

Bözberg, 20 settembre 2019

Posizioni comuni del settore del traffico merci

Le imprese di trasporto ferroviario e stradale e l'industria committente in Svizzera intendono rafforzare la co-modalità e vedono nel completamento della NFTA un'opportunità di sviluppo sostenibile per il traffico merci.

Con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri a fine 2020 verrà ultimata l'opera del secolo: **la Nuova ferrovia transalpina (NFTA)**. Dopo le gallerie di base del Lötschberg e del San Gottardo, quella del Ceneri è l'ultimo tassello svizzero del puzzle necessario per la realizzazione di un asse di trasporto efficiente tra il nord e il sud dell'Europa. Il corridoio continuo di 4 metri tra Basilea e il Nord Italia via Chiasso/Luino promuove il trasferimento dalla strada alla rotaia del **traffico di transito transalpino da frontiera a frontiera** e crea capacità di carico supplementari per oltre 240 000 semirimorchi all'anno. Con queste opere, la Svizzera ha quindi tenuto fede ai propri obblighi e impegni in materia di politica di trasferimento del traffico. Ora, garantendo la nostra collaborazione, ci aspettiamo che anche i Paesi limitrofi ottemperino ai loro doveri relativi alle linee d'accesso.

Il traffico merci garantisce l'approvvigionamento e lo smaltimento quotidiani necessari per la popolazione e le imprese svizzere. Una logistica del trasporto merci adeguata al fabbisogno, eco-compatibile, sicura ed efficiente è di fondamentale importanza economica per il Paese. Le imprese di trasporto ferroviario e stradale e l'industria committente si assumono la propria grande responsabilità economica, ecologica e sociale e puntano su soluzioni intermodali. A tale scopo, è fondamentale un'integrazione quanto più ottimale possibile dei mezzi di trasporto disponibili in funzione dei loro specifici punti di forza.

Secondo le previsioni dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), **da qui al 2040 il volume delle merci trasportate sulle infrastrutture svizzere aumenterà del 37 per cento**, trainato in primo luogo da un incremento del traffico interno stimato al 39 per cento. Con l'avanzare della crescita demografica ed economica, la ripartizione del lavoro, la digitalizzazione e l'e-commerce, il trasporto di piccole partite (servizi di corriere, spedizioni express, pacchi) crescerà in modo sproporzionato. Anche il volume del traffico merci di transito è in costante espansione e rispetto all'anno di riferimento 2010 si prevede che aumenterà del 38 per cento.

Ora come ora è quindi giusto e importante discutere delle esigenze di un traffico merci orientato al futuro in Svizzera. **Il settore del traffico merci intende rafforzare la co-modalità e favorire un'infrastruttura adeguata al fabbisogno per tutti i sistemi di trasporto; sostiene inoltre il mandato costituzionale di trasferimento dalla strada alla rotaia del traffico di transito transalpino da frontiera a frontiera e si impegna per un traffico merci sostenibile.**

Sforzi aziendali

Sia su rotaia che su strada sono stati fatti e sono tuttora in corso di realizzazione **enormi sforzi aziendali** per garantire un **trasporto merci sostenibile** con il fine ultimo di conservare il vantaggio geografico dell'economia svizzera grazie a un forte settore del traffico merci, di aumentare la sostenibilità sul piano ecologico e la sicurezza nel settore dei trasporti e di promuovere il trasferimento dalla strada alla rotaia del traffico di transito transalpino da frontiera a frontiera.

- Con l'introduzione della prova dei freni e dell'accoppiamento automatici, la progettazione dell'innovativo carro merci e l'automazione delle operazioni di manovra, carico e scarico sui binari di raccordo dell'industria committente, il settore del traffico merci ferroviario sta sfruttando le opportunità offerte dalle nuove tecnologie e dalla digitalizzazione per accrescere l'efficienza operativa.
- Il **partenariato** previsto tra FFS Cargo e Swiss Combi **rafforza il trasferimento dalla strada alla rotaia e aumenta in modo sostenibile lo sfruttamento delle capacità** nel traffico a carri sistematico e nel traffico combinato. L'obiettivo è di consolidare la competitività della ferrovia nella catena logistica della fornitura dei clienti e di impiegare i diversi sistemi di trasporto secondo i loro

- punti di forza.
- In collaborazione con i gestori dell'infrastruttura, le ferrovie merci svizzere si impegnano per un coordinamento internazionale dello sviluppo degli orari e dei cantieri e per una gestione uniforme delle perturbazioni allo scopo di migliorare la qualità del trasporto merci transfrontaliero su rotaia.
 - FFS Cargo, l'Associazione degli spedizionieri svizzeri (VAP) e l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) sviluppano una visione settoriale collettiva dell'offerta. Nell'ambito della fase di ampliamento PROSSIF 2030/35 il settore ha difeso una posizione comune e rivendicato capacità sufficienti, tracce più veloci nonché potenziamenti e nuove costruzioni di impianti del traffico merci e stazioni.
 - Il traffico merci su strada aumenta costantemente la propria efficienza attraverso ottimizzazioni interne (ad es. pianificazione, disposizione e innovazione digitale). Il numero di viaggi a vuoto improduttivi è molto basso. Tuttavia, una parte considerevole dei guadagni conseguiti in termini di efficienza viene vanificata dalle perdite produttive riconducibili ai sempre più frequenti congestionamenti sull'intera rete stradale.
 - Il settore si impegna pertanto a far sì che le misure adottate dal Consiglio federale e dal Parlamento nell'ambito del Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA) siano attuate il più rapidamente possibile. Ciò comprende sia l'eliminazione dei problemi di capacità sia l'ampliamento di queste ultime. Solo in questo modo è possibile ridurre efficacemente il grave congestionamento della rete stradale svizzera a vantaggio dell'economia e della popolazione.
 - Le flotte di veicoli nel traffico merci stradale vengono continuamente rinnovate (norme EURO) e convertite a sistemi di propulsione alternativi (elettrici, ibridi, GNC, GNL, idrogeno). Inoltre si applicano concetti all'insegna della «logistica verde». Di conseguenza, le emissioni di sostanze tossiche (ad es. monossido di carbonio, anidride solforosa) sono scese quasi a zero. Inoltre, il traffico pesante rappresenta poco meno del 4 per cento delle emissioni totali di CO₂ della Svizzera, nonostante l'aumento annuale delle prestazioni di trasporto. Il settore sta quindi andando verso una mobilità a zero emissioni di CO₂ e a basso impatto climatico e ambientale.
 - La ferrovia continua a sviluppare il proprio indiscutibilmente elevato standard ambientale. Ad esempio, per l'ultimo miglio FFS Cargo impiega locomotive a doppia alimentazione. In generale, i treni oggi sono alimentati per il 90 per cento da energia idrica e dal 2025 circoleranno interamente con energia rinnovabile.
 - Entrambi i comparti riconoscono la necessità di efficienti impianti di trasbordo strada-rotaia e, forte di questa consapevolezza, il settore punta a promuovere concetti di circolazione intermodali. Il terminal Gateway Basel Nord è un progetto di importanza nazionale e svolgerà un ruolo chiave nel trasbordo del traffico merci di import/export. Con i loro terminal, i porti renani svizzeri sono la porta d'accesso agli impianti di trasbordo e dei binari di raccordo in Svizzera. Piattaforme e terminal di trasbordo ben collegati consentono concetti di circolazione multimodale competitivi, anche nel mercato in crescita delle piccole partite. In particolare, disporre di piattaforme ben collegate negli agglomerati è essenziale per una logistica urbana sostenibile ed efficiente.
 - Il settore sostiene il divieto di circolazione sulla rete ferroviaria svizzera dei carri merci non sottoposti a risanamento fonico a partire dal 2020 e assieme all'industria committente e alle ferrovie partner estere si adopera per un'attuazione compatibile con il mercato. Il settore respinge la proposta di abolire il buono insonorizzazione per interi treni nel caso di inserimento di singoli carri non sottoposti a risanamento fonico, qualificandola come un'inammissibile sanzione collettiva.

Provvedimenti per il rafforzamento della co-modalità e per l'attuazione del mandato costituzionale

La Svizzera ha investito molto nel trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. Oggi nel traffico merci transalpino di transito in Svizzera da frontiera a frontiera la ferrovia detiene una quota di mercato di oltre il 70 per cento; una realtà unica in Europa. **Per sfruttare appieno gli ampliamenti infrastrutturali realizzati servono misure supplementari.** Vista la sua posizione, la Svizzera trae vantaggio dal ricorso alla più ecologica ferrovia per il traffico di transito.

Per poter continuare a garantire un approvvigionamento e uno smaltimento affidabili, sicuri e il più possibile ecocompatibili per l'economia e la popolazione, le misure di politica dei trasporti dovranno concentrarsi anche in futuro su questo segmento. Oltre alla Confederazione, i Cantoni e le grandi città svizzere sono attori statali esemplari che sempre più spesso definiscono propri piani globali di trasporto merci per un approvvigionamento e uno smaltimento efficienti, sicuri ed ecologici. Il settore

del traffico merci mira a collaborare con Cantoni e città per radicare le esigenze del trasporto merci e garantire la presenza e lo sviluppo di sedi logistiche. La logistica urbana nelle città e negli agglomerati sta acquisendo un'importanza crescente.

Dal punto di vista delle ferrovie merci, degli autotrasportatori e dell'industria committente in Svizzera è necessario intervenire sull'ampliamento dell'infrastruttura (1) e sul quadro normativo (2).

(1) Infrastruttura

- Per garantire la competitività a lungo termine sono necessari **investimenti dedicati al potenziamento delle linee** del traffico merci. Questi vanno imperativamente inclusi nei lavori della prossima fase di ampliamento PROSSIF 2040/45, vale a dire:
 - **pianificazione e realizzazione della linea di circonvallazione merci di Zurigo** per creare capacità supplementari e separare i flussi di traffico viaggiatori e merci, compresa l'eliminazione del congestionamento nel nodo tra Aarau e Winterthur;
 - valutazione di una separazione totale dei flussi di traffico merci e viaggiatori nelle aree di Basilea, Ginevra e Zurigo–Winterthur nonché nel nodo di Losanna.
- Al momento, la **pianificazione degli impianti del traffico merci** si concentra principalmente sul mantenimento dello status quo. In vista dei futuri sviluppi nel settore, occorre **ampliare le stazioni di formazione con binari di ricevimento lunghi 750 metri e predisporre binari di manovra nelle stazioni con prestazioni di trasporto merci nonché potenziare gli impianti di carico e scarico in tutte le regioni di produzione** del traffico merci, dalla valle della Thur a Ginevra passando per la regione della Broye e l'arco lemanico nonché in Ticino e nel Basso Vallese / nella valle del Rodano.
- Inoltre, le soluzioni co-modalità di import/export richiedono un aumento notevole delle **capacità di trasbordo in Ticino**. A tale scopo, i terminal esistenti devono essere ampliati e vanno valutate nuove sedi aggiuntive nelle zone di frontiera.
- Gli **ampliamenti infrastrutturali sulle linee d'accesso alla NFTA** a sud sono a buon punto e saranno operativi con la messa in servizio della galleria di base del Ceneri. Gli investimenti extra-territoriali della Svizzera si sono rivelati proficui. Priorità ora è data all'ampliamento delle tratte ferroviarie sulla sponda sinistra del Reno in Germania per avere due assi d'accesso alla NFTA analogamente a Svizzera e Italia.
- Con la costruzione della NFTA la Svizzera ha tenuto fede ai propri obblighi e impegni. La chiave per portare avanti il successo della politica di trasferimento dalla strada alla rotaia risiede ora nei Paesi limitrofi. In particolare Italia e Germania hanno il dovere di rispettare gli impegni presi. Esse devono finalmente realizzare, seppur con grande ritardo, le loro linee di accesso alla NFTA come stipulato nel trattato internazionale e nell'accordo bilaterale del 1996 e del 1999.
- Il completamento del corridoio di 4 metri offre l'opportunità di avere una **strada viaggiante anche sull'asse del San Gottardo** in attesa del completamento delle linee d'accesso alla NFTA a nord e a sud. Lo sfruttamento dei 740 metri di lunghezza dei treni e l'aumento della densità di carico sono leve fondamentali. Occorre sviluppare un'adeguata strategia di localizzazione e investire nei terminal e nel materiale rotabile.
- È altresì necessario **ammodernare in tempi brevi la rete stradale svizzera**. Le misure adottate dal Consiglio federale e dal Parlamento nell'ambito del nuovo fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) e del Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA) devono essere implementate il più rapidamente possibile. Sono necessari sia interventi di risanamento sia l'eliminazione dei problemi di capacità abbinata a un ampliamento delle stesse sulle tratte più congestionate.
- Occorre inoltre prestare maggiore attenzione al coordinamento tra le reti stradali principali e secondarie, vale a dire che i fondi nelle città e negli agglomerati devono essere utilizzati direttamente per le esigenze specifiche della logistica urbana più che nei programmi d'agglomerato 1 e 2.

(2) Quadro normativo: traffico stradale

- La **normativa stradale vigente va mantenuta nella sua integrità**. La TTPCP, il divieto di circolazione notturna e domenicale per i camion, il limite di 40 tonnellate e il divieto di cabotaggio sono direttive indiscusse nel settore dei trasporti e garantiscono condizioni sociali e concorrenziali eque.
- Particolarmente importante è il divieto di cabotaggio. Un eventuale allentamento delle condizioni in vigore metterebbe a repentaglio l'esistenza stessa dell'intero settore svizzero del trasporto ferroviario e stradale. Inoltre, comporterebbe ripercussioni fatali sull'ambiente e sulla politica di trasferimento dalla strada alla rotaia. Pertanto, nel processo in corso sulla possibile conclusione di un accordo istituzionale non si deve cambiare nulla al divieto di cabotaggio. Esso deve rimanere sancito nella sua forma attuale nell'accordo vigente sui trasporti terrestri.
- Come **incentivo finanziario per il trasporto multimodale (TC)**, il rimborso della TTPCP nel traffico combinato su strada per il primo o l'ultimo miglio deve essere ulteriormente aumentato e concesso anche per la combinazione di trasporto stradale e ferroviario nel traffico a carri completi con il trasbordo delle merci anziché dei container.
- All'estero, il settore del traffico (stradale) opera con strutture dei costi completamente diverse da quelle delle imprese di trasporto svizzere. Le principali differenze riguardano la retribuzione del personale viaggiante. La conseguenza è un cosiddetto «dumping sociale» che distorce notevolmente la concorrenza sui mercati europei del trasporto merci con i fatturati più elevati. Inoltre servono controlli più severi rispetto al divieto di cabotaggio in vigore, con multe molto più elevate in caso di infrazione.

(3) Quadro normativo: traffico ferroviario

- Per sfruttare nel modo più efficiente possibile le infrastrutture destinate ai treni passeggeri e merci, **i programmi di utilizzazione della rete devono essere ulteriormente sviluppati in base alla domanda**. In questo modo si evitano costosi investimenti infrastrutturali e si decongestionano efficacemente i nodi. Il settore del traffico merci è pronto a dinamizzare la domanda con una pianificazione oraria o giornaliera ad es. nel traffico nord-sud. Dal canto loro, le imprese di trasporto merci chiedono di intavolare il dialogo sull'utilizzo delle tracce da parte dei treni merci e regionali nelle ore marginali la mattina presto e la sera tardi.
- I piani di manutenzione dei **gestori dell'infrastruttura devono tenere maggiormente conto delle esigenze del traffico merci notturno**. Per quanto l'indennità introdotta per gli sbarramenti di tratta dovuti a cantieri rappresenti una compensazione adeguata, l'industria committente ha bisogno di maggiore affidabilità nella preparazione delle offerte delle ferrovie merci. In futuro, i lavori di manutenzione dovrebbero pertanto essere pianificati maggiormente anche durante il giorno e nei fine settimana con restrizioni uniformi per tutti i mezzi di trasporto.
- Per rafforzare la competitività della ferrovia nelle catene di trasporto co-modale, è necessario **ridefinire** i costi marginali dell'uso dell'infrastruttura per ogni treno operato **tenendo conto delle diverse esigenze del traffico merci e passeggeri**.
- **Indennità d'esercizio lungo il corridoio di transito alpino**. Gli aumenti della produttività ferroviaria riconducibili agli ampliamenti infrastrutturali sono inferiori del previsto. Purtroppo, anche dopo il completamento della ferrovia di pianura e del corridoio di 4 metri, la NFTA potrà esprimere solo in parte il proprio potenziale a causa dei mancanti elementi infrastrutturali lungo il corridoio Reno-Alpi. Secondo le stime del settore, negli anni successivi al 2020 nel traffico di transito sull'asse nord-sud ci sarà una perdita di 40-70 milioni di franchi annui tra l'aumento di produttività inizialmente previsto e quello effettivamente realizzabile. Fino a quando non sarà aumentata la produttività, per compensare questo divario si dovrebbe prendere in considerazione una riduzione più lenta e meno significativa delle indennità d'esercizio.

Le imprese di trasporto e l'industria committente in Svizzera si impegnano a favore di un traffico merci efficiente ed ecocompatibile per contribuire alla competitività e alla sostenibilità ecologica della Svizzera. Mirano a rafforzare ulteriormente il trasferimento dalla strada alla rotaia del traffico di transito da frontiera a frontiera così come le soluzioni di trasporto co-modale. L'UTP, l'ASTAG e la VAP unitamente alle FFS sostengono un rapporto di partenariato dinamico tra le autorità e gli operatori del settore e sono disposti a contribuire e a partecipare attivamente ai lavori.

Bözberg, 20 settembre 2019

Adrian Amstutz
Presidente ASTAG

Ueli Stüchelberger
Direttore UTP

Frank Furrer
Segretario generale VAP

Andreas Meyer
CEO FFS SA

Nicolas Perrin
CEO FFS Cargo SA
