



Manifestazione per la stampa del DFTCE dei 13/14.9.1988
Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina (NTFA)

Problemi di transito - Volo informativo sopra le Alpi

DOCUMENTAZIONE PER LA STRADA: Situazione del traffico di transito in Svizzera

1. Sommario

Il traffico stradale transalpino cresce in continuazione, mentre quello ferroviario diminuisce. La figura 1 mostra questa evoluzione per il traffico merci.

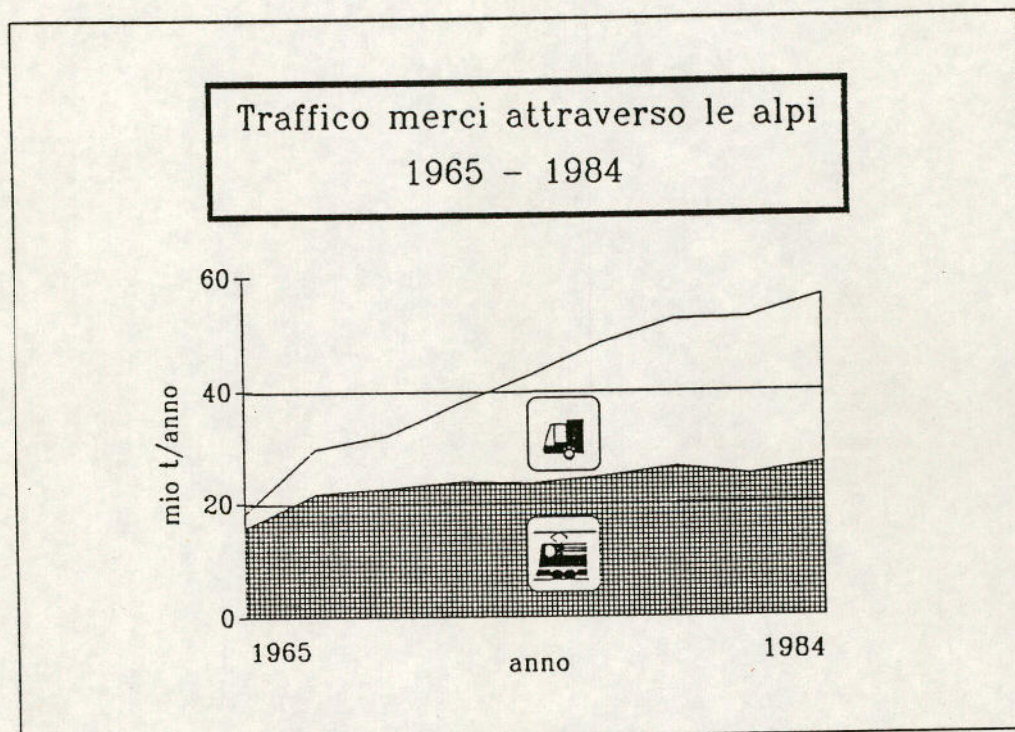


Figura 1: Traffico merci attraverso le Alpi: il traffico stradale è in aumento, quello ferroviario in diminuzione

Contrariamente a quanto si verifica ai valichi alpini esteri, la quota di traffico su strada attraverso i valichi svizzeri è molto piccola, come mostra la figura 2. Ciò è imputabile soprattutto al fatto che gli autoveicoli pesanti circolanti sulle strade francesi e austriache possono avere un peso complessivo fino a 38 t e oltre, mentre in Svizzera il peso limite è fissato a 28 t.

TRAFFICO TRANSALPINO 1984

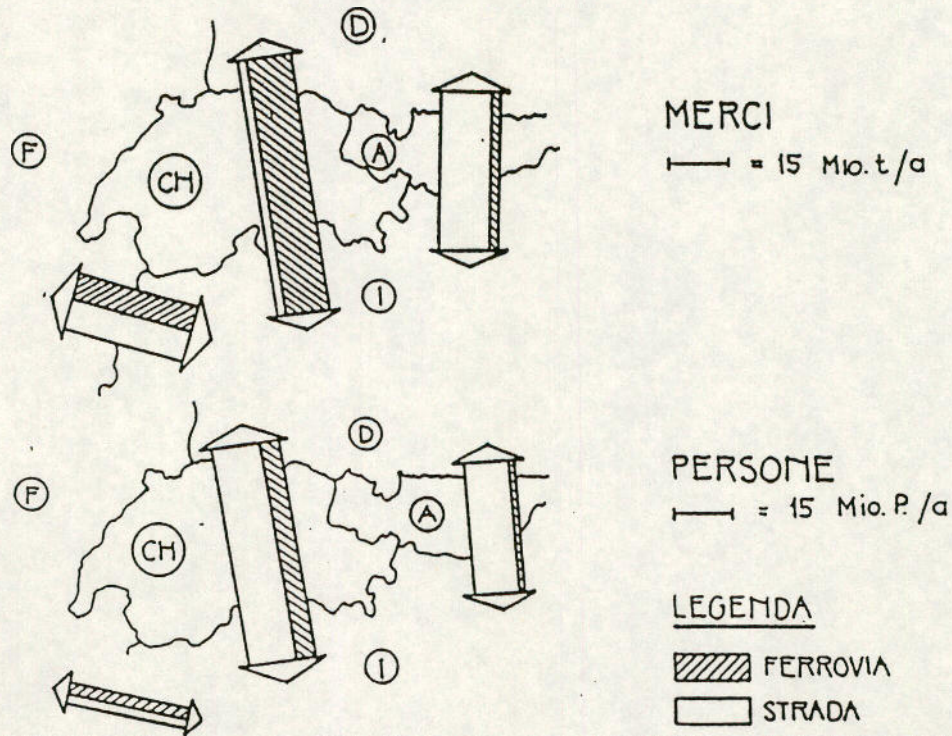


Figura 2: Ripartizione del traffico transalpino ai valichi stradali e ferroviari in Francia ed in Svizzera, ed al valico del Brennero. La quota del traffico merci su strada attraverso la Svizzera è di gran lunga la più modesta.

In ogni tempo la Svizzera ha svolto un ruolo importante nel traffico transalpino. Ancor oggi, il Gottardo ed il Lötschberg/Sempione sono gli assi ferroviari di transito più importanti, il San Bernardino ed il Sempione i valichi stradali più importanti. Già da 20 anni, il nostro paese si occupa della costruzione di un nuovo asse ferroviario transalpino con traforo di base; nel corso degli anni 60 e 70, sono sta-

ti studiati e esaminati una serie di assi di transito: dal Lötschberg/Sempione all'ovest, a numerose varianti al Gottardo, al Tödi-Greina e Griti fino alle varianti dello Spluga. Negli anni 70, le varianti Spluga ed il progetto Gottardo sono state confrontate in dettaglio tra loro da un gruppo di contatto intercantonale. All'inizio degli anni 80, si è dichiarato che una decisione in tal senso non era urgente, preferendo dare la priorità al potenziamento della rete ferroviaria svizzera: E' stato così sviluppato il concetto FERROVIA 2000, approvato poi dal popolo e dai Cantoni il 6.12.1987.

Nel frattempo, la situazione internazionale in materia di politica dei trasporti si è profondamente modificata: l'Austria soffoca ogni giorno di più sotto il traffico pesante che circola sull'autostrada del Brennero. I paesi limitrofi - soprattutto i membri della CEE - fanno pressione sulla Svizzera affinché essa permetta il transito agli automezzi fino a 40 t (limite di peso europeo) e fino a 4 m di altezza allo spigolo. Si fa riferimento, in questo contesto, alla liberalizzazione del traffico pesante prevista nel 1992 all'interno della CEE.

Davanti a questa situazione, il Consiglio federale ha preso nettamente posizione dichiarando: la Svizzera non può eliminare il limite delle 28 t, ma intende offrire in compenso all'Europa qualcosa di equivalente su rotaia:

- La realizzazione a lungo termine di un nuovo asse ferroviario transalpino (NTFA) a grande capacità
- A breve termine, e quale soluzione transitoria, il miglioramento dell'offerta Huckepack sugli assi di transito esistenti.

2. Il rapporto fra la Svizzera e la Comunità Europea

Se la Comunità Europea (CE) si accinge a realizzare entro il 1992 un unico mercato comune e a liberalizzare nel contempo anche il traffico internazionale, allora la Svizzera, che non è membro della Comunità, non ha direttamente nulla da obiettare. Tuttavia, la Svizzera è dal 1972 legata alla CE per il tramite di un Accordo di libero scambio e di numerose convenzioni speciali. L'accordo riconosce esplicitamente la completa libertà nella politica dei trasporti del nostro Paese. Escluse ne sono tuttavia limitazioni di quantità e prezzi e altre condizioni di trasporto, suscettibili di discriminare le merci secondo il loro Paese di origine o di destinazione e che significherebbero un ostacolo al libero scambio.

Le autorità svizzere sono consapevoli del fatto che la realizzazione di un mercato unico comunitario avrà un influsso particolare sulle relazioni commerciali dei Paesi terzi. Essi sono disposti e favorevoli - sotto riserva della sovranità e della neutralità della Svizzera - alla continuazione del sistema attuale nei confronti della Comunità Europea. Ci si rende conto che vengono coinvolte le relazioni bilaterali fra singoli Stati e che le proporzioni della grande superficie economica comunitaria va considerata in relazione alla superficie elvetica del nostro piccolo Paese alpino. Pertanto, la Svizzera non è un partner economico insignificante nel contesto generale europeo. Nel 1986 la Svizzera ha esportato merci per oltre 36 mia di franchi verso i Paesi della Comunità Europea e ne ha importato per oltre 53 mia di franchi. L'interdipendenza e la necessità di collaborare sono reciproche.

3. La libertà del traffico di transito

Con la realizzazione del mercato unico comunitario europeo l'interesse si concentra assai (e forse po' unilateralmente) sulla liberalizzazione del traffico internazionale di merci su strada. Per quel che concerne il concetto di liberalizzazione sia detto, avantutto, che la Svizzera non conosce affatto delle limitazioni di ordine politico-professionale per i trasporti su strada. Non esistono licenze di trasporto o limitazioni nei contingenti, nè per il traffico fatto a scopo professionale oppure occasionale, nè per quello a lunga o a corta distanza, visto che vige la libertà di commercio e di industria.

Questa libertà viene anche concessa ai trasportatori esteri per l'importazione, l'esportazione e il transito, a condizione che l'estero conceda la reciprocità. I contingentamenti sono previsti negli accordi bilaterali relativi ai trasporti internazionali solo per compensare eventuali disciplinamenti stranieri.

Il principio della libertà del traffico di transito è un elemento portante della politica svizzera dei trasporti sin dall'ultimo secolo. Questo principio è stato espressamente riconosciuto da parte svizzera accettando la Convenzione del 1921 sulla libertà di transito e diversi accordi successivi multinazionali sulla circolazione stradale. Il citato principio è pure la base per circa 20 accordi stradali bilaterali con quasi tutti gli Stati europei. Nell'Accordo di libero scambio della Svizzera con la Comunità Europea del 1972 venne - come già detto - confermato il libero transito, esente da discriminazioni.

4. Il principio territoriale

Il libero transito non significa tuttavia che l'ordinamento giuridico nazionale sul proprio territorio sia annullato nei confronti dei trasportatori esteri. Il caso inverso è la regola. Lo Stato attraversato rimane competente e responsabile per la pianificazione, la costruzione e la manutenzione delle vie di comunicazione e per il disciplinamento del traffico (per esempio priorità da destra, velocità massime, ecc.)

Con ciò noi siamo giunti al "punto debole" che occasionalmente crea malumore. Sono i limiti svizzeri di peso per i veicoli pesanti (autocarri, autotreni e autoarticolati), il cui peso totale è limitato a 28 tonnellate come pure il divieto di circolare di notte e di domenica. Queste disposizioni sono ancorate nelle leggi sulla circolazione stradale. Esse non sono intese a scapito dei proprietari di veicoli esteri. In primo luogo sono valide per tutti i veicoli pesanti svizzeri, e non solo da poco, bensì già da anni, quando il traffico merci che varcava la frontiera non aveva ancora l'importanza odierna. Come esempio sia citata l'evoluzione dei limiti di peso:

dal 1932 erano in vigore: 11 t per veicoli a motore ordinari
16 t per autotreni

dal 1959 erano in vigore: 16 t per veicoli a motore ordinari
21 t autoarticolati pesanti
26 t per autotreni

dal 1972 sono in vigore: 16 t per veicoli a motore ordinari
25 t per veicoli a motore con 2
assi motore
28 t per autotreni e autoarticolati pesanti

Le indicazioni cronologiche ci indicano che l'atteggiamento della Svizzera non ha fatto "deviare" nessun traffico pesante nella relazione Nord-Sud successivamente su valichi alpini esteri. Gli Stati limitrofi hanno attirato essi stessi il proprio traffico, grazie ai limiti di peso superiori: per esempio le 38 tonnellate sull'autostrada del Brennero.

Il fatto che la Svizzera mantiene invariate le proprie prescrizioni concernenti le dimensioni e i pesi per i veicoli a motore pesanti è, nel contesto giuridico internazionale, nulla di "sconveniente". Questa indipendenza in virtù del principio territoriale è garantita da oltre 60 anni nelle convenzioni internazionali concernenti il traffico stradale attraverso i valichi di frontiera. Importante è, in questo ordine di idee, il divieto di discriminazione. Esso viene rispettato scrupolosamente da parte Svizzera in quanto le prescrizioni restrittive applicabili nel traffico stradale vengono applicate, allo stesso modo, per tutti i veicoli a motore, indipendentemente dall'immatricolazione nazionale.

Bisogna poi aggiungere che le restrizioni concernenti il peso svizzero, le dimensioni come pure il divieto di circolare di notte e di domenica per i veicoli pesanti non sono l'espressione di un nostro particolarismo. Esse rispecchiano condizioni geografiche, topografiche e di abitabilità di un Paese in gran parte montagnoso. Bisogna però aggiungere che molte infrastrutture, anguste una volta anche su vie di comunicazione principali, vennero allargate con cospicuo impegno finanziario. L'ammissione di veicoli pesanti comprometterebbe una circolazione fluida su strade concepite in primo luogo per le vetture private. Causa ingorghi cronici si finirebbe col dover costruire delle corsie supplementari, allargare ponti, viadotti e gallerie di protezione e costruire gallerie allo scopo di alleggerire il traffico.

Queste misure non potrebbero venir limitate alle autostrada con intenso traffico internazionale, bensì costringerebbero a un analogo allargamento di tutte le strade di raccordo e di distribuzione all'interno della Svizzera. Ne nascerebbero problemi difficilmente risolvibili per quelle strade che conducono nelle valli di montagna e negli agglomerati densamente popolati. Bisogna anche aggiungere che in Svizzera - e speriamo pure altrove - ci si sia accorti nell'ultimo decennio che la pianificazione del traffico non può essere trattata isolatamente ma è strettamente legata alla pianificazione del territorio, alla protezione dell'ambiente, alla politica dell'abitato e all'economia regionale. In questi campi, la Svizzera si trova quasi di fronte a valori assoluti. Qua e là, essi sono già stati superati, ragione per cui in particolare limitazioni supplementari delle immissioni sono diventate assolutamente necessarie.

Ci sarà forse già chi desidererebbe obiettare che ammettendo veicoli di maggior peso, il volume attuale delle merci potrebbe essere trasporto con un numero minore di veicoli, ossia con minor incidenza sul nostro ambiente. Questo sarebbe però un ragionamento fallace. Perchè aumentando il peso massimo dei veicoli quel traffico che finora ha evitato la Svizzera causa le limitazioni di peso, finirebbe, immancabilmente, coll'attraversare il nostro Paese. Si tratterebbe, secondo informazioni provenienti dalla Germania federale e dall'Austria, come ordine di grandezza, di almeno un terzo di tutto il traffico stradale di merci sul Brennero, il che significherebbe che l'autostrada del Gottardo dovrebbe accogliere, annualmente, in più circa 5 mio di tonnellate, trasportate da 300'000 autotreni. Si aggiungerebbero pure circa 80'000 veicoli che perderebbe l'Huckepack. Alla ferrovia verrebbero pure sottratti dei trasporti fatti attualmente

con carri merci completi. Tutto sommato questo traffico potrebbe essere stimato almeno il triplo del traffico stradale attuale attraverso la Svizzera (senza tener conto degli aumenti annuali che sono attualmente di circa il 10 %).

Ma ciò non è tutto. Studi internazionali prevedono entro l'inizio del prossimo secolo che l'intero traffico merci Nord-Sud attraverso le Alpi di attualmente 58 mio salga a 100 mio di tonnellate. In considerazione del fatto che l'Austria sulla trasversale del Brennero non vuol accettare - come ben si può capire - ulteriore traffico e che i valichi di frontiera italo-francesi dispongono solo di riserve limitate di capacità, anche la quota parte di questa differenza di 40 mio di tonnellate si riverserebbe sulle strade svizzere. Partiamo dal presupposto che si tratti del 60 %, ossia di 25 mio di tonnellate. Un simile traffico supplementare, vale a dire globalmente circa il doppio del volume attuale di traffico al Brennero e il decuplo di viaggi eseguiti dagli autocarri attraverso i valichi alpini svizzeri, non sarebbe in nessun caso smaltibile.

Queste considerazioni dimostrano però anche in modo inequivocabile che i problemi inerenti il traffico merci attraverso le Alpi non possono essere risolti concedendo delle facilitazioni agli autocarri pesanti e migliorando conseguentemente le infrastrutture stradali. Queste considerazioni valgono tanto nell'ambito nazionale, quanto in quello internazionale. Ci permettiamo esporre le particolari ripercussioni nell'ultima parte di questa relazione.

Ed ora ancora alcune parole in merito a un'altra "pietra dello scandalo" nel traffico stradale internazionale di merci: la tassa svizzera sul traffico pesante. Essa venne in-

trodotta nel 1985, in virtù di un complemento inserito nella Costituzione federale, deciso in votazione popolare per coprire almeno parzialmente i costi imputabili al traffico pesante. I detentori svizzeri di veicoli pagano oltre la tassa di circolazione - secondo la categoria di peso del veicolo - un importo globale oscillante fra i 500 e i 3'000 franchi annui. I proprietari stranieri di veicoli possono pagare la tassa, sul traffico pesante secondo i loro desideri, come indennità globale per un anno, per un mese o per singoli giorni. La tassa minima è di 15 franchi al giorno. Anche in questo caso, nessuna discriminazione nei confronti degli stranieri. Anzi essi sono sotto certi aspetti, privilegiati, perchè generalmente non comperano la nafta in Svizzera, causa il suo alto prezzo. Perciò essi non contribuiscono praticamente sotto questa voce, ai costi per le nostre strade. Per altro, la tassa svizzera sul traffico pesante è, se paragonata alle tasse per le gallerie o ai pedaggi esteri, molto modesta. Il Governo svizzero ha dato l'incarico di preparare un testo di legge che prevede una tassa sul traffico pesante da pagare da quei trasportatori che causano le spese e in diretto rapporto con la distanza percorsa per risarcire la collettività degli oneri causati dal traffico. Con questo modo di procedere il Governo svizzero vuole rimediare alle critiche, secondo cui, per motivi pratici, la tassa viene percepita globalmente, senza destinazione vincolata e non serve direttamente al finanziamento delle strade (essa viene però accreditata al conto stradale). Questa tassa potrebbe essere verosimilmente assai più elevata dell'attuale globale giornaliera per un viaggio attraverso i passaggi alpini. Il Governo ha però già anche dichiarato di essere disposto a discutere questo punto con i Governi della Comunità Economica. In questo ordine di idee si dovrebbe tener conto globalmente di tutti gli elementi fiscali: tasse di circolazioni, imposizione doganale sul carburante e tasse di utilizzazione, fattori che d'altronde sono stati presi in considerazione da un recente studio della CE.

5. Il principio della solidarietà

Ed ora parliamo delle ripercussioni create dagli inevitabili limiti dell'impatto del traffico stradale pesante sull'ambiente: Secondo i criteri svizzeri non si mette in dubbio il principio della libera scelta dei mezzi di trasporto. Così come lo Stato considera suo compito quello di creare le condizioni per la necessaria mobilità e per lo scambio di merci, rispettivamente di mantenerli efficienti, questa stessa Svizzera si sente nell'obbligo di contribuire in modo ottimale per assicurare le correnti di traffico internazionali. Ciò nell'interesse di tutto lo spazio vitale e economico europeo e pure nell'interesse del nostro proprio Paese che dipende dalle relazioni internazionali. La Svizzera vuole definire da sé questo contributo tenendo conto delle nostre condizioni topografiche, della densità della popolazione, dell'impatto sull'ambiente, ecc., e del proprio modo di interpretare la sovranità territoriale. Visto e considerato che è impossibile trasportare maggiori quantità di merci sulle strade attraverso la Svizzera, la soluzione si chiama "traffico combinato". Si offrono, oltre le possibilità date dal traffico pesante sulle strade nel limite delle 28 tonnellate concesse, le seguenti soluzioni:

- il traffico su rotaia attraverso gli assi del Gottardo e del Lötschberg eseguito con treni veloci bloccati e di contenitori
- il traffico combinato sull'asse del Gottardo con sovrastrutture amovibili e semirimorchi (non accompagnati), come pure il traffico Huckepack destinato agli autocarri e agli autotreni accompagnati da autista, ossia la "strada viaggiante".

Benchè queste due possibilità non vengano sfruttate al massimo, la Direzione Generale delle Ferrovie Federali ha ricevuto l'incarico di migliorare l'offerta di trasporto:

- aumentando i collegamenti e rendendoli più celeri
- mettendo a disposizione un numero maggiore di carri speciali
- ampliando la sagoma del tracciato per ammettere autocarri la cui altezza massima è di 3,80 metri (semirimorchi nel traffico non accompagnato fino a 3.90 metri) (raddoppio dei veicoli stradali ammessi al trasporto); è in preparazione un incarico supplementare per un corridoio che consenta il trasporto di carichi di 4 metri
- partecipazione finanziaria alla costruzione di stazioni di carico e scarico nei territori di frontiera svizzera e estera
- riduzione dei prezzi di trasporto.

Già fra un anno sarà possibile di trasportare circa il doppio degli invii nel traffico combinato (attualmente si trasportano circa 86'000 veicoli a motore).

Ma con ciò i limiti di trasporto non sono ancora raggiunti. All'inizio degli anni 90 il raddoppio della linea del Lötschberg (BLS) sarà terminato. La capacità totale di trasporto di merci delle trasversali ferroviarie alpine svizzere passerà dagli attuali 16 milioni a circa 25 milioni di tonnellate all'anno. Questo permetterà, deviando il tradizionale trasporto con carri completi e di treni di contenitori sulla linea del BLS, di creare ulteriori capacità di trasporto sulla linea del Gottardo per i trasporti combinati. Al posto degli attuali 24 treni si potrebbe addirittura farne circolare 40 fra i capolinea, formati da composizioni speciali.

Ma non è tutto. La Svizzera sta pianificando, d'intesa con i Ministeri dei trasporti della Germania federale, dell'Austria e dell'Italia una Nuova Trasversale Alpina con una lunga galleria di base, dalla sagoma generosa (senza restrizioni per quel che concerne le dimensioni degli autocarri) e velocità elevate, una nuova linea dunque che si inserisce nei grandi collegamenti europei. Nel corso dell'anno prossimo, il Governo vuole scegliere fra quattro varianti di tracciato e proporre una al Parlamento per decisione. Se la procedura di consultazione si svolge normalmente, dovrebbe essere possibile agli inizi degli anni novanta avviare i lavori e attorno all'anno 2005 dovremmo disporre della nuova trasversale. Essa permetterà (unitamente alla linea ammodernata Brennero Germania Federale-Austria-Italia) di assicurare l'intero traffico supplementare pronosticato dell'area economica europea attraverso le Alpi

- in modo veloce ed efficiente (che tiene conto delle necessità)
- con una collaborazione migliorata fra la rotaia e la strada
- in modo rispettoso dell'ambiente.

La Svizzera intende realizzare questa concezione dei traffici - senza misure dirigistiche - con un'offerta adeguata alle necessità. La Svizzera è pure pronta a sopportare gli oneri per la sua opzione rispettosa dell'ambiente. Sono in gioco enormi somme:

- 55 mio di franchi per l'ampliamento della sagoma sulla linea del Gottardo;
- circa 750 mio di franchi per il raddoppio della linea del Lötschberg

- 60 mio di franchi per la nuova galleria del Monte Olimpino delle Ferrovie Italiane dello Stato alla frontiera sud della Svizzera
- l'aiuto finanziario di circa 40 mio di franchi per i terminals Huckepack alle stazioni di frontiera a nord e a sud della Svizzera
- le facilitazioni tariffarie per il trasporto combinato di franchi 250 all'incirca per ogni spedizione (attualmente circa 22 mio di franchi all'anno)
- il finanziamento con mezzi propri di una nuova trasversale alpina, secondo il principio della sovranità territoriale, il cui impegno finanziario è stimato, allo stato attuale, provvisoriamente sui 10 mia di franchi.

Con ciò siamo convinti di aver dimostrato che la Svizzera persegue una politica globale e coerente dei trasporti, volta verso il futuro. Essa non si erige - e ci preme farlo risaltare ancora una volta - contro l'estero o il traffico di transito. Essa vuol dare lo spunto per una politica dei trasporti che anche nell'ambito della Comunità Europea promette soluzioni adeguate.

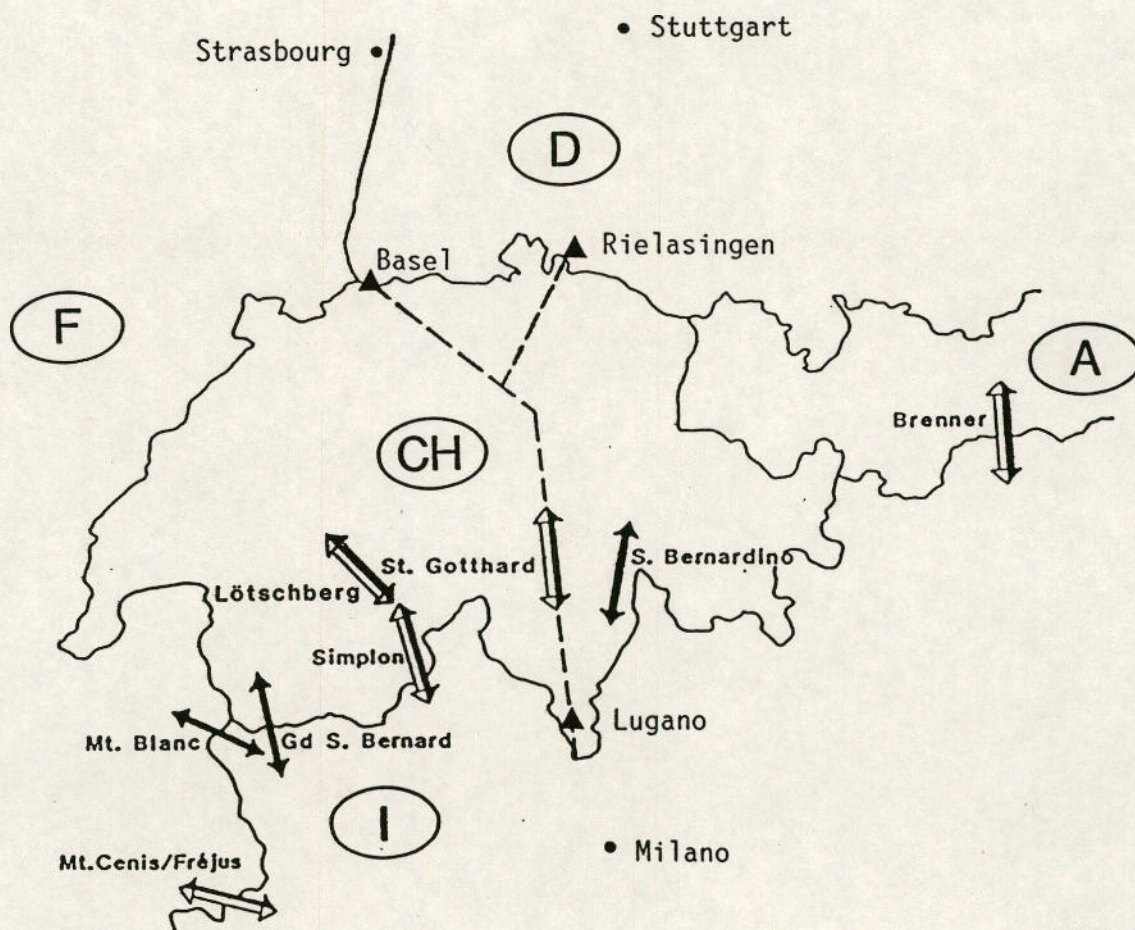
* * * * *

WICHTIGSTE ALPENÜBERGÄNGE MIT TRANSALPINEM GÜTERVERKEHR

LES PLUS IMPORTANTS POINTS DE PASSAGE EN TRAFIC-MARCHANDISES
TRANSALPIN

PRINCIPALI PUNTI DI TRANSITO DEL TRAFFICO MERCI TRANSALPINO

↔ Strasse/Route/Strada
⇔ Schiene/Rail/Ferrovia

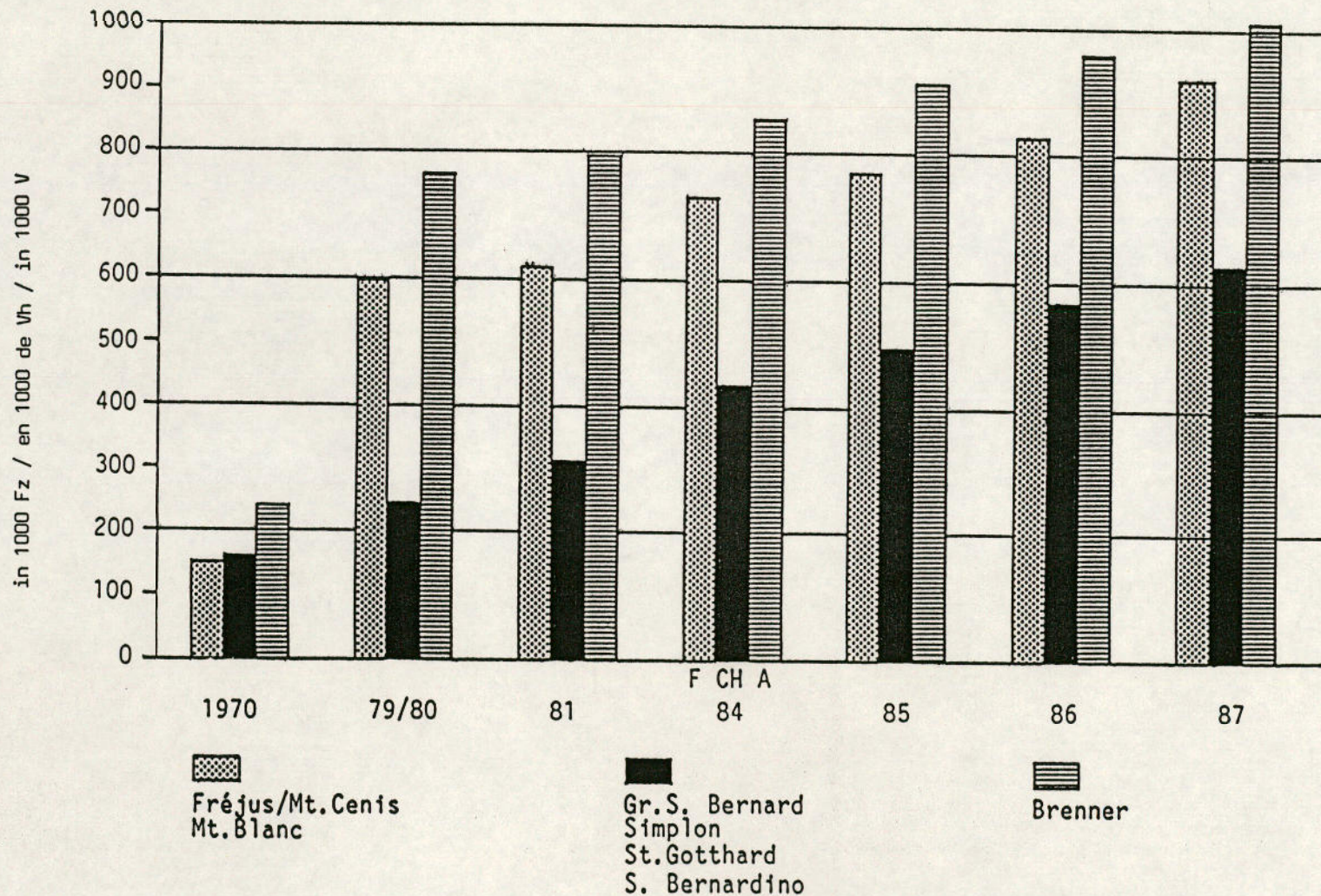


▲ Huckepack-Terminal
▲ Terminaux de ferroutage
▲ Terminal Huckepack

TRANSALPINE GUETERVERKEHR: ANZAHL LASTWAGEN UND LASTENZÜGE ÜBER 3,5T GESAMTGEWICHT, PRO JAHR

TRAFIC-MARCHANDISES TRANSALPIN: NOMBRE DE CAMIONS ET TRAINS ROUTIERS DEPASSANT 3,5T DE POIDS TOTAL, PAR ANNEE

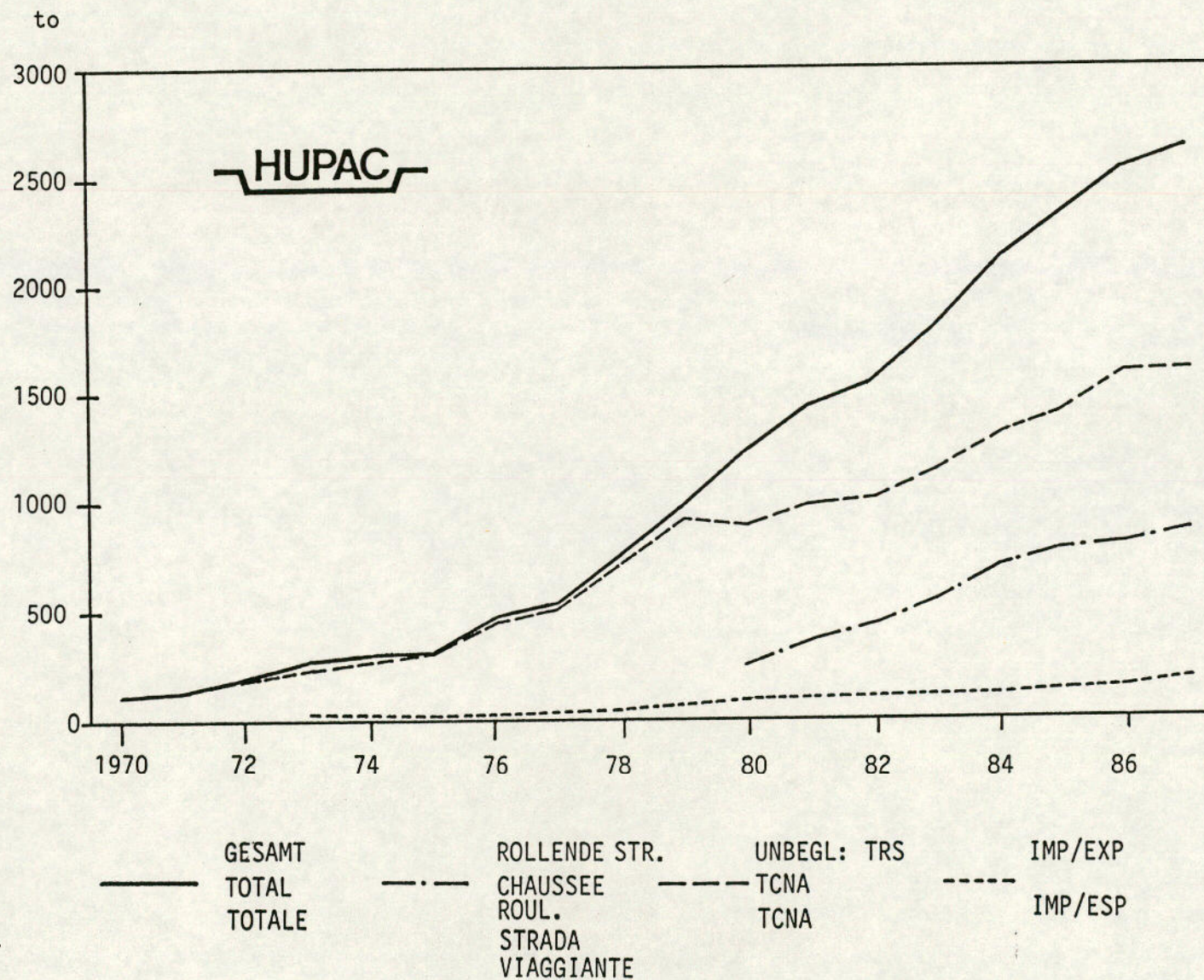
TRAFFICO MERCI TRANSALPINO: NUMERO DI AUTOCARRI E AUTOTRENI CON PESO TOTALE SUPERIORE ALLE 3,5T., PER ANNO



HUCKEPACKVERKEHR 1970 - 1987 DURCH DIE SCHWEIZ: BRUTTO-TONNEN (STRFZ + LADUNG)

TRANSPORTS PAR FERROUTAGE 1970 - 1987 A TRAVERS LA SUISSE: TONNES BRUTES (VH. ROUT. + CHARGE)

TRASPORTI HUCKEPACK 1970 - 1987 ATTRAVERSO LA SVIZZERA: TONNELLATE BRUTTE (VEICOLO + CARICO)



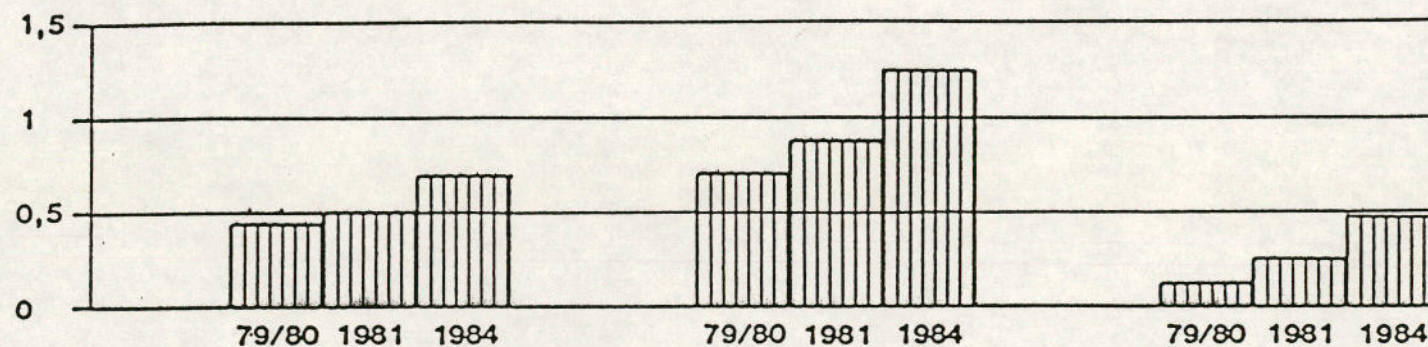
HUCKEPACKGÜTERVERKEHR DURCH DIE ALPEN NACH ALPENLÄNDERN

TRAFIC-MARCHANDISES TRANSALPIN PAR FERROUTAGE SELON LES PAYS ALPINS

TRAFFICO MERCI TRANSALPINO HUCKEPACK SECONDO I PAESI ALPINI



* mio t/Jahr/an/anno



Mt-Cenis
Moncenisio

Schweiz/Suisse/Svizzera

(nur Transit)
(seul. transit)
(solo transito)

Brenner
Brennero
(nur Transit)
(seul. transit)
(solo transito)

* in Nettotonnen
en tonnes nettes
in tonnellate nette

TRANSALPINE GUETERVERKEHR

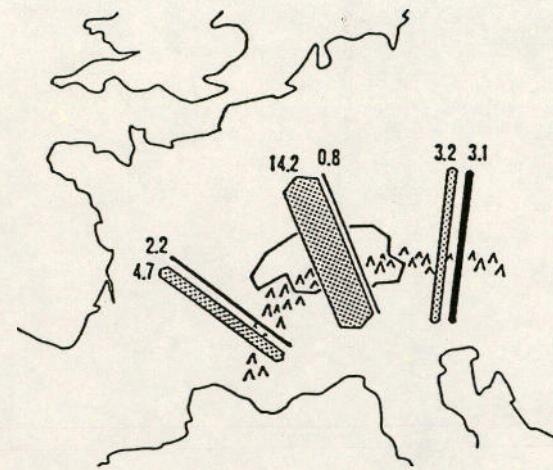
BEFÖRDERTE GÜTERTONNEN PRO JAHR
AUF SCHIENE UND STRASSE

TRAFIC-MARCHANDISES TRANSALPIN

TONNAGES TRANSPORTES ANNUELLEMENT
PAR LE RAIL ET LA ROUTE

TRAFFICO MERCI TRANSALPINO

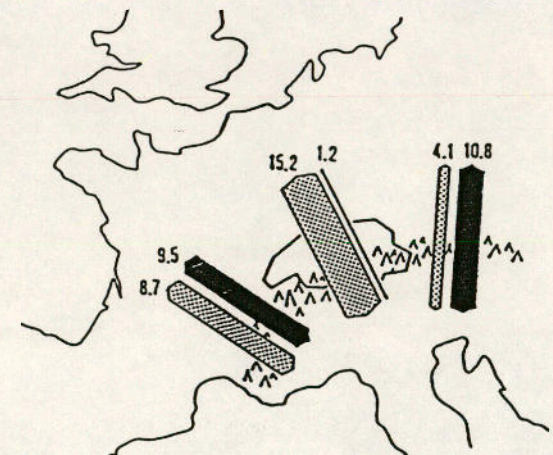
TONNELLAGGIO TRASPORTATO ANNUALMENTE
PER FERROVIA E PER STRADA



1970

22,1 Mio.t	
6,1 Mio.t	
Total	28,2 Mio.t

Schiene / Rail / Ferrovia
Strasse / Route / Strada

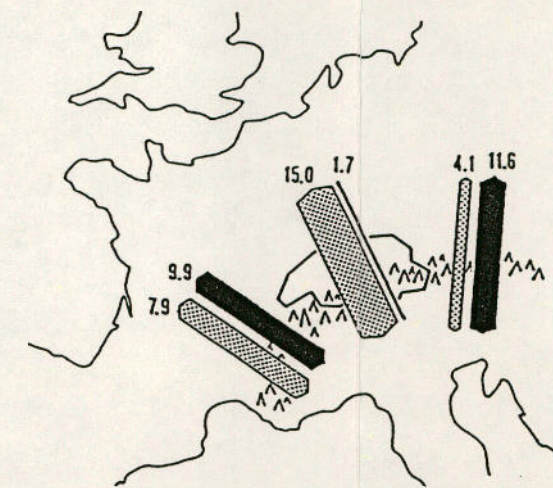


1979

28,0 Mio.t	
21,5 Mio.t	
Total	49,5 Mio.t

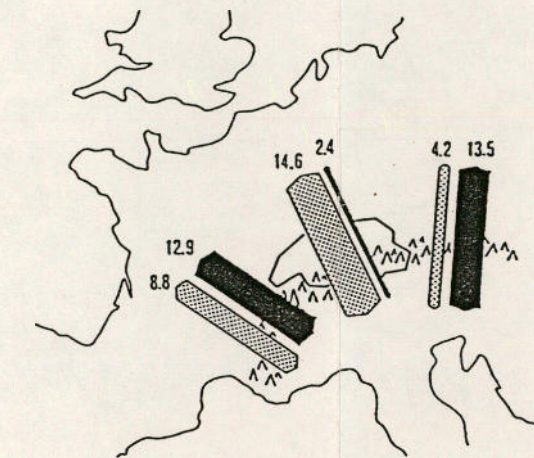
1980 Eröffnung Gotthard-Strassentunnel
Ouverture du tunnel routier du St-Gothard
Apertura galleria stradale del San Gottardo

1972 Eröffnung Brenner-Autobahn
Ouverture de l'autoroute du Brenner
Apertura autostrada del Brennero



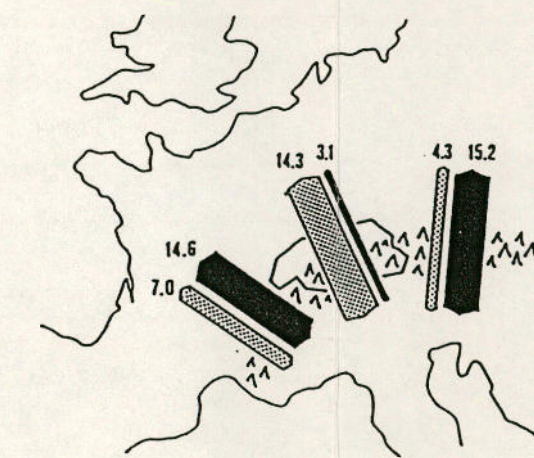
1981

27,0 Mio.t	
23,2 Mio.t	
Total	50,2 Mio.t



1984

27,6 Mio.t	
28,8 Mio.t	
Total	56,4 Mio.t



1986

25,6 Mio.t	
32,9 Mio.t	
Total	58,5 Mio.t