



Nuovi itinerari attraverso l'Europa

La politica svizzera dei trasporti

Trasferire il più possibile del traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia: questo è l'obiettivo perseguito dalla politica svizzera dei trasporti. Per raggiungerlo è prevista la messa in atto di varie misure, fra cui spicca la realizzazione della Nuova ferrovia transalpina (NFTA o Alptransit).



Il Popolo svizzero ha chiesto nell'ambito di diverse votazioni popolari che il traffico merci transalpino circoli principalmente su rotaia.

La Svizzera si trova nel cuore dell'Europa. È quindi da sempre che gli assi del San Gottardo e del Lötschberg-Sempione giocano un ruolo importante quali vie di transito tra nord e sud a livello europeo. I flussi di traffico e di merci tra il Nordeuropa e l'Italia confluiscono nelle strette valli montane. Ogni anno più di un milione di autocarri attraversano le Alpi svizzere.

Il Popolo svizzero desidera proteggere il delicato equilibrio di questo territorio dal traffico eccessivo. Per questa ragione, dagli anni 1980 la Svizzera persegue una politica dei trasporti sostenibile, incentrata sul trasferimento del maggior volume possibile di traffico transalpino dalla strada alla rotaia. I cittadini svizzeri hanno confermato ripetutamente questo indirizzo politico nell'ambito di votazioni popolari, per esempio accogliendo nel 1994 la cosiddetta «iniziativa delle Alpi», secondo la quale il traffico pesante attraverso la Svizzera deve circolare su rotaia. Ne consegue che en-

tro il 2018 il numero degli autocarri in transito sulle Alpi non potrà superare le 650 000 unità all'anno.

42 miliardi di euro per ampliamenti in ambito ferroviario

Benché quest'ambizioso obiettivo rischi di non venir raggiunto, la Svizzera si impegna per avvicinarsi il più possibile. Perciò ha adottato varie misure, tra cui la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) – ossia il pedaggio svizzero per gli autocarri – e il sostegno finanziario al traffico merci su rotaia. In modo da potenziare la capacità ferroviaria, la Svizzera sta realizzando Alptransit. Questo progetto comprende le tre gallerie di base al Lötschberg, al San Gottardo e al Monte Ceneri. Grazie agli ampliamenti sulle tratte d'accesso, il traffico merci su rotaia si avvalerà di un collegamento più rapido ed efficiente attraverso la Svizzera. Per il traffico viaggiatori invece, si ridurranno notevolmente i tempi di percorrenza tra

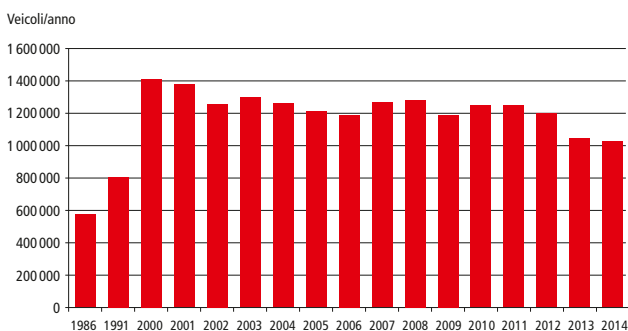


Ufficio federale dei trasporti UFT

nord e sud. Inoltre, entro il 2020 la Svizzera intende modificare le tratte di accesso dell'asse del San Gottardo, in modo da rimuovere gli ostacoli per il trasporto su rotaia di semirimorchi con altezza agli angoli di quattro metri lungo l'intero asse e fino ai grandi terminali del Norditalia.

I costi previsti per Alptransit ammontano a 23,5 miliardi di franchi (ca. 22,4 mia. di euro; costi attuali incl. interessi e imposta sul valore aggiunto). Inoltre la Svizzera investe 44.4 miliardi di franchi (ca. 42.3 mia. di euro) nei grossi ampliamenti previsti da Ferrovia 2000, nello sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF), nel raccordo della Svizzera alla rete ferroviaria europea ad alta velocità (R-RAV), nel risanamento fonico e nella fase di ampliamento 2025. Questi grandi progetti sono finanziati mediante il cosiddetto Fondo FTP ed il suo successore, il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF). Entrambi i fondi sono in parte alimentati dalla TTPCP.

Le misure adottate e la graduale messa in esercizio delle gallerie di base si stanno dimostrando efficaci. È stata registrata una chiara inversione di tendenza per il traffico merci su strada: tra il 2000 e il 2014 il numero di autocarri sugli assi di transito è diminuito quasi del 30 per cento. È stato stimato che senza le misure attuate, sulle strade svizzere circolerebbero 700 000 autocarri in più all'anno. Anche il traffico viaggiatori ne trae benefici. Le condizioni di viaggio stanno migliorando grazie a tempi di percorrenza inferiori e alla diluizione di treni saturi.



Dal 2000 il numero degli autocarri che attraversano le Alpi è diminuito del 30 per cento.

Strumenti di gestione del traffico pesante

Un altro obiettivo della Svizzera è quello di ottimizzare ulteriormente la gestione del traffico merci su strada. Il miglior modo di raggiungere tale scopo sarebbe un accordo internazionale che introduca strumenti volti a limitare il traffico pesante, come ad esempio una borsa dei transiti alpini che metterebbe al bando un determinato numero

di diritti di transito. Pertanto al momento tali misure non sono previste, dato che nei Paesi confinanti simili strumenti non sono accettati e il diritto europeo esistente non prevede alcuna base in tal senso.

Collaborazione con l'UE

Essendo un piccolo Stato nel cuore dell'Europa, la Svizzera necessita di una stretta collaborazione internazionale per poter attuare la sua politica di trasferimento del traffico. Il coordinamento con gli altri Stati alpini è necessario per evitare che il traffico pesante boicotti il regime adottato dalla Svizzera e opti per altri percorsi transalpini. A questo fine è stato stipulato nel 1999 l'Accordo sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'Unione europea. Il documento prevede la mutua apertura dei mercati per il trasporto stradale e ferroviario di persone e di merci. Inoltre l'UE si impegna a riconoscere gli strumenti ed obiettivi della politica dei trasporti svizzera. Quest'Accordo rappresenta anche la base giuridica per l'introduzione della TTPCP su tutto il territorio svizzero, per il suo aumento graduale e per il divieto di transito notturno e di domenica per gli autocarri. Dal canto suo la Svizzera accetta il progressivo aumento del limite di peso degli autocarri da 28 a 40 tonnellate.

Ulteriori informazioni

- sulla politica svizzera dei trasporti:
<http://www.bav.admin.ch>

Contatti per i media

Servizio stampa dell'Ufficio federale dei trasporti
+41 (0)58 462 36 43
presse@bav.admin.ch
Indirizzo postale:
Ufficio federale dei trasporti, 3003 Berna

© UFT, 2016