

Valutazione della strada viaggiante

Ufficio federale dei trasporti

L'essenziale in breve

Con l'accettazione dell'iniziativa delle Alpi del 20 febbraio 1994, l'elettorato svizzero ha obbligato la Confederazione a proteggere la regione alpina dalle ripercussioni negative del traffico di transito. La legge del 2008 sul trasferimento del traffico merci ha fissato a 650 000 il numero massimo di veicoli pesanti (TIR) che per il trasporto merci su strada potranno transitare dal 2018 attraversare le Alpi.

La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), la modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, la riforma delle ferrovie e l'accordo sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'Unione Europea costituiscono i principali strumenti della politica svizzera di trasferimento del traffico. Oltre al traffico combinato non accompagnato (TCNA), la Confederazione sovvenziona a titolo di misura di accompagnamento il trasporto su rotaia di autocarri e semirimorchi, la cosiddetta strada viaggiante (RoLa). Nel 2016 i sussidi ammontavano a 35 milioni di franchi.

Nel rapporto sul trasferimento del traffico 2019, il Consiglio federale presenterà al Parlamento le basi che consentiranno a quest'ultimo di decidere se proseguire il promovimento dell'offerta della RoLa. Oltre a fissare le indennità per coprire i costi d'esercizio dal 2024, il Parlamento dovrà anche stabilire se investire nei terminali di trasbordo e in nuovo materiale rotabile.

Non sono ancora stati analizzati gli effetti e le ripercussioni di un'eventuale soppressione dell'offerta della RoLa in Svizzera. Con la presente verifica, il Controllo federale delle finanze (CDF) fornisce una base decisionale al Consiglio federale e al Parlamento e chiede di elaborare ulteriori basi.

Un importante contributo per raggiungere l'obiettivo di trasferimento del traffico

Dal 2002 i treni della RoLa circolano sulle tratte Friburgo in Brisgovia (D)–Novara (I) e Basilea–Lugano. Nel periodo 2011–2016 sono stati trasportati su rotaia circa 105 000 TIR in media ogni anno. Sul volume totale del traffico merci transalpino su strada e nel traffico combinato attraverso la Svizzera, la quota della RoLa era di quasi il 5 per cento. Rispetto al numero totale di TIR che hanno attraversato le Alpi su strada, la RoLa ha permesso di ridurre il numero di transiti di quasi il 10 per cento. Se si rapporta il peso delle merci alla loro quantità complessiva, la riduzione del traffico su strada ottenuta grazie alla RoLa è di circa il 13 per cento.

La RoLa è un efficace strumento per il trasferimento del traffico transalpino su strada che, per motivi logistici, è difficile deviare sul TCNA. Sulla base della sua analisi, il CDF ritiene che, in caso di soppressione della RoLa, sarebbero nuovamente trasferiti su strada circa tre quarti dei trasporti effettuati con la RoLa, ossia circa 77 000 TIR. Quindi, secondo lo stato del 2016, la differenza rispetto all'obiettivo di trasferimento da raggiungere aumenterebbe a oltre 400 000 transiti di TIR. Non è previsto un ritorno diretto al trasporto su strada delle merci pericolose, per le quali vige il divieto di transito nella galleria stradale del Gottardo.

Un notevole potenziale di incremento dell'efficienza

Nel 2016 i costi d'esercizio per il trasporto sulla RoLa di un singolo TIR ammontava a 837 franchi. Per questo trasporto la Confederazione erogava un sussidio pari a 336 franchi, corrispondente al costo della TTPCP per il tragitto da Basilea a Chiasso con un TIR di 40 tonnellate della norma Euro V.

L'apertura di un corridoio di quattro metri sull'asse ferroviario pianeggiante del Gottardo permetterà dal 2012 di ridurre notevolmente i costi d'esercizio della RoLa. Oltre a semplificare l'esercizio e diminuire i costi di trazione, sarà possibile aumentare la capacità di trasporto idealmente fino al 50 per cento grazie all'impiego di treni più lunghi. Inoltre, si suppone che l'acquisto di materiale rotabile moderno consentirà di incrementare l'efficienza nel carico dei treni e di ridurre i costi di manutenzione. Migliorando il sistema di prenotazione e il comfort dei vagoni dedicati, si potranno fornire alla clientela servizi più interessanti.

La voce più importante dei costi d'esercizio della RoLa, oltre alla locazione e alla manutenzione del materiale rotabile, è il costo per l'acquisto della prestazione di trazione, ovvero l'impiego delle locomotive e dei macchinisti. Tuttavia, la scarsa trasparenza non consente di stabilire se tali costi sono adeguati. Il CDF raccomanda all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) di adottare provvedimenti che garantiscano una maggiore trasparenza dei suddetti costi.

Persistono i rischi legati agli investimenti e all'esercizio

Il contributo apportato agli obiettivi di trasferimento del traffico fissati nella legge è un motivo che depone a favore del proseguimento dell'offerta della RoLa attraverso la Svizzera a partire dal 2024. Tale contributo comporta rischi economici, alcuni dei quali al momento attuale non possono essere ridotti con certezza a un livello accettabile.

Da un lato, mancano le aree, sia nella regione del Reno superiore in Germania sia nella regione di Milano, dove poter costruire i futuri terminali di trasbordo necessari per l'offerta della RoLa attraverso l'asse del Gottardo. Dall'altro, l'evoluzione della quantità di merci trasportate nel traffico transalpino genera incertezze a medio termine. Ciò si ripercuote direttamente sulla durata d'esercizio della RoLa e quindi sull'orizzonte di ammortamento del materiale rotabile.

A fronte di queste incertezze, il CDF non è in grado di valutare in modo definitivo se in futuro sarà possibile coprire durevolmente i costi d'esercizio della RoLa senza dover ricorrere a sussidi statali. In occasione dell'elaborazione delle basi decisionali da presentare al Parlamento nel 2019, il CDF raccomanda all'UFT di indicare chiaramente i costi d'investimento relativi al nuovo materiale rotabile e la modalità di finanziamento, nonché di valutare i rischi legati alla realizzazione di nuovi terminali.

Testo originale in tedesco