

Hotel de la Paix – Lugano, 11 maggio 2012

Fabio**Regazzi**

# Trasferire il pragmatismo

Fabio Regazzi

consigliere nazionale

membro della commissione dei trasporti e delle  
telecomunicazioni

# La politica di trasferimento

## Le principali tappe

1992 Decisione di costruzione della NFTA

1994 Adozione dell'art. 84 Cst. per la protezione delle Alpi con il 59,9% dei voti

1998 Adozione della TTPcP con il 57,2% dei voti

## Obiettivi

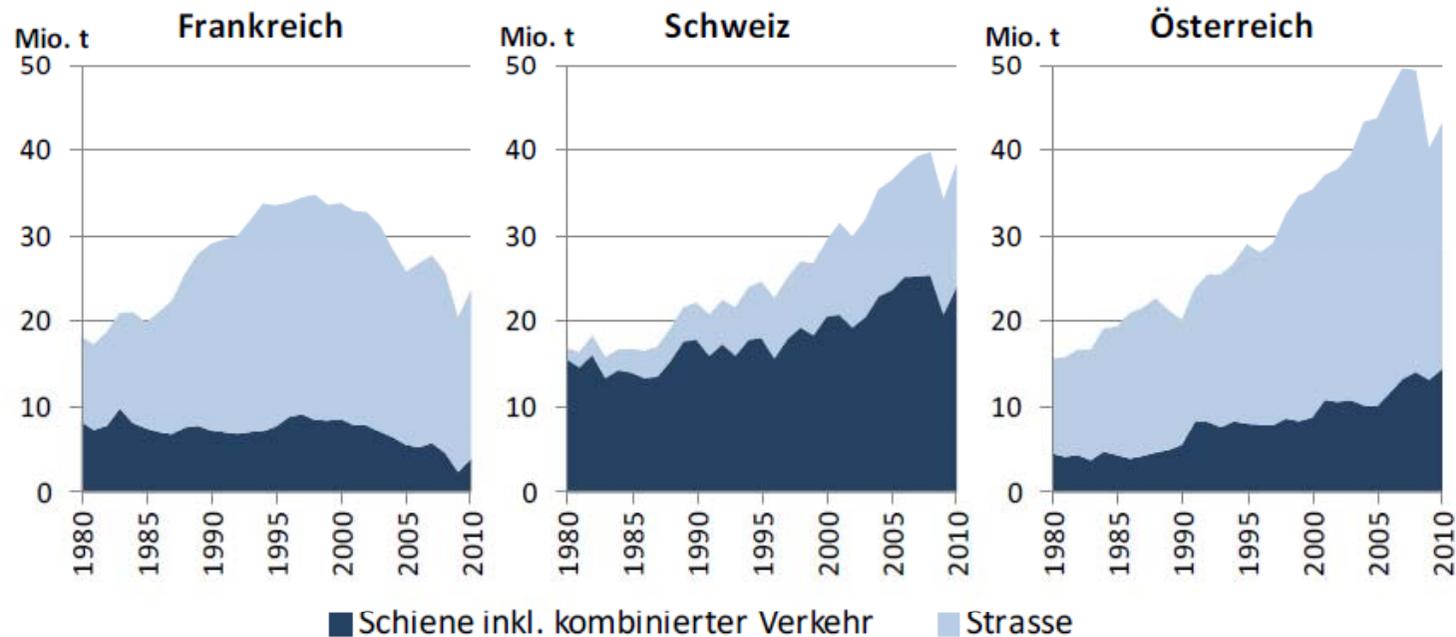
Protezione delle Alpi svizzere mediante il trasferimento dei camion sulla ferrovia

Entro il 2009 ridurre i passaggi di mezzi pesanti attraverso le Alpi da oltre 1 milione a 650'000

## Il Ticino ha un grande interesse nella politica di trasferimento del traffico merci!

# Il confronto internazionale

Svizzera da sempre campione “ferroviario”



|              | 2010 *             |       |  | 2010               |       |  | 2010               |       |  |
|--------------|--------------------|-------|--|--------------------|-------|--|--------------------|-------|--|
| Strasse      | 19.7 Mio. t        | 83.5% |  | 14.3 Mio. t        | 37.4% |  | 28.7 Mio. t        | 66.6% |  |
| Schiene      | 3.9 Mio. t         | 16.5% |  | 24.0 Mio. t        | 62.6% |  | 14.4 Mio. t        | 33.4% |  |
| <b>Total</b> | <b>23.6 Mio. t</b> |       |  | <b>38.4 Mio. t</b> |       |  | <b>43.0 Mio. t</b> |       |  |

# Le misure per favorire il trasferimento

Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPcP)

Sistema di dosaggio al Gottardo (in seguito all'incidente nella galleria del 2001)

Aumento del tonnellaggio da 28 a 30 a 40 t. (imposto dall'UE)

“Liberalizzazione” del traffico merci ferroviario

Sussidi al traffico merci su rotaia, in particolare TC

# I risultati

Merci trasportate attraverso le Alpi Svizzere (in mio. di t.)

|                     | <b>Ferrovia</b> |        | <b>Strada</b> |        |
|---------------------|-----------------|--------|---------------|--------|
| 2000 (riferimento): | 20,6            |        | 8,9           |        |
| 2005                | 23,6            | +14,5% | 12,8          | +43,8% |
| 2010                | 24,0            | +16,5% | 14,3          | +60,7% |

Negli ultimi 10 anni le merci trasportate sulla ferrovia sono aumentate del **16,5%**, quelle sulla strada del **60,7%** (!)

La quota della ferrovia si è ridotta dal **70%** al **62,7%**

**Anche il numero di camion non è diminuito come previsto. Si attesta al doppio dell'obiettivo di 650'000 = 1'300'000 di camion**

# Valutazioni

## **Negativo: i limiti della politica di trasferimento**

la politica ha trascurato le esigenze delle imprese e le tipologie delle merci da trasportare

la decisione di puntare prevalentemente su Alptransit e la mancanza di uno sbocco a sud limita ulteriormente i potenziali

## **Positivo: la progressione del traffico combinato**

sfrutta più vettori di trasporto

permette maggiore flessibilità

dispone di un potenziale anche in futuro

# Come rilanciare la politica di trasferimento?

Sostituire l'approccio ideologico con quello pragmatico per sfruttare le potenzialità della ferrovia

Prediligere soluzioni percorribili e creare condizioni quadro ottimali per gli operatori dei trasporti (sia su strada che su ferrovia)

## Migliorare le condizioni quadro significa:

Coinvolgere maggiormente e tempestivamente i vicini (politica di trasferimento = politica estera)

Investire in infrastrutture transfrontaliere

Garantire un incremento di produttività.

Liberalizzare ulteriormente il mercato ferroviario (interno ma soprattutto europeo)

# Cosa prevede la Confederazione?

## **Il Consiglio federale propone (dicembre 2011):**

- ☑ realizzazione e finanziamento di un corridoio di 4 metri per il traffico merci lungo l'asse del San Gottardo
- ☑ aumento della capacità dei terminali a sud delle Alpi (piattaforme di trasbordo)

Proroga del limite di spesa per la promozione del traffico merci ferroviario attraverso le Alpi?

Investimenti in infrastrutture che garantiscono incrementi della produttività a breve e medio termine per sfruttare Alptransit!

# Conclusioni

Politica di trasferimento troppo ideologica

I primi 10 anni:

strada e rotaia sono più complementari che sostitutivi:  
l'economia ha bisogno di strade e ferrovie efficienti

Nella politica di trasferimento occorre:

un approccio pragmatico che garantisca condizioni quadro a sostegno di un aumento della produttività a breve termine

Meglio investire **in infrastrutture** che spendere **in sussidi**

GRAZIE PER  
L'ATTENZIONE!