà del valore inizialmente previsto per il completamento di Alptransit.

La revisione del prezzo delle tracce ferroviarie svizzere del 2021 - che abbassa il prezzo di base per il traffico merci e introduce sconti per i treni lunghi - contribuisce in modo significativo al sostegno del trasporto combinato. Rimane tuttavia uno scarto di circa la metà dei contributi d'esercizio di CHF 110 milioni dell'anno di riferimento 2018.

Sulla base di questa analisi, il settore del trasporto merci chiede che il trasporto combinato non accompagnato sia supportato fino al 2030 con contributi d'esercizio di CHF 55 milioni all'anno. Ciò consentirà al trasporto combinato di mantenere l'attuale volume di trasferimento del traffico e di assorbire in larga misura la crescita del traffico. Se le condizioni quadro dovessero migliorare più rapidamente del previsto, ad esempio migliorando significativamente la qualità o ottimizzando in modo sostenibile gli orari internazionali, si potrebbero continuare ad acquisire ulteriori volumi di traffico per la rotaia.

Con la prevista ulteriore crescita del TCNA fino al 2030, il percorso di riduzione delle sovvenzioni per spedizione sarebbe di nuovo notevolmente migliorato. Mentre nel 2011 sono stati pagati in media CHF 173 di contributi d'esercizio per ogni autocarro spostato nel 2011, nel 2018 la cifra era di CHF 116. Secondo le idee del settore del trasporto merci, entro il 2030 tale importo dovrebbe scendere ulteriormente a CHF 40-45 per autocarro trasferito.

3. Ampliamento delle vie di accesso a nord: conclusione di trattati statali con il Belgio e la Francia e attuazione delle misure del trattato statale con la Germania.

Il progetto Alptransit per la promozione del traffico merci su rotaia dipende da percorsi di accesso efficienti alle gallerie di base, al fine di garantire gli approvvigionamenti tra le maggiori aree economiche in Europa. Una volta che il corridoio di 4 metri sarà entrato in servizio, la situazione si presenterà come segue:

- 3 linee di accesso in Italia – via Chiasso, Luino e Domodossola
- 2 linee in Svizzera – attraverso le gallerie di base del San Gottardo e del Lötschberg
- 1 linea di accesso a nord di Basilea – via Karlsruhe – Mannheim – Colonia – Benelux

Per quanto riguarda il deficit a nord, occorre creare urgentemente un'alternativa. Solo la linea a sinistra del Reno attraverso la Francia può essere considerata un percorso alternativo efficiente (linea di pianura). È ideale per la direttrice ad alto volume Belgio - Italia. Esiste anche un collegamento diretto con il corridoio sulla riva destra del Reno, che permette di ridurre i rischi di interruzioni.

Tuttavia, questi itinerari non corrispondono ancora ai parametri dei corridoi di transito attraverso la Svizzera e quindi attualmente trasportano solo un modesto volume di traffico. Per sfruttare al meglio le capacità su queste linee alternative per il traffico attraverso la Svizzera, le tratte Zeebrugge/Anversa – Strasburgo – Basilea e il collegamento Würth – Lauterbourg – Strasburgo devono essere adeguate ai parametri 740 m di lunghezza del treno, 4 m di altezza allo spigolo, 2000 t con una locomotiva, ETCS. In questo modo si creerebbe anche un sistema a nord con due vie di accesso e un'alternativa sulla riva sinistra del Reno.

Il potenziamento di un itinerario alternativo attraverso la Francia conforme ai corridoi sarà presumibilmente di costo gestibile. È fortemente nell'interesse della Svizzera e nella sua politica di trasferimento del traffico di transito. Per la sua attuazione è necessaria un'iniziativa politica della Svizzera insieme a Francia e Belgio, che dovrebbe condurre a un trattato di Stato sullo sviluppo delle infrastrutture. Il Parlamento dovrebbe invitare il Consiglio federale a prendere un'iniziativa adeguata nella forma di un trattato.

Inoltre, l'espansione della ferrovia della valle del Reno in Germania deve essere perseguita con vigore. Il completamento di questo aumento di capacità concordato contrattualmente è stato rinviato al 2040.

Contatto con i media

Irmtraut Tonndorf itonndorf@hupac.com Tel. +41 58 8558020 Mobile +41 79 2934645