economiesuisse

Due punti di vista opposti sul trasporto merci

L'essenziale in breve:

- Il Consiglio federale e il Parlamento hanno stanziato 750 milioni di franchi svizzeri per incrementare il traffico merci su rotaia. Purtroppo, non è stata ancora realizzata alcuna riforma strutturale.
- Rimangono dubbi sul fatto che la ridistribuzione di risorse destinate alla strada possa risolvere i problemi delle ferrovie.
- È risaputo che la volontà politica può spostare le montagne, ma è in grado di creare le fondamenta giuste?

Sul trasporto merci si scontrano due visioni opposte. Da un lato c'è il trasporto su strada, agile e rafforzato dalla concorrenza, con una quota di mercato di quasi il 78% del traffico nazionale. Dall'altro, abbiamo il trasporto merci su rotaia, complesso e piuttosto lento, che, insieme al trasporto stradale, occupa una buona posizione nel mercato, ma che da decenni deve affrontare enormi problemi strutturali. La liberalizzazione del mercato, avvenuta poco più di 20 anni fa, ha portato a una serie di miglioramenti e innovazioni. Purtroppo, però, non è ancora stato completamente liberalizzato.

Riuscirà la magia?

Il Consiglio federale e il Parlamento stanno ora tentando un "colpo magico" per rafforzare il trasporto merci su rotaia. Con la revisione della legge sul trasporto merci, nei prossimi anni saranno destinati al trasporto merci su rotaia circa 750 milioni di franchi della TTPCP. Ciò corrisponde a circa 770 franchi svizzeri per ogni vagone trasportato su rotaia ogni anno (traffico a carro completo isolato). La politica si aspetta molto da questa spinta: servizi che si autofinanziano, maggiore vicinanza ai clienti e, soprattutto, un aumento del volume di merci trasportate su rotaia, per il bene del clima. Ma anche in questo caso ci sono due visioni del mondo contrastanti. Le ambizioni sono alte e la realtà del mercato piuttosto deludente. Gli esperti dubitano che sia possibile raggiungere la crescita sperata. Gli aumenti tariffari di FFS Cargo stanno portando i clienti ad abbandonare le ferrovie prima ancora che la riforma possa avere effetto. E chi sa qualcosa di politica può intuire che i finanziamenti temporanei per l'avviamento difficilmente saranno sufficienti: purtroppo, il genio delle sovvenzioni non è solito tornare nella lampada.

Il Parlamento ha perso un'occasione per una riforma profonda

Molte speranze sono riposte nelle nuove tecnologie. L'accoppiamento automatico digitale, che ridurrebbe i costi operativi, dovrebbe essere utilizzato in tutta Europa entro il 2030. Un compito enorme, visti i 500'000 vagoni da attrezzare. Uno sguardo al passato fa sorgere dubbi: progetti simili per nuovi sistemi di aggancio circolano in Europa dagli anni '60, ma finora senza successo. Purtroppo, la politica non ha osato affrontare questioni istituzionali come la concorrenza, la separazione tra infrastruttura e gestione, il ruolo di FFS Cargo, la burocrazia o la suddivisione dei compiti tra FFS e settore privato. Le domande erano troppo impegnative e i tempi troppo stretti. La Svizzera ha perso un'occasione.

Le pietre miliari sono state poste, ma il risultato rimane incerto

Quindi, anche se la riforma è in corso, molte domande rimangono senza risposta. La ridistribuzione delle risorse dalla strada verso la rotaia può risolvere i problemi delle ferrovie? Gli investimenti decisi sono sufficienti? Che ne sarà della ferrovia se il trasporto su strada diventerà neutrale dal punto di vista climatico? Solo il tempo potrà dirlo. Una cosa è certa: quando due visioni del mondo si scontrano, si sprigiona molta energia e le cose evolvono. Speriamo in meglio. O per usare un'altra immagine: la volontà politica può spostare le montagne, ma resta da vedere se è anche in grado di gettare le giuste fondamenta.