



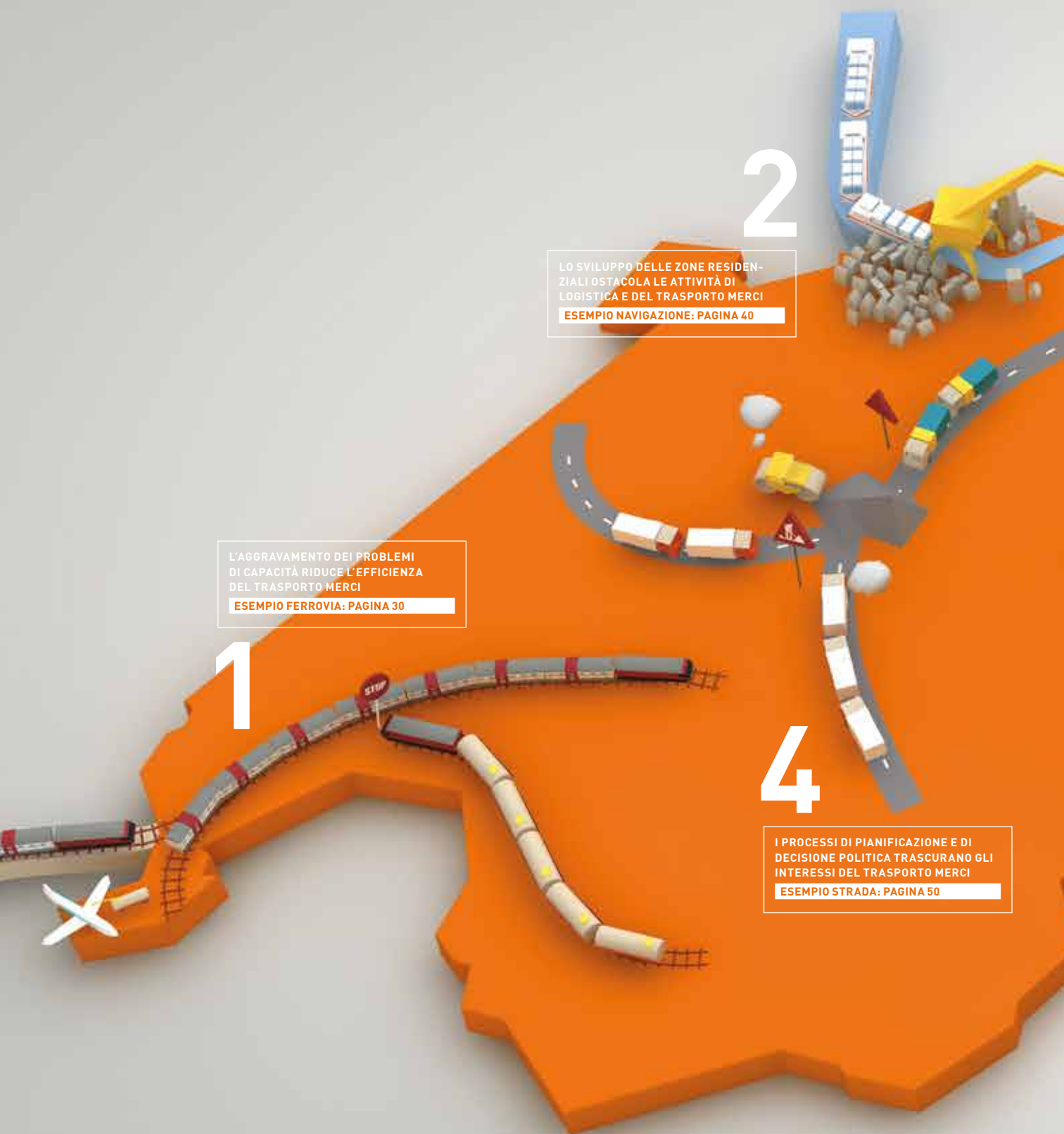
economiesuisse

trasporto merci e logistica
le soluzioni dell'economia
per una Svizzera forte

Sommario

Premessa	2
Riassunto	4
Importanza economica del trasporto merci e della logistica	9
Il trasporto merci in cifre	17
Sei punti critici nel trasporto merci	27
1	
L'aggravamento dei problemi di capacità riduce l'efficienza del trasporto merci	28
2	
Lo sviluppo delle zone residenziali ostacola le attività di logistica e del trasporto merci	37
3	
Il quadro normativo limita le prestazioni del trasporto merci	43
4	
I processi di pianificazione e di decisione politica trascurano gli interessi del trasporto merci	48
5	
Il finanziamento delle infrastrutture di trasporto non tiene conto dell'utilità del trasporto merci	53
6	
Disparità delle condizioni di concorrenza tra la ferrovia e la strada	58

Sei punti critici nel trasporto merci. Esempi nel settore stradale, ferroviario, aereo e fluviale.



2

LO SVILUPPO DELLE ZONE RESIDENZIALI OSTACOLA LE ATTIVITÀ DI LOGISTICA E DEL TRASPORTO MERCI

ESEMPIO NAVIGAZIONE: PAGINA 40

L'AGGRAVAMENTO DEI PROBLEMI DI CAPACITÀ RIDUCE L'EFFICIENZA DEL TRASPORTO MERCI

ESEMPIO FERROVIA: PAGINA 30

1

4

I PROCESSI DI PIANIFICAZIONE E DI DECISIONE POLITICA TRASCURANO GLI INTERESSI DEL TRASPORTO MERCI

ESEMPIO STRADA: PAGINA 50

6

DISPARITÀ DELLE CONDIZIONI
DI CONCORRENZA TRA LA FERROVIA
E LA STRADA

ESEMPIO FERROVIA: PAGINA 60

1

L'AGGRAVAMENTO DEI PROBLEMI
DI CAPACITÀ RIDUCE L'EFFICIENZA
DEL TRASPORTO MERCI

ESEMPIO AVIAZIONE: PAGINA 32

5

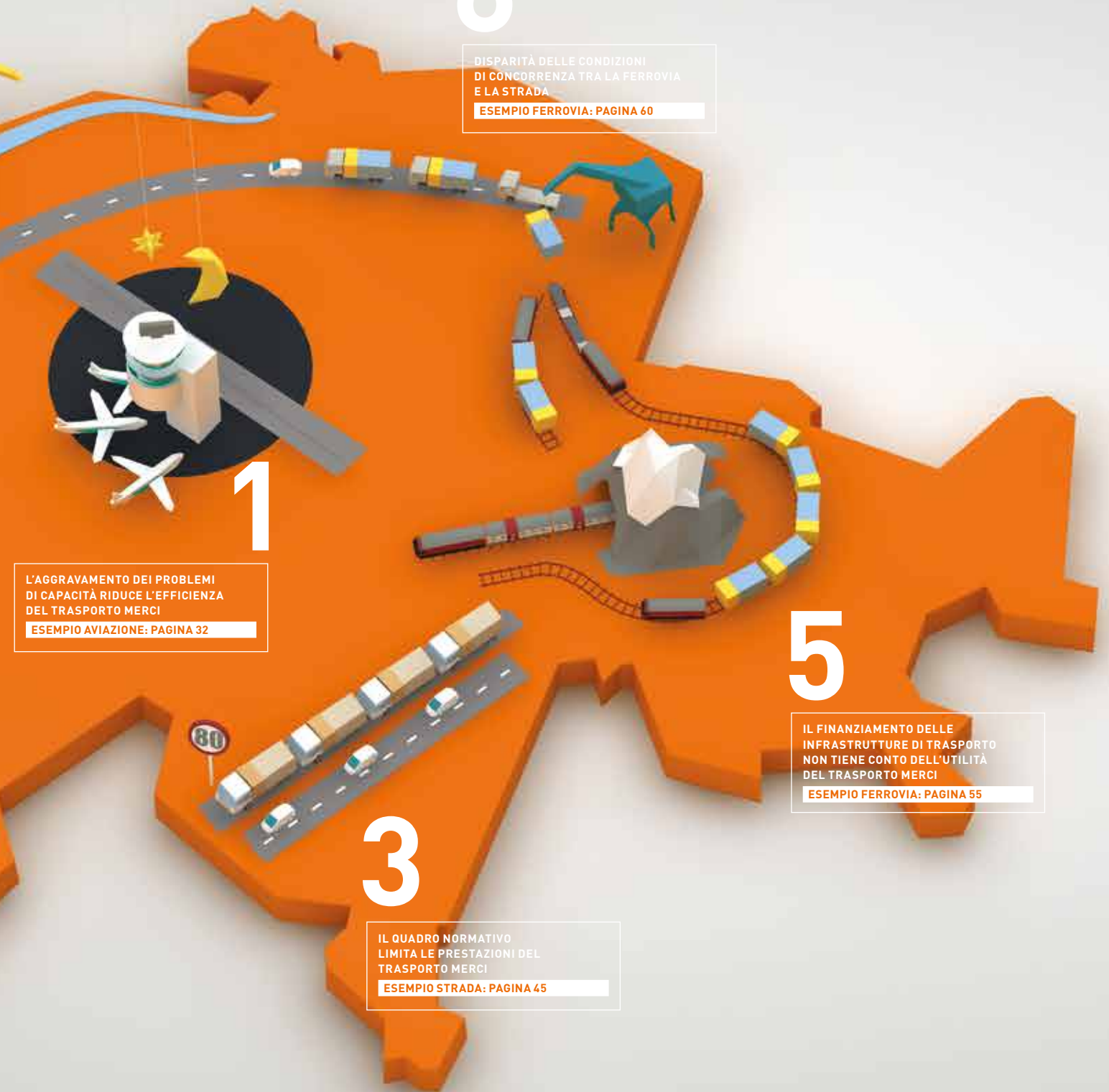
IL FINANZIAMENTO DELLE
INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO
NON TIENE CONTO DELL'UTILITÀ
DEL TRASPORTO MERCI

ESEMPIO FERROVIA: PAGINA 55

3

IL QUADRO NORMATIVO
LIMITA LE PRESTAZIONI DEL
TRASPORTO MERCI

ESEMPIO STRADA: PAGINA 45



Alcuni ambiti critici

1

FERROVIA	I serbatoi di stoccaggio di Täggerschen: il traffico regionale intralcia il trasporto merci	30
	La nuova linea regionale complicherà l'approvvigionamento dell'aeroporto *	30
	NTFA: tracciati destinati al traffico merci utilizzati per il trasporto viaggiatori	30
STRADA	Uffici doganali sovraccarichi	31
	Tariffe TTPcP rigide	31
AVIAZIONE	Aeroporto di Zurigo: la diatriba sugli orari di esercizio *	32
	Aeroporti di Ginevra e Zurigo: capacità di carico limitate	33
NAVIGAZIONE	Annunciata una crescita costante dei container	33
	I porti renani rivestono un'importanza nazionale	33
	La Mittlere Brücke a Basilea pone problemi	33

2

FERROVIA	L'industria confrontata a sfide logistiche sull'Arco lemanico	39
	Lamentele per emissioni sonore attorno ai serbatoi di stoccaggio di Mettmenhasli	39
STRADA	Il Piano Regolatore di Härkingen trascura l'importanza nazionale del comune	39
	Logistica urbana nell'agglomerato di Zurigo	39
AVIAZIONE	Crescita demografica attorno all'aeroporto di Zurigo	40
NAVIGAZIONE	I porti renani sotto pressione a causa dello sviluppo degli insediamenti *	40

3

FERROVIA	Legge sul lavoro obsoleta nel trasporto merci su rotaia	45
STRADA	Inasprimento costante della legislazione sulla circolazione stradale	45
	Limitazione di velocità per i camion *	45
	Limitazione assurda del peso degli autofurgoni	45
AVIAZIONE	Gli aeroporti pagano i costi per la sicurezza	45

4

FERROVIA	Le linee di collegamento a nord e a sud della NTFA non sono pronte	50
	Nessuna gestione del corridoio di transito	50
STRADA	Lo sviluppo della rete stradale è un percorso ad ostacoli *	50
NAVIGAZIONE	Il ruolo della Confederazione in materia di pianificazione delle infrastrutture non è stato precisato	50

5

FERROVIA	Aumento dei costi di gestione e manutenzione *	55
NAVIGAZIONE	Ruolo poco chiaro della Confederazione nel finanziamento dei porti	55
	Nessuna fideiussione per la navigazione interna	55

6

FERROVIA	Nessun accesso non discriminatorio alle infrastrutture *	60
STRADA	Concorrenza sleale nel trasporto stradale	60

Premessa

Senza il trasporto merci e la logistica, un'economia è paralizzata. Senza mezzi pesanti, convogli merci o aerei da cargo, niente pane fresco a colazione, acquisti online, nessuna possibilità per un contadino di vendere i suoi prodotti sul mercato, niente export per il mondo degli orologi, dei medicinali o dei macchinari made in Switzerland. In poche parole, senza un trasporto merci funzionale e una logistica efficiente, la Svizzera non sarebbe quella di oggi: una delle economie più performanti e competitive del pianeta.

Come mostrano gli esempi che presenteremo, il trasporto merci è la linfa vitale di un'economia moderna. Il trasporto e le attività logistiche a monte e a valle assicurano l'approvvigionamento in beni e servizi di produttori e consumatori. Mai come oggi, l'economia e la società sono basate sulla divisione del lavoro e su delle

Soltanto il trasporto merci e la logistica permettono gli scambi materiali, economici e culturali indispensabili ad una società basata sul sapere e l'innovazione.

Una pubblicazione di



economiesuisse



relazioni internazionali così intrecciate. La globalizzazione dell'economia è anche il principale fattore d'intensificazione degli scambi di beni. Il trasporto merci e la logistica non sono fini a sé stessi, ma permettono di fornire merci nel posto giusto e nei tempi auspicati. Soltanto essi rendono possibili gli scambi materiali, economici e culturali di cui ha imperativamente bisogno ogni società basata sul sapere e orientata all'innovazione.

La Svizzera ha esportato nel 2013 merci per oltre 212 miliardi di franchi. Le sue importazioni hanno totalizzato 186 miliardi. Questo volume di scambi considerevole con l'estero genera traffico. A ciò va aggiunto il flusso di merci che transita attraverso il nostro paese, la cui posizione centrale in Europa lo rende un'importante via di transito.

Vari studi internazionali indicano però una diminuzione della qualità delle infrastrutture di trasporto e della piazza logistica svizzera. Non siamo abbastanza coscienti della necessità di porvi rimedio. Anzi, finora la politica ha fatto fatica a mettere in campo un approccio integrale e transmodale per affrontare le attuali sfide del trasporto merci e della logistica.

Nella presente pubblicazione, diversi presidenti di associazioni ribadiscono l'importanza economica e sociale del trasporto merci e della logistica. A nome degli ambienti economici, essi formulano delle raccomandazioni concrete e indicano come la Svizzera possa ulteriormente migliorare le modalità di trasporto e la logistica.

Zurigo, febbraio 2015



Adrian Amstutz
presidente ASTAG



Peter Somaglia
presidente IG Air Cargo



Ralph Lewin
presidente SVS



Franz Steinegger
presidente VAP



Heinz Karrer
presidente economiesuisse

Riassunto

Le classifiche internazionali indicano una diminuzione della qualità del settore logistico svizzero.

In un'economia competitiva, il trasporto merci e le attività di logistica garantiscono una funzione trasversale ed essenziale. La globalizzazione dei mercati d'approvvigionamento e di vendita ha la conseguenza di rafforzare costantemente il ruolo del commercio internazionale quale motore dei movimenti di merci. In controtendenza a questa evoluzione, la capacità di prestazione del settore logistico e del trasporto merci è in calo. Questo ci viene indicato dalle graduatorie internazionali e da diversi indicatori comparativi. Le valutazioni sulla competitività stabilite dal WEF in questi ultimi anni mostrano che la qualità delle infrastrutture di trasporto svizzere sta diminuendo nel confronto internazionale. Ma anche la nostra piattaforma logistica perde terreno – rispetto ai suoi concorrenti – sotto diversi aspetti come la qualità dei servizi, la puntualità o l'espletamento delle formalità doganali.

Per l'approvvigionamento dell'economia e della popolazione in beni e servizi, il trasporto merci per il mercato interno come pure per il traffico import-export è molto importante. Nel traffico interno, tutti i settori economici hanno bisogno di infrastrutture logistiche e di trasporto efficienti sul fronte della ferrovia e della strada. Le merci più trasportate per quanto riguarda il trasporto interno sono quelle del settore agroalimentare, le bevande e il tabacco, seguite dai prodotti petroliferi, dagli articoli del commercio all'ingrosso e al dettaglio nonché dai prodotti del ramo della costruzione. Con una quota di mercato del 70% rispetto all'insieme del traffico merci, la strada è il principale vettore di trasporto del traffico interno. Il rimanente 30% viaggia sulla ferrovia. La maggior parte del traffico transita sull'asse est-ovest, tra i grandi centri economici e gli agglomerati.

L'interazione efficiente dei vari mezzi di trasporto garantisce il buon approvvigionamento della popolazione e dell'economia.

Il traffico transfrontaliero di beni di import-export riveste una funzione vitale sia per l'approvvigionamento del paese, sia per le esportazioni svizzere destinate al mondo intero. Gli esportatori svizzeri dipendono dunque da infrastrutture efficienti per il trasporto merci per via terrestre, fluviomarittima o aerea. In termini di utilizzo delle infrastrutture, i quattro principali rami esportatori sono, in ordine decrescente, la costruzione, il settore agroalimentare/bevande-tabacco, i rifiuti/riciclaggio e i prodotti chimici. Anche l'industria delle macchine e dei metalli gioca un ruolo considerevole. Nel traffico di beni d'esportazione, la strada domina, e raggiunge una quota di mercato del 77%. La statistica non tiene però conto del peso considerevole del traffico aereo nelle esportazioni svizzere; di queste ultime oltre il 40% del valore totale (in franchi) esce dal nostro paese per via aerea.

Circa le stesse proporzioni valgono anche per le importazioni: in volume, le merci più trasportate sono i prodotti del settore della costruzione. Ma anche le derrate alimentari, le bevande, il tabacco, nonché i prodotti chimici raggiungono quantitativi importanti, come quelli dell'industria delle macchine e dei metalli. A questi si aggiungono grandi quantità di prodotti petroliferi.

Confrontati rispetto all'economia svizzera e alla popolazione del paese, i beni in transito sono relativamente ridotti. La sua posizione centrale in Europa fa tuttavia della Svizzera un asse nord-sud importante. Il flusso di questi beni rappresenta un carico aggiuntivo per le infrastrutture, che deve dunque essere considerato nella pianificazione della rete dei trasporti.

In mancanza di una visione globale, i progetti specifici di trasporto spuntano come funghi.

Bisogna affrontare le sfide della politica del trasporto merci nell'ambito di una visione globale che comprenda il trasporto merci e la logistica.

Nella politica di trasporto delle merci, manca una visione globale e i progetti che concernono sistemi di trasporto specifici spuntano come funghi. La funzione trasversale del trasporto merci non è presa in considerazione. Di fronte alle molteplici sfide della politica di trasporto delle merci è dunque urgente integrare in una concezione globale le direttive politiche relative al trasporto e rafforzare con misure concrete le capacità operative del sistema svizzero del trasporto merci e della logistica. L'economia vorrebbe evidenziare i principali sei punti critici della politica del trasporto merci e formulare per ciascuno di essi una raccomandazione e delle proposte concrete.

Punto critico n° 1

L'aggravamento dei problemi di capacità diminuisce le prestazioni del trasporto merci.

Le attività logistiche e del trasporto merci soffrono di problemi di capacità da un punto di vista infrastrutturale e della gestione. Le infrastrutture esistenti non tengono conto del trasporto merci attuale né del suo prevedibile sviluppo. Ne sono toccati tutti i vettori di trasporto.

- ▶ **Raccomandazione dell'economia:** per tutte le infrastrutture di trasporto merci, l'economia ha bisogno di capacità adeguate alla domanda. Le carenze di capacità devono essere eliminate rapidamente. In questo senso, è necessario mantenere o sfruttare meglio le capacità esistenti e crearne di nuove. Lo sviluppo delle infrastrutture e del settore logistico deve adeguarsi ai bisogni dell'economia.

Punto critico n° 2

Lo sviluppo degli insediamenti ostacola le attività di logistica e di trasporto merci.

L'estensione delle zone abitate è fonte di complicazioni poiché entra in conflitto con le infrastrutture di traffico esistenti pianificate; i conflitti vengono generalmente regolati a scapito del trasporto merci. La pianificazione del territorio non tiene sufficientemente conto del bisogno del trasporto merci e della logistica.

- ▶ **Raccomandazione dell'economia:** l'economia ha bisogno di sistemi logistici adeguati in prossimità dei centri di produzione e di consumo. A tutti i livelli istituzionali, la pianificazione del territorio deve tener conto maggiormente dei bisogni del trasporto merci. I potenziali conflitti di utilizzo devono essere risolti sufficientemente presto e con la partecipazione attiva dell'economia. Occorre interrogarsi seriamente sui continui cambiamenti di destinazione di zone logistiche a zone residenziali. Occorre salvaguardare le attuali infrastrutture per la logistica e prevedere una pianificazione che destina loro spazi laddove esse garantiscono un approvvigionamento efficiente delle zone abitate.

Punto critico n°3

Il quadro normativo limita l'efficienza del trasporto merci.

Il quadro normativo attuale limita l'efficienza e la competitività del trasporto merci. Tutti i vettori di trasporto ne soffrono. Ad esempio la legislazione sul tempo di lavoro delle ferrovie è rimasta all'era industriale, mentre il dispositivo normativo concernente le strade continua ad inasprirsi. La competitività dei trasportatori aerei del nostro paese è sfavorita, tra l'altro, dai costi elevati della sicurezza e dalle differenze di regolamentazione a livello internazionale.

- ▶ **Raccomandazione dell'economia:** l'attività normativa concernente il trasporto merci deve evitare le disposizioni superflue o inutili. Parallelamente, occorre assicurarsi che gli scambi internazionali di prodotti possano poggiare su un quadro legale stabile, non discriminatorio e moderno.

Punto critico n°4

I processi di pianificazione e di decisione politica trascurano gli interessi del trasporto merci.

I processi politici di pianificazione e di decisione contrastano la creazione di infrastrutture di trasporto merci e di logistica necessarie. Questi processi durano troppo a lungo, non sono coordinati alle realtà internazionali, né tra i vari vettori di trasporto e non coinvolgono sufficientemente l'economia.

- ▶ **Raccomandazione dell'economia:** l'economia deve poter contare su uno sviluppo effettivo e produttivo delle infrastrutture di trasporto merci. Le vie decisionali politiche devono essere organizzate in modo tale da poter permettere delle infrastrutture adeguate, internazionalmente idonee e funzionanti.

Punto critico n°5

Il finanziamento delle infrastrutture di trasporto non tiene conto dell'utilità del trasporto merci.

Nel corso di questi ultimi decenni è stato trascurato il finanziamento solido e a lungo termine delle infrastrutture di trasporto. L'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria manca di trasparenza per quanto concerne le sue ripercussioni finanziarie per lo Stato e gli utenti. Lo sviluppo di infrastrutture stradali e portuali adeguate alle reali necessità è confrontato a grandi sfide finanziarie.

- ▶ **Raccomandazione dell'economia:** il finanziamento delle infrastrutture del trasporto merci deve poggiare su una base solida e sostenibile, che presuppone una trasparenza dei finanziamenti e la verità dei costi per la costruzione di nuove infrastrutture. La costruzione di nuove infrastrutture e la gestione di quelle esistenti, deve tener meglio conto del principio di causalità al momento della ripartizione degli sforzi finanziari.

Punto critico n°6

Disparità delle condizioni di concorrenza tra la ferrovia e la strada.

La mancanza di concorrenza nel settore ferroviario ha quale conseguenza che il ritmo d'innovazione resta di gran lunga inferiore rispetto a quello dei trasporti stradali, sia dal punto di vista dell'economicità, sia da quello delle emissioni nocive per l'uomo e l'ambiente. Per contro, si costata che la concorrenza sempre accesa nel traffico stradale si traduce regolarmente in innovazioni e guadagni d'efficienza. La produttività insufficiente nel settore ferroviario dipende essenzialmente dal regime di mercato esistente e rimette in discussione l'affidabilità del trasporto merci da parte della ferrovia, che ha perso sempre più terreno nei confronti della strada; senza contare le norme di lavoro rigide che sfavoriscono maggiormente il traffico ferroviario.

- ▶ **Raccomandazione dell'economia:** una concorrenza vivace è per definizione un fattore chiave dell'efficienza di un sistema di trasporto merci. Essa esige regole di gioco chiare e condizioni uguali per tutte le parti interessate. Nel trasporto ferroviario di merci, la concorrenza deve aumentare. Essa è la fonte dei guadagni di produttività, dell'autonomia finanziaria, dell'innovazione e di un'offerta adeguata alla domanda.

Per la messa in atto di queste sei raccomandazioni, formuliamo delle proposte politiche concrete ai capitoli 3 fino ad 8. La loro concretizzazione non deve tardare se si vuole migliorare a lungo termine l'efficienza del trasporto merci in Svizzera.

MERCI ESPORTATE

294%

TASSO DI CRESCITA
DELL'ESPORTAZIONE MONDIALE
DI MERCI TRA IL 1990 E IL 2012

MERCI IMPORTATE

186

MILIARDI DI FRANCHI:
VALORE DELLE MERCI IMPORTATE
IN SVIZZERA NEL 2013

IMPORTAZIONE DI PRODOTTI PETROLIFERI

75%

QUOTA DI PRODOTTI
PETROLIFERI IMPORTATI
SU NAVI E PIPELINES

ESPORTAZIONE DI MERCI CON TRASPORTO AEREO

43%

QUOTA DELLE MERCI
ESPORTATE PER
VIA AEREA (IN VALORE)

Importanza economica del trasporto merci e della logistica. Per un'economia globalizzata, una logistica efficiente costituisce un fattore determinante.

Il trasporto merci e la logistica assumono una funzione trasversale importante per l'economia.

Il trasporto merci e la logistica rivestono un'importanza economica considerevole e svolgono una funzione fondamentale. Infrastrutture di trasporto merci funzionali e una logistica di grande qualità favoriscono tutta l'economia. Una logistica efficiente costituisce un fattore d'insediamento determinante in un'economia competitiva, in particolare tenuto conto della crescente globalizzazione, che si traduce in un forte aumento del commercio internazionale. Inoltre, il settore del trasporto merci e della logistica è un motore economico che genera valore aggiunto e posti di lavoro.

Definizione del trasporto merci e della logistica

Per trasporto merci, si intende il trasporto fisico di beni tra due punti, indipendentemente dal vettore utilizzato. Sono presi in considerazione il traffico interno nonché il traffico d'importazione, d'esportazione e di transito. I punti di partenza e di arrivo di un trasporto possono situarsi all'interno o all'esterno della Svizzera, ma almeno una parte del trasporto deve avvenire su territorio elvetico.

La logistica si riferisce alle operazioni svolte alla partenza e all'arrivo di un trasporto. La catena logistica è completata da varie attività a monte e a valle, come la manutenzione, lo stoccaggio, l'approvvigionamento o la distribuzione. Un sistema logistico affidabile ed efficiente dipende dunque da buone reti di trasporto e da centri efficienti per le attività logistiche a monte e a valle.

La presente pubblicazione parla del trasporto merci in senso ampio, vale a dire comprese le attività logistiche. Per migliorarne la lettura, di seguito verrà utilizzata soltanto l'espressione «trasporto merci».

Il commercio internazionale è il motore del trasporto merci

Il trasporto merci non è fine a sé stesso. La sua progressione dev'essere considerata alla luce della crescente domanda di trasporto di un'economia globalizzata basata sulla divisione del lavoro. Il commercio internazionale costituisce il motore della crescita del trasporto merci, la cui efficienza è costantemente migliorata negli ultimi decenni grazie allo sviluppo tecnologico. I costi di trasporto bassi hanno modificato la struttura dell'economia e la divisione dei compiti si è intensificata a livello mondiale. Ogni paese si specializza sempre più nella produzione di beni e servizi precisi, ciò che aumenta il bisogno di trasporti per fornire questi prodotti alla clientela.

Crescita economica e aumento del traffico interno vanno di pari passo.

Nel complesso, il trasporto merci (traffico interno, traffico d'importazione, d'esportazione e di transito) è progredito più che proporzionalmente rispetto alla crescita economica o demografica. In questi ultimi venti anni, il traffico interno è aumentato più rapidamente della crescita economica della Svizzera; questo ci indica che il trasporto merci non può essere dissociato da questa crescita. In altre parole, il benessere della Svizzera è direttamente legato ad un sistema di trasporto merci funzionante.

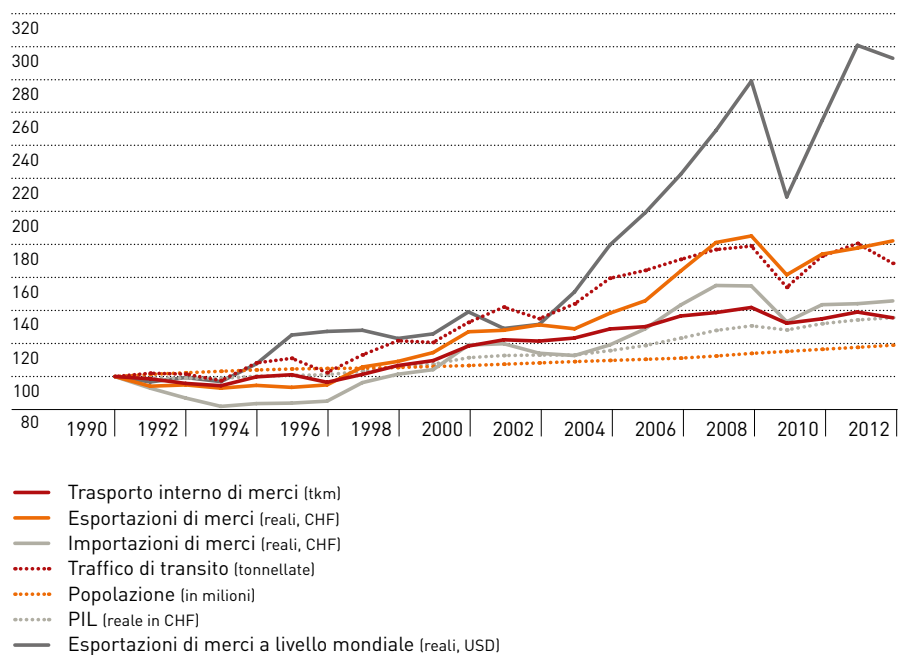
Nello stesso lasso di tempo, le importazioni e le esportazioni di beni hanno registrato un aumento ancora più marcato, che riflette la crescente internazionalizzazione dell'economia svizzera nel corso di questi due decenni, anche se questo fenomeno non è limitato al nostro paese. Se si osserva la crescita delle esportazioni di beni a livello mondiale, si constata che il commercio internazionale è pressoché triplicato dall'inizio degli anni '90. L'economia svizzera ne ha beneficiato, poiché le sue esportazioni di beni sono aumentate maggiormente rispetto alle sue importazioni.

Figura 1

Negli ultimi decenni, l'aumento del traffico d'esportazione è stato superiore alla media.

Evoluzione del trasporto merci tra il 1990 e il 2012

Indicizzato (1990 = 100 %)



Fonte: AFD, UST, OMC, SECO, economiesuisse 2015.

È difficile prevedere l'evoluzione del trasporto merci. Tenuto conto dell'integrazione progressiva dell'economia mondiale, si può prevedere un proseguimento della crescita senza però poter valutare con precisione in quale misura la tendenza alla reindustrializzazione attenuerà questa evoluzione. In questo scenario, la diminuzione del traffico d'importazione e d'esportazione sarebbe compensata da un aumento del traffico interno. Si può dunque trarre la conclusione che la politica dei trasporti debba presupporre un'intensificazione del trasporto merci nell'economia.

Impatto della nuova struttura dell'economia mondiale sul trasporto merci

Impatto del volume di beni: la crescita del commercio o la divisione internazionale del lavoro sono accompagnati da una modifica strutturale e da una differenziazione del processo di produzione principalmente nell'industria, ma sempre più anche nel settore terziario. In concreto, il grado d'integrazione diminuisce e i processi corrispondenti sono esternalizzati, aumentando così il trasporto per unità prodotta per numerosi tipi di beni. Pertanto, il trasporto merci aumenta più fortemente della crescita economica.

Impatto della struttura dei beni: nel contempo sta mutando la composizione dei beni trasportati. Nelle economie molto sviluppate, la proporzione dei piccoli beni di consumo e di produzione con un grande valore unitario cresce, quella dei prodotti di basso valore è stagnante o si riduce. Questo comporta un aumento della domanda di trasporto per lotti di piccole merci, che si traduce in un trasferimento di quote di mercato a favore del trasporto merci sulla strada.

Impatto della logistica: a ciò si aggiunge la continua ottimizzazione delle reti di fornitura e di distribuzione delle imprese. Si pensi alla gestione della catena d'approvvigionamento (supply chain management) o alla produzione just in time. I concetti moderni di logistica che rinunciano ad esempio allo stoccaggio modificano le esigenze nei confronti dei sistemi di trasporto merci. La qualità si basa sempre più su fattori come la rapidità, la puntualità, la flessibilità o l'affidabilità.

Impatto dell'integrazione: infine, il commercio mondiale e, dunque, il trasporto merci sono stimolati dalla volontà politica di integrare degli spazi economici regionali grazie ad accordi multilaterali (Organizzazione mondiale del commercio, Unione europea) o bilaterali (accordi di libero scambio). L'apertura dei mercati favorisce gli scambi internazionali di beni e sviluppa il trasporto merci.

Funzione trasversale importante per l'economia e la creazione di impieghi

Nel 2013 la creazione di valore del settore del trasporto merci e della logistica ha raggiunto i 25 miliardi di franchi.

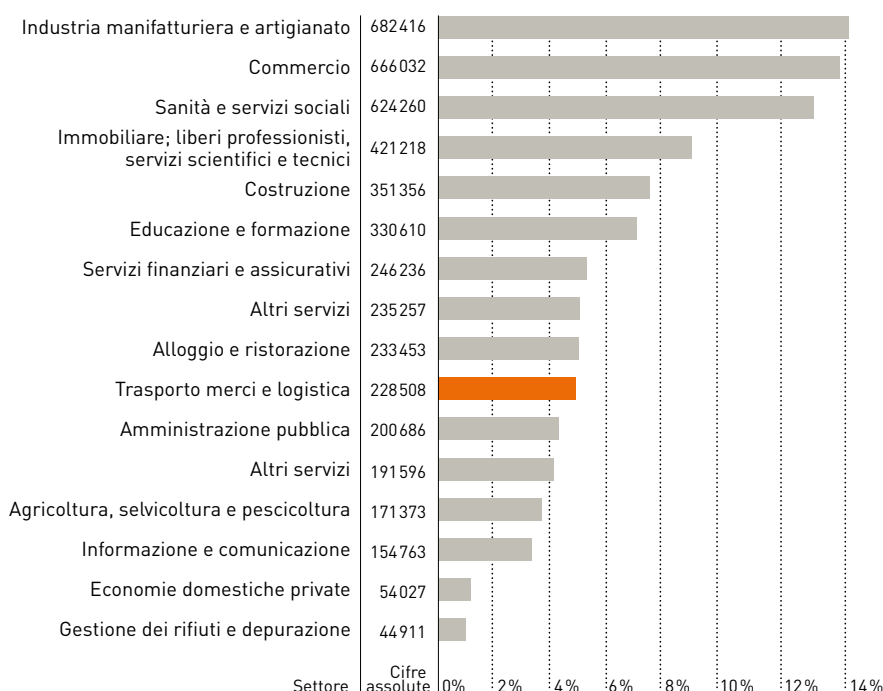
Il settore del trasporto merci e della logistica¹ (NOGA 49-53) è una fonte significativa di valore aggiunto per l'economia svizzera. Secondo l'Ufficio federale di statistica (UST), esso era all'origine nel 2013 di un valore aggiunto lordo di 25,2 miliardi di franchi, ossia il 4,1 % del valore aggiunto complessivo del paese. Questo settore è inoltre un importante datore di lavoro, poiché impiegava nel 2013 circa 229 000 persone, vale a dire il 4,7 % degli attivi occupati. Questo porta il settore ad avere una manodopera analoga al settore «Industria alberghiera e della ristorazione» ed è quasi altrettanto importante del settore «Attività finanziarie e assicurative» (UST, 2014).

Figura 2

Nel 2013, il settore del trasporto merci e della logistica occupava circa 229 000 persone.

Persone attive occupate per settore economico

In valore assoluto e in % (2013)



Fonte: UST, 2013.

L'importanza economica si spinge però oltre i confini del settore stesso: il trasporto merci e la logistica sono delle attività di base senza le quali gli altri settori non potrebbero esistere. Essi permettono ai produttori e ai consumatori di approvvigionarsi in beni e servizi. Sul piano statistico, il valore aggiunto o i posti di lavoro vengono attribuiti ad altri settori come il commercio al dettaglio. Secondo un'inchiesta condotta presso le imprese in Svizzera, quest'ultimo conta tra i 10 000 e i 15 000 posti di lavoro supplementari nella logistica.

¹ UST, attività economica «Trasporto e magazzinaggio».

Un fattore d'insediamento sotto pressione

Varie graduatorie internazionali hanno evidenziato una diminuzione della qualità delle infrastrutture di trasporto e della piazza logistica elvetica.

Global Competitiveness Report del Forum economico mondiale (WEF)

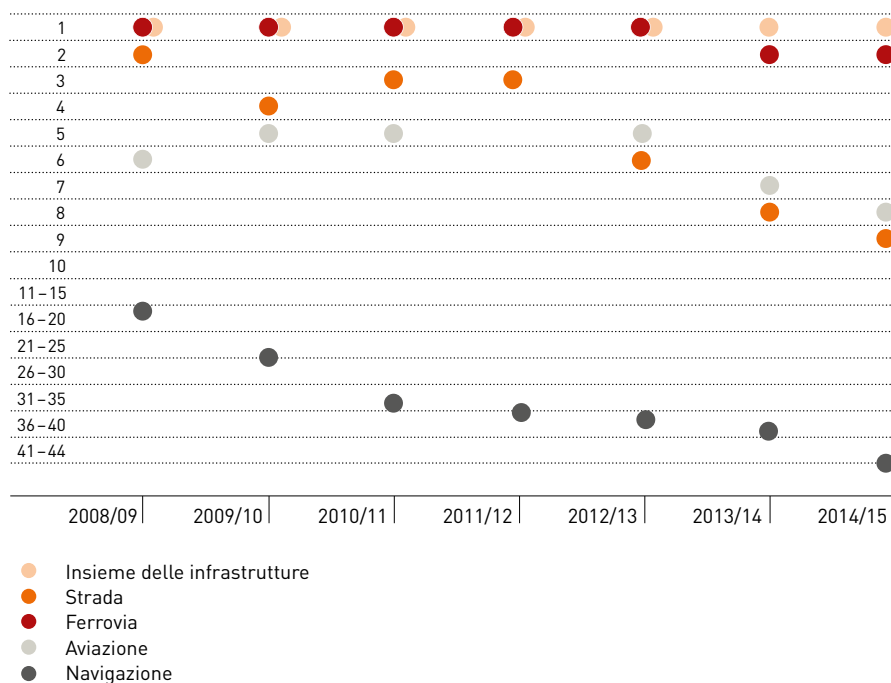
Negli ultimi anni, la qualità delle infrastrutture in Svizzera è diminuita nel confronto internazionale. Il paese è da tempo il campione del mondo in materia di infrastrutture secondo il Global Competitiveness Report del WEF, ma guardando più da vicino, si costata che la loro qualità è fortemente sotto pressione. Dal 2008 la competitività della Svizzera è diminuita a seguito della qualità delle sue infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali ed aeroportuali.

Figura 3

Confronto internazionale della qualità delle infrastrutture: la Svizzera perde terreno.

Posizione della Svizzera nel rapporto del WEF

Evoluzione dei diversi posizionamenti in materia di infrastrutture



Fonte: WEF, Global Competitiveness Report, dal 2008-2009 al 2014-2015.

La qualità delle infrastrutture portuali svizzere presenta il calo più importante. Dal momento che la Svizzera non ha accesso al mare, non ci si può attendere che essa domini la graduatoria. Questa posizione indica tuttavia che è giunto il momento di sviluppare le infrastrutture portuali per rispondere ai bisogni dell'economia.

Nel 2013, si sono contate 20 596 ore di coda sulla rete delle strade nazionali.

Per quanto concerne la qualità delle infrastrutture stradali, la Svizzera ha perso alcune posizioni nel confronto internazionale. Dopo il 2008, le ore di coda sulle strade nazionali sono raddoppiate. L'Ufficio federale delle strade ne ha conteggiate nel 2013 20 596 per quanto riguarda la rete nazionale. Ciò non è affatto sorprendente, poiché la configurazione attuale della rete riflette la pianificazione degli anni sessanta. Anche la posizione di leader della Svizzera in materia di infrastrutture ferroviarie ed aeroportuali inizia a vacillare: la diminuzione osservata nella graduatoria del trasporto merci aereo è da attribuire principalmente alle capacità insufficienti e alla saturazione delle infrastrutture negli aeroporti.

Il «Logistics Performance Index» della Banca mondiale

Il Logistics Performance Index, LPI della Banca mondiale è uno strumento di riferimento che esprime la «logistics friendliness» di un paese. Esso si basa su sei settori parziali che tengono conto di fattori sia quantitativi (infrastrutture) sia qualitativi (competenze): customs (dogane), infrastrutture, ease of arranging competitively priced shipments (facilità d'organizzazione delle spedizioni), quality of logistics services (qualità dei servizi logistici), tracking and tracing (monitoraggio e rintraccio delle spedizioni) e timeliness (puntualità). Il LPI è stato stabilito per la quarta volta nel 2014. Il confronto con le inchieste precedenti mostra chiaramente che la «logistics friendliness» è fortemente diminuita in Svizzera in questi ultimi anni. Quest'ultima occupava il quattordicesimo posto nel 2014, mentre era sesta nel 2010. Le dogane sono il solo criterio di valutazione per il quale la Svizzera è ancora nei top 10.

Figura 4

Dal 2007, la Svizzera ha sensibilmente perso terreno nell'indicatore della Banca mondiale.

Il Logistics Performance Index della Banca mondiale

Dal 2007 al 2014 (2014: 160 paesi esaminati)

	INDICE LPI (RANGO)				LPI TOTALE PUNTI	INDICATORI SECONDARI LPI (RANGO)					
	2007	2010	2012	2014		A	B	C	D	E	F
Germania	3	1	4	1	4.12	2	1	4	3	1	4
Olanda	2	4	5	2	4.05	4	3	11	2	6	6
Belgio	12	9	7	3	4.04	11	8	2	4	4	2
Regno Unito	9	8	10	4	4.01	5	6	12	5	5	7
Singapore	1	2	1	5	4.00	3	2	6	8	11	9
Svezia	4	3	13	6	3.96	15	9	3	6	7	8
Norvegia	16	10	22	7	3.96	1	4	30	1	31	5
Lussemburgo	23	5	15	8	3.95	10	15	1	14	22	1
USA	14	15	9	9	3.92	16	5	26	7	2	14
Giappone	6	7	8	10	3.91	14	7	19	11	9	10
Irlanda	11	11	25	11	3.87	12	16	27	9	3	16
Canada	10	14	14	12	3.86	20	10	23	10	8	11
Francia	18	17	12	13	3.85	18	13	7	15	12	13
Svizzera	7	6	16	14	3.84	7	11	15	16	18	21
Hong Kong, Cina	8	13	2	15	3.83	17	14	14	13	13	18
Australia	17	18	18	16	3.81	9	12	18	17	16	26
Danimarca	13	16	6	17	3.78	13	17	9	18	36	3
Spagna	26	25	20	18	3.72	19	20	21	12	26	17
Taiwan	21	20	19	19	3.72	21	24	5	25	17	25
Italia	22	22	24	20	3.69	29	19	17	23	14	22

A = Dogane
 B = Infrastrutture
 C = Competitività della fornitura di merci (prezzi)
 D = Qualità dei servizi logistici
 E = Monitoraggio delle spedizioni
 F = Puntualità

Fonte: Banca mondiale, 2014.

Le due classifiche presentate nel confronto internazionale rivelano una diminuzione della qualità delle infrastrutture e delle competenze logistiche in Svizzera. Ciò non dev'essere sopravvalutato, ma dovrebbe indurci a riflettere attentamente sullo sviluppo delle infrastrutture di trasporto. Questo segnale d'allarme per l'economia, la politica e l'amministrazione dovrebbe incitarle ad approfondire la tematica poiché un trasporto merci e un sistema logistico efficiente costituiscono un importante fattore d'insediamento nella concorrenza internazionale. Inoltre, un sistema di trasporto merci funzionante è sinonimo di benessere, poiché questa condizione è essenziale per un approvvigionamento affidabile del paese in merci, per una piazza di produzione performante e per un'economia d'esportazione prospera. Quale economia molto specializzata, la Svizzera farebbe bene a mettere maggiormente l'accento in futuro sulla competitività del trasporto merci e del sistema logistico.

MERCI IN TRANSITO

72%

DELLE MERCI IN
TRANSITO ATTRAVERSA
NO LA SVIZZERA SU ROTAIA

MERCI ESPORTATE

212

MILIARDI DI FRANCHI:
VALORE DELLE MERCI SVIZZERE
ESPORTATE NEL 2013

PERSONE ATTIVE

229 000

PERSONE ERANO IMPIEGATE NEL
SETTORE DEL TRASPORTO
MERCÌ E DELLA LOGISTICA NEL 2013

DISTANZE DI TRASPORTO

115

CHILOMETRI:
Distanza media di ogni trasporto interno su rotaia

DISTANZE DI TRASPORTO

48

CHILOMETRI:
Distanza media di
ogni trasporto interno
sulla strada

Il trasporto merci in cifre. Con quali mezzi di trasporto giungono in Svizzera le merci e come vengono esportate all'estero?

Questo capitolo sottolinea l'importanza del trasporto merci con alcune cifre. Esso fornisce anche delle risposte alle seguenti domande concernenti il traffico interno, d'importazione, d'esportazione e di transito:

DOMANDE	FOCUS
Cosa viene trasportato?	Merci
Come vengono trasportate le merci?	Mezzi di trasporto
Quali sono i punti di partenza e di arrivo delle merci trasportate?	Flussi di traffico

Traffico interno

Le derrate alimentari, le bevande e il tabacco, i prodotti petroliferi, i beni del commercio al dettaglio e all'ingrosso, e i materiali da costruzione sono le principali merci trasportate all'interno del paese. Il volume di carico relativo ai rifiuti e ai beni riciclati, alle industrie metallurgiche e chimiche nonché a quelle delle macchine sono molto meno importanti.

La ferrovia è privilegiata per le merci trasportate regolarmente o in grandi quantità.

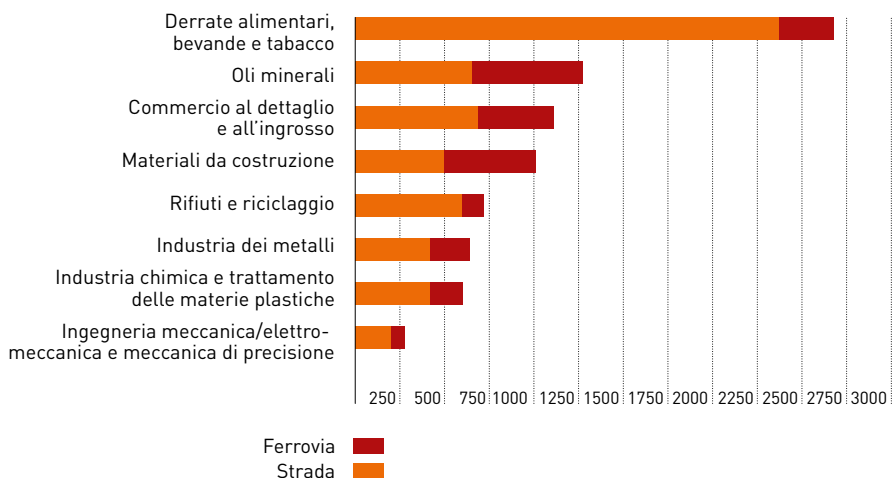
La strada è il vettore di trasporto principale per il traffico interno, poiché la sua quota di mercato raggiunge il 70%. Il rimanente 30% viene trasportato su rotaia. I trasporti fluviali ed aerei giocano un ruolo del tutto marginale. Rispetto al trasporto merci su rotaia, il trasporto sulla strada presenta un vantaggio concorrenziale soprattutto per le derrate alimentari, le bevande e il tabacco, i rifiuti e i beni riciclati, nonché per i prodotti dell'industria delle macchine e dell'industria chimica. La ferrovia svolge un ruolo importante per i materiali da costruzione, i prodotti petroliferi e i beni del commercio al dettaglio e all'ingrosso, poiché questi tipi di merci sono trasportati regolarmente o in grandi quantità, a meno che la scelta dei vettori di trasporto segua logiche legate all'ambiente e alla sicurezza.

Figura 5

La strada è il principale vettore di trasporto nel traffico interno.

Modalità di trasporto utilizzata per le diverse merci

Traffico interno (in milioni di tonnellate-chilometri per settore e vettore di trasporto)



Fonte: Güterverkehrsintensive Branchen und Güterverkehrsströme in der Schweiz, studio del DATEC, 2013.

Le cartine relative al carico sulle reti stradali allestite dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) mostrano l'importanza del volume di merci trasportato sulle reti stradali e ferroviarie svizzere. Un alto volume di traffico si riscontra sulle infrastrutture stradali lungo l'asse est-ovest, all'interno e tra le regioni metropolitane e gli agglomerati del triangolo Basilea-Berna-Zurigo, nonché nell'Arco lemanico. La densa rete stradale si estende lungo tutte le arterie in tutte le regioni più popolate della Svizzera e costituisce pertanto il solo mezzo di trasporto che garantisce un approvvigionamento di merci su tutto il territorio. La strada è un mezzo di trasporto indispensabile per trasportare le merci in maniera precisa fino alla loro destinazione. La distanza media di trasporto sulla strada è di circa 48 chilometri. Essa varia fortemente secondo il tipo di merci: quasi 20 chilometri per i materiali da costruzione, i rifiuti e i prodotti riciclati e oltre 70 chilometri per i beni provenienti dall'industria metallurgica, dall'industria delle macchine, dell'elettromeccanica e della meccanica di precisione.

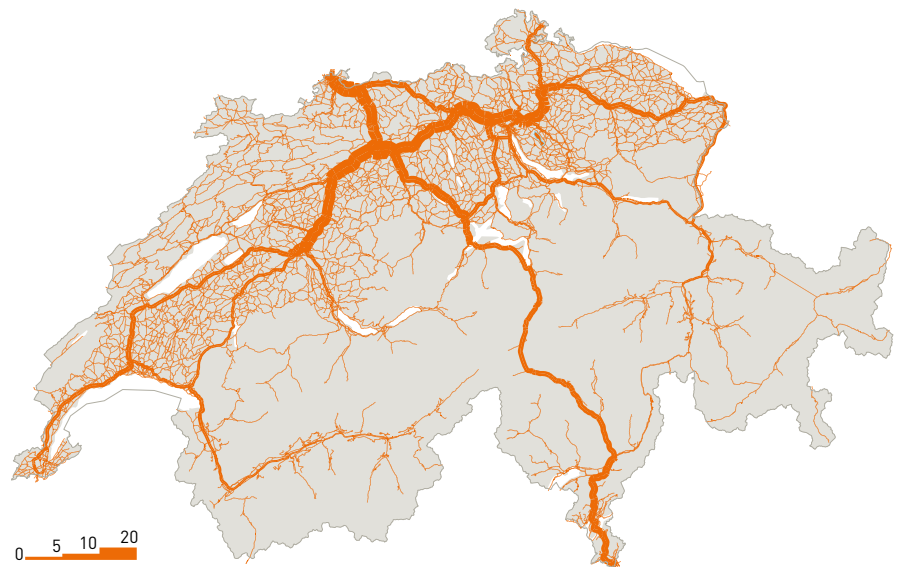
Per quanto concerne il traffico interno delle merci trasportate su rotaia, il più sovraccarico è certamente l'asse est-ovest tra i centri economici e demografici della Svizzera romanda e della Svizzera tedesca, situati nel triangolo Basilea-Zurigo-Losanna. La distanza media di trasporto sulla ferrovia è di circa 115 chilometri, ossia più del doppio che sulla strada. I trasporti ferroviari di rifiuti, di prodotti riciclati e di materiali da costruzione si caratterizzano anche per le brevi distanze (quasi 90 chilometri). I prodotti petroliferi sono i beni trasportati mediamente su una distanza più importante (146 chilometri). La cartina della rete delle strade evidenzia anche chiaramente l'importanza della ferrovia nel traffico di transito sull'asse nord-sud: considerevoli quantità di merci attraversano la Svizzera passando da Basilea e dalle linee del Gottardo e del Lötschberg (informazioni complementari si trovano nel paragrafo «Traffico di transito»).

Figura 6

La densa rete stradale raggiunge tutti gli angoli della Svizzera.

Cartina relativa al trasporto merci su strada

In milioni di tonnellate all'anno (2012)



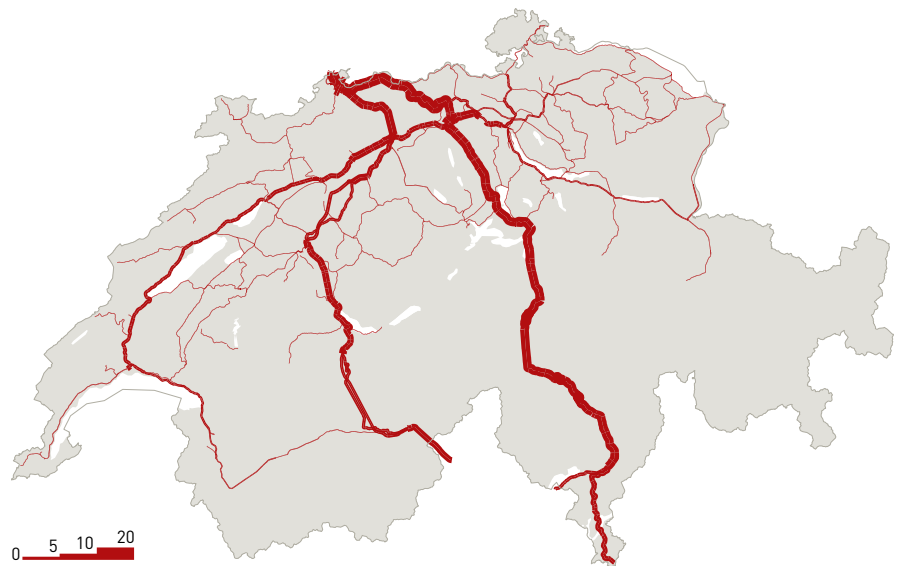
Fonte: ARE, 2014.

Figura 7

Alcuni assi di transito principali dominano il trasporto ferroviario di merci.

Cartina relativa al trasporto merci su rotaia

In milioni di tonnellate all'anno (2012)



Fonte: ARE, 2014.

Traffico d'importazione e d'esportazione

La strada è anche il principale vettore di trasporto nel traffico d'importazione e d'esportazione. Oltre alla strada e alla ferrovia – vettori classici di trasporto in Svizzera – assumono una funzione notevole anche il trasporto fluviale sul Reno, le pipelines e il trasporto aereo. Se si paragona l'importanza dei diversi vettori di trasporto nel traffico d'esportazione, si constata che oltre i tre quarti delle quantità esportate (77%) lo sono attraverso la strada. La ferrovia trasporta circa il 12% delle esportazioni, le pipelines il 7%, il trasporto fluviale il 3,3% e il trasporto aereo lo 0,7% (escluse le esportazioni di cherosene).

Per quanto concerne le importazioni, l'importanza relativa dei diversi vettori di trasporto aumenta per il trasporto fluviale (12%), le pipelines (14%) e la ferrovia (15%). La strada rappresenta il 59% del volume delle importazioni, mentre la quota di mercato del trasporto aereo è marginale (0,1%)².

La valutazione puramente quantitativa della percentuale relativa ai sistemi di trasporto negli scambi di beni con l'estero non riflette realmente l'importanza del trasporto aereo. I beni esportati con questo vettore ammontano a 90 miliardi di franchi, ossia circa il 43% del valore delle esportazioni di un anno. Se non si tiene conto del traffico intraeuropeo, che si effettua soprattutto sulla strada, il trasporto aereo è chiaramente il numero uno, con oltre l'80% delle esportazioni trasportate verso gli Stati Uniti.

I due terzi delle merci spedite dagli aeroporti svizzeri sono trasportati con voli diretti. Un terzo è trasportato dai camion (traffico sostitutivo del trasporto aereo) da o verso gli aeroporti svizzeri via i grandi aeroporti europei più vicini (Francoforte, Monaco, Amsterdam e Parigi). Vi si aggiungono le merci trasportate direttamente dai luoghi di produzione fino agli aeroporti (circa il 10% in termini di valore e quasi il 20% in termini di volume). Il valore delle esportazioni e delle importazioni prodotte o consumate in Svizzera e trasportate per aereo su voli diretti o da altri aeroporti si avvicina a 122 miliardi di franchi all'anno³.

Il trasporto merci aereo è attrattivo per le merci di grande valore. Il valore medio di una tonnellata di carico aereo esportata dalla Svizzera è di circa 726 000 franchi. Esso è ad esempio 300 volte superiore a quello delle merci trasportate dalla ferrovia. Quasi i tre quarti delle esportazioni con aerei provengono dall'industria delle macchine, degli equipaggiamenti elettrici e dei metalli, nonché dall'industria orologiera, chimica e farmaceutica. I beni di consumo, i componenti come macchine e apparecchi elettronici e i prodotti chimici e farmaceutici rappresentano il 95% delle importazioni.

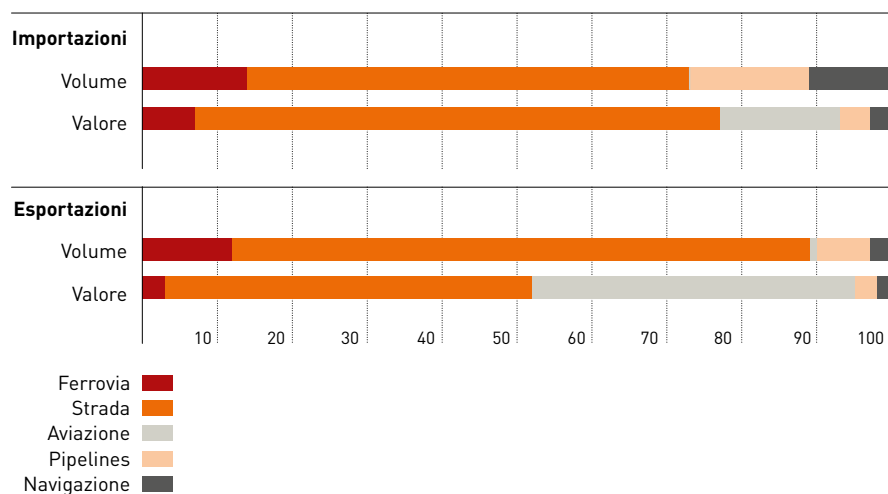
² AFD, 2013.

³ AFD, 2013, e gruppo d'interesse Air Cargo.

Figura 8

L'economia ricorre soprattutto al trasporto aereo per le merci di grande valore.

Valore e volume delle esportazioni e delle importazioni per vettori di trasporto
In migliaia di tonnellate e milioni di franchi (2013)



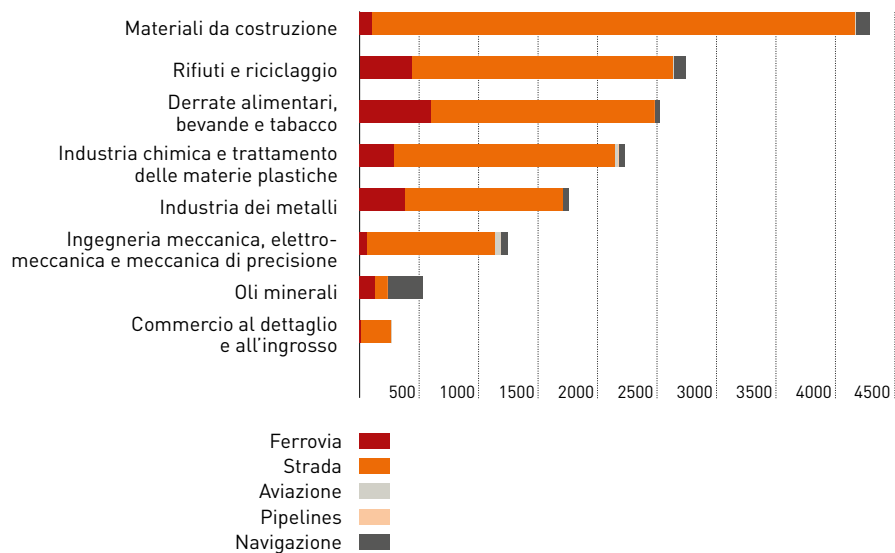
Fonte: Amministrazione federale delle dogane (AFD), statistica del commercio estero 2013.

Un'analisi del traffico d'importazione e d'esportazione in funzione del tipo di merci mostra in maniera più dettagliata l'importanza dei diversi vettori di trasporto.

Figura 9

In termini di volume, la strada è chiaramente in testa per tutti i tipi di merci, ad eccezione dei prodotti petroliferi.

Esportazioni per gruppi di merci e per vettori di trasporto
In migliaia di tonnellate (2013)



Fonte: AFD, statistica del commercio estero 2013.

I principali prodotti esportati sono i materiali da costruzione, seguiti dalle derrate alimentari, dalle bevande e dal tabacco. Anche i rifiuti, i prodotti riciclati e l'industria chimica sono all'origine di numerosi trasporti. L'industria metallurgica e quella delle macchine sono altri settori significativi nel traffico d'esportazione.

L'importanza della strada come mezzo di trasporto per le esportazioni è notevole, indipendentemente dal settore. La sua quota è nettamente superiore alla media per i materiali da costruzione, per i prodotti del commercio al dettaglio e all'ingrosso, nonché per i beni legati all'industria delle macchine e dell'elettronica (oltre l'85% nel complesso). La ferrovia svolge un ruolo secondario quale mezzo di trasporto nelle esportazioni. Essa è tuttavia leader per le derrate alimentari, le bevande e il tabacco, i prodotti petroliferi e i beni dell'industria metallurgica (tra il 22% e il 24% per ogni prodotto).

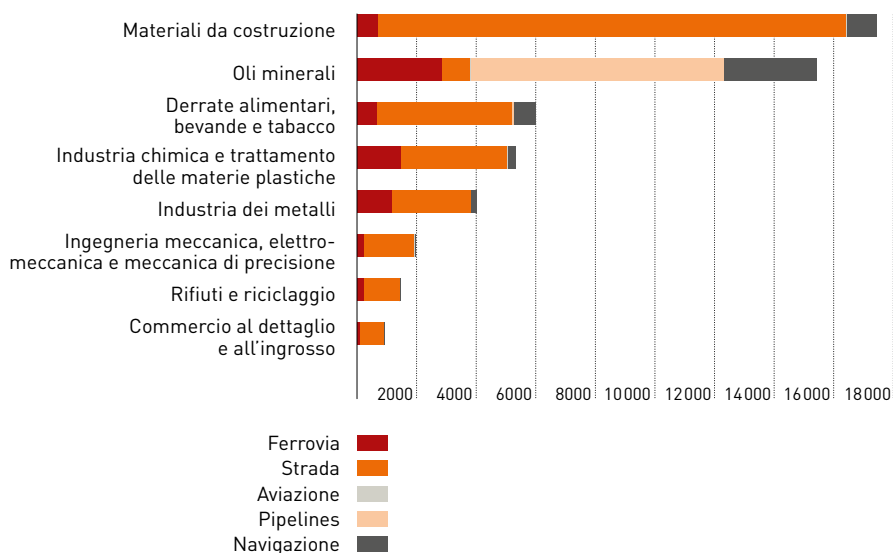
L'importanza degli altri mezzi di trasporto non è molto elevata, come si vede dal grafico. Il trasporto aereo è indicato per esportare beni di grande valore, come indica la sua quota superiore alla media nell'industria meccanica, elettronica e chimica o nella meccanica di precisione. Le esportazioni di prodotti petroliferi ricorrono in parte al trasporto fluviale.

Figura 10

Le pipelines e i porti renani svolgono un ruolo importante nell'importazione di prodotti petroliferi.

Importazioni per gruppi di merci e per mezzo di trasporto

In migliaia di tonnellate (2013)



Fonte: AFD, statistica del commercio estero 2013.

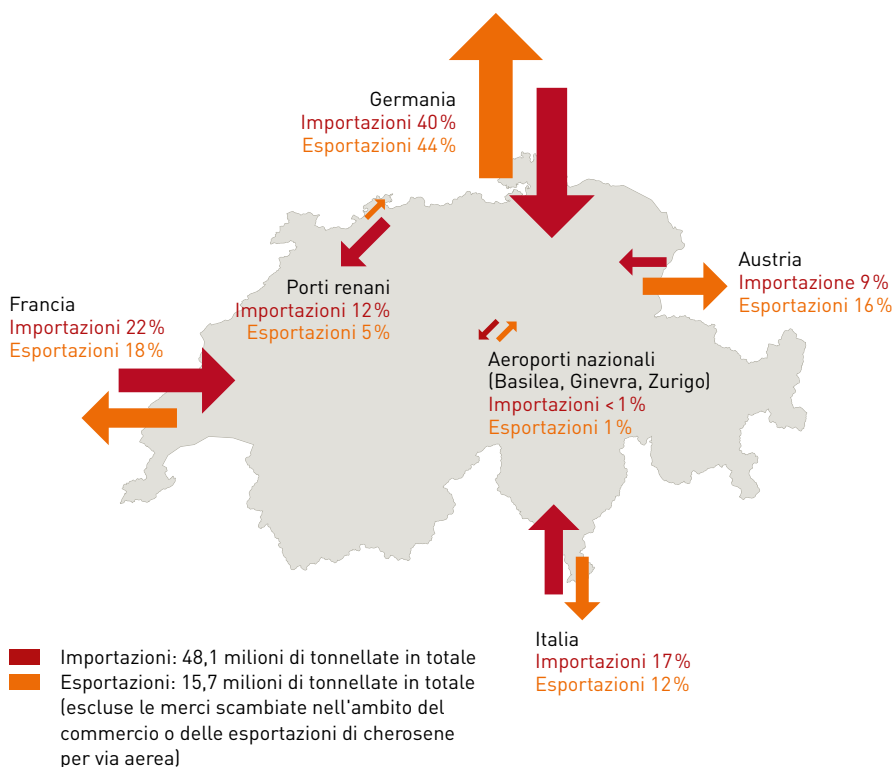
I principali prodotti importati sono i materiali da costruzione e i prodotti petroliferi. Anche le derrate alimentari, le bevande e il tabacco, i prodotti dell'industria chimica nonché quelli dell'industria delle macchine, degli equipaggiamenti elettrici e dei metalli occupano un posto importante. La dominanza della strada è un po' meno evidente per quanto riguarda il traffico d'importazione; essa è per contro molto elevata per i materiali da costruzione, la costruzione di macchine e il commercio al dettaglio e all'ingrosso. In generale, l'importanza della ferrovia nelle importazioni tocca in particolare i prodotti petroliferi e i beni delle industrie chimiche e metallurgiche. Le merci provenienti dall'industria meccanica, elettronica e della meccanica di precisione sono importate in gran parte per via aerea. Le pipelines svolgono un ruolo importante nell'importazione dei prodotti petroliferi trasformati nelle raffinerie di Collombey e di Cressier. Con la probabile chiusura della raffineria di Collombey, i porti renani svizzeri guadagneranno ulteriore importanza in questo settore. I porti renani di Birsfelden e di Muttenz-Au hanno le capacità necessarie per gli accresciuti bisogni di trasbordo. Il peso del trasporto fluviale sul Reno si riflette nell'importazione dei prodotti petroliferi, ma anche in quella delle derrate alimentari, delle bevande, del tabacco e dei materiali da costruzione.

Figura 11

La maggior parte degli scambi avviene con la Germania.

Attraversamento della frontiera nell'importazione / esportazione di merci

In %



Fonte: AFD, 2014, economiesuisse 2015.

Traffico di transito

La Svizzera è una via molto utilizzata dell'asse nord-sud – che fa parte del corridoio europeo di trasporto Rotterdam/Anversa – Genova – a seguito della sua situazione geografica nel cuore dell'Europa. Il volume totale di merci trasportate dalla strada e dalla ferrovia attraverso le Alpi svizzere era nel 2012 di 37,4 milioni di tonnellate nette (traffico interno, d'importazione, d'esportazione e di transito). Ciò rappresenta più del doppio del volume del 1981, anno dell'apertura del tunnel stradale del Gottardo. Di queste 37,4 milioni di tonnellate, circa 28,2 milioni sono da attribuire al traffico di transito (20,4 milioni di tonnellate trasportate dalla ferrovia e 7,8 milioni dalla strada).

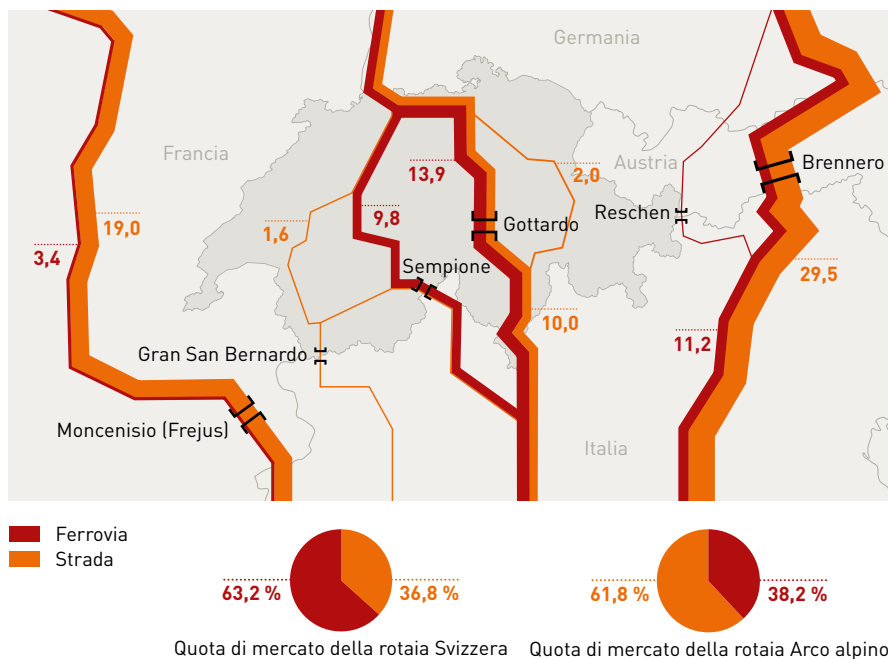
A partire dal 2000, il volume dei trasporti è aumentato del 29% nel traffico di transito, in particolare sulla strada. La progressione di quest'ultima (54%) è notevolmente più forte di quella della ferrovia (15%). La quota della ferrovia nel traffico di transito rimane molto elevata (72%) nel confronto internazionale.

Queste cifre si spiegano in ampia misura con la politica di trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia applicata in Svizzera. L'articolo 84 della Costituzione federale esige che questo traffico attraverso la Svizzera sugli assi alpini si effettui mediante la ferrovia. Il confronto internazionale della ripartizione modale mostra che questa politica di trasferimento ha dato i suoi frutti negli ultimi anni.

Figura 12

In Svizzera, la ferrovia rappresenta una quota molto importante del trasporto transalpino di merci.

Rapporto fra i trasporti su rotaia e su strada sui principali assi di transito europei
In milioni di tonnellate



Fonte: UST 2014, economiesuisse 2015.

Il traffico di transito attraverso la Svizzera viene effettuato non solo per via terrestre, bensì anche per via aerea, poiché un volume significativo di merci attraversa il nostro paese per via aerea. In tonnellate, quasi un terzo delle merci trasbordate nei tre aeroporti nazionali sono destinati a paesi terzi. La stragrande maggioranza (90%) transita dall'aeroporto di Zurigo. Gli aeroporti di Basilea e di Ginevra sono invece più importanti per il traffico d'importazione e d'esportazione.



Sei punti critici nel trasporto merci. Soluzioni dell'economia per un sistema di trasporto merci e logistico performante.

Se non dovesse modificare la linea seguita, la politica svizzera dei trasporti rischierà di non poter fronteggiare le nuove sfide.

Attualmente, la politica del trasporto merci è costituita da un puzzle di progetti destinati ognuno a un vettore di trasporto, senza però una visione globale della situazione o delle interdipendenze tra questi vettori. Questa lacuna va colmata rapidamente, poiché le sfide che si pongono in questo settore si stanno moltiplicando. La politica svizzera del trasporto merci ha bisogno di una visione globale che integri tutti i vettori di trasporto. Se si mantenesse lo status quo, il nostro paese rischierà di non poter affrontare le sfide future. Tenuto conto della crescente pressione e dei problemi esistenti o emergenti per la logistica e il trasporto merci in Svizzera, la risposta dev'essere rapida e concertata.

I vari progetti infrastrutturali di trasporto non integrano sufficientemente le preoccupazioni dei settori della logistica e del trasporto merci. Questo deve cambiare. I progetti strategici (FAIF, FOSTRA) devono maggiormente tener conto dei bisogni di una piazza logistica svizzera moderna.

La mancanza di una visione globale concerne innanzitutto il trasporto merci. La politica attuale dei trasporti presenta delle lacune che toccano la qualità e l'efficienza di tutte le prestazioni di logistica e di trasporto merci. Abbiamo identificato sei punti critici importanti. Ciascuno è trattato in un capitolo, dove sono presentate e illustrate le poste in gioco per i relativi vettori di trasporto. In seguito, come base per delle proposte politiche concrete, verranno sviluppate delle linee direttive per la politica del trasporto merci.

Ecco i sei campi conflittuali identificati

PROBLEMI	FERROVIA	STRADA	AVIAZIONE	NAVIGAZIONE
1 L'aggravamento dei problemi di capacità riduce l'efficienza del trasporto merci	●	●	●	●
2 Lo sviluppo degli insediamenti minaccia le attività logistiche e di trasporto merci	●	●	●	●
3 Il quadro normativo limita l'efficienza del trasporto merci	●	●	●	●
4 Le procedure di pianificazione e di decisione trascurano gli interessi del trasporto merci	●	●	●	●
5 Il finanziamento delle infrastrutture di trasporto non tiene conto dei bisogni del trasporto merci	●	●		●
6 Disparità delle condizioni di concorrenza tra la ferrovia e la strada	●	●		

L'aggravamento dei problemi di capacità riduce l'efficienza del trasporto merci. Lo sviluppo delle infrastrutture deve tener conto delle necessità dell'economia.

Punto critico

1 Le attività di logistica e del trasporto merci soffrono notevolmente a causa dei problemi di capacità a livello dell'infrastruttura e della gestione. Le infrastrutture attuali non sono state concepite per i volumi di oggi e di domani, indipendentemente dal vettore di trasporto.

Ferrovia

Il trasporto merci su rotaia è confrontato ad importanti problemi di capacità causati sia dalla pianificazione sia dalla gestione. Il traffico viaggiatori sempre più intenso soppianta il traffico merci. Inoltre, il trattamento prioritario del traffico viaggiatori imposto dal legislatore ostacola il regolare svolgimento del trasporto merci: un treno viaggiatori regionale in ritardo passa davanti ad un treno merci puntuale. Come se non bastasse, quest'ultimo dispone di meno tracciati, o tracciati di una qualità inferiore. I ritardi e l'incertezza nella pianificazione che ne risultano fanno in modo che gli orari e i prezzi proposti per il trasporto merci siano poco interessanti e non possano reggere di fronte alla concorrenza. Progressivamente allontanato dalla ferrovia, il traffico merci è chiamato però a contribuire finanziariamente allo sviluppo delle infrastrutture per il traffico viaggiatori, che rispondono a standard molto elevati.

Un treno regionale di viaggiatori in ritardo ha la priorità su un treno merci puntuale.

L'infrastruttura ferroviaria è inappropriata per il traffico merci, poiché essa è basata unilateralmente sui bisogni del traffico viaggiatori. Mancano inoltre degli impianti di trasbordo che permettano di trattare in modo efficiente il trasporto combinato. Le capacità esistenti non potranno, a seguito delle loro dimensioni, assorbire la prevista crescita del traffico merci.

Strada

Spina dorsale del traffico merci svizzero, le strade del nostro paese soffrono di importanti problemi di capacità negli orari di punta. Il numero di ore di coda continua ad aumentare. Dal 2008 esso è raddoppiato e supera ormai le 20000 ore. Anche le reti stradali secondarie sono sempre più saturate, soprattutto nei centri urbani, dove la distribuzione delle merci è capillare. Diverse lacune operative aggravano ulteriormente la situazione: l'utilizzo delle capacità disponibili non è ripartito in maniera ottimale sul corso della giornata a scapito dell'affidabilità e della qualità dei trasporti stradali.

Alcuni problemi di capacità toccano particolarmente il trasporto merci. I posti di frontiera dove transitano grossi quantitativi di merci mancano spesso di capacità di sdoganamento e di zone di attesa. Gli orari poco flessibili delle dogane accentuano ulteriormente questi problemi.

Aviazione

Anche il trasporto aereo presenta problemi di capacità. Le disponibilità dei terminali cargo non bastano ovunque nei vari aeroporti del nostro paese e non riescono sempre ad assorbire il crescente volume di merci. Alcune infrastrutture di sdoganamento sono inoltre vetuste e non rispondono più alle esigenze di una logistica moderna. Sul lato delle strade, mancano delle superfici di circolazione e di parcheggio per il traffico pesante a monte e a valle dello sdoganamento. Gli ostacoli operativi più seri per una logistica aerea efficiente sono però le restrizioni imposte dal divieto dei voli notturni all'aeroporto di Zurigo e dal divieto di circolazione notturno e festivo sulla strada. Non da ultimo, la gestione del trasporto merci aereo ricorre sempre più spesso a processi digitalizzati che occorre coordinare a livello internazionale per aumentare la produttività.

Navigazione

L'infrastruttura logistica dei porti renani di Basilea riveste un'importanza nazionale. I problemi di capacità si manifestano per due aspetti. Nell'ottica della prevista crescita del trasporto merci, mancano delle capacità per la manutenzione dei container. Inoltre, si presentano problemi per le vie d'accesso stradali e ferroviarie, da e verso i porti.

Esempi concreti
delle difficoltà di un
trasporto merci efficiente
in presenza di crescenti
problemi di capacità.

Ferrovia

La rete ferroviaria svizzera sta diventando di fatto una sorta di S-Bahn nazionale. L'Ufficio federale dei trasporti ha dichiarato di volere introdurre nei prossimi anni collegamenti ogni 15 minuti sui principali assi del traffico interurbano e del traffico regionale negli agglomerati. Il problema è che anche la maggior parte del traffico merci si concentra nei centri urbani, nonché sull'asse est-ovest del nostro paese. Se l'offerta per il traffico viaggiatori continuasse a crescere senza tener conto dei bisogni del traffico merci, quest'ultimo ne subirà le conseguenze.

I serbatoi di stoccaggio di Tägerschen: il traffico regionale intralcia il trasporto merci

La tratta ferroviaria Wil-Weinfelden ha registrato in questi ultimi anni un aumento del traffico regionale. L'introduzione della cadenza semioraria è prevista per il 2018. A seguito di questo cambiamento, i serbatoi di stoccaggio di Tägerschen non potranno più essere serviti da venti vagoni-cisterna, come è oggi il caso, ma soltanto da sedici. Sviluppando l'offerta per il traffico viaggiatori, ci si deve attendere il trasporto sulla strada di 400 000 tonnellate di oli minerali all'anno, ossia circa sessanta tragitti di camion-cisterna al giorno. Solo dopo lunghi negoziati con il gestore delle infrastrutture, i binari della stazione viaggiatori sono nuovamente stati aumentati per ristabilire le precedenti capacità. Benché la perdita di produttività non gli sia imputabile, l'impresa deve partecipare a questi investimenti in ragione di 1,1 milioni di franchi. L'infrastruttura ferroviaria è stata sviluppata in maniera unilaterale, in funzione dei soli bisogni del traffico viaggiatori e senza rispetto per il traffico merci.

La nuova linea regionale complicherà l'approvvigionamento dell'aeroporto

Ginevra è dotata di una nuova linea ferroviaria, la CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse), che crea una vera rete regionale a livello dell'agglomerato franco-ginevrino. I nuovi treni della S-Bahn utilizzano già oggi la corrente di trazione della rete ferroviaria francese. Ciò limita fortemente il traffico merci sulla tratta La Praille-Vernier. Tuttavia, Vernier è una tappa essenziale per la fornitura di carburante all'aeroporto di Ginevra.

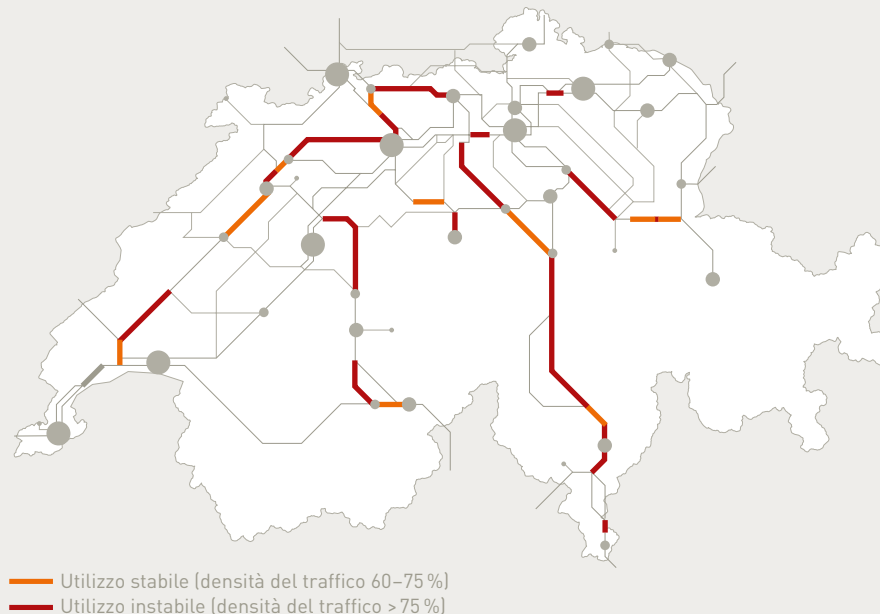
NTFA: tracciati destinati al traffico merci utilizzati per il trasporto viaggiatori

La NTFA è stata realizzata quale elemento centrale della politica di trasferimento. La pianificazione dei tracciati attraverso il tunnel di base del Lötschberg prevedeva inizialmente 80 tracciati al giorno per il traffico merci e 30 per il traffico viaggiatori. Dopo l'inaugurazione del tunnel, il rapporto è cambiato a favore del traffico viaggiatori. Oggi lo attraversano giornalmente 60 treni merci e 50 treni viaggiatori. In questi anni prima dell'apertura del tunnel di base del Gottardo, i vantaggi evidenziati sono soprattutto quelli per il traffico viaggiatori (offerta più ampia, guadagni di tempo) mentre non si tengono in considerazione i bisogni del traffico merci.

Figura 13

I principali problemi di capacità sono attesi sull'asse est-ovest.

Problemi di capacità attesi sulla rete ferroviaria 2030



Fonte: economiesuisse, sulla base di IVT ETH, 2013.

Strada

Uffici doganali sovraccarichi

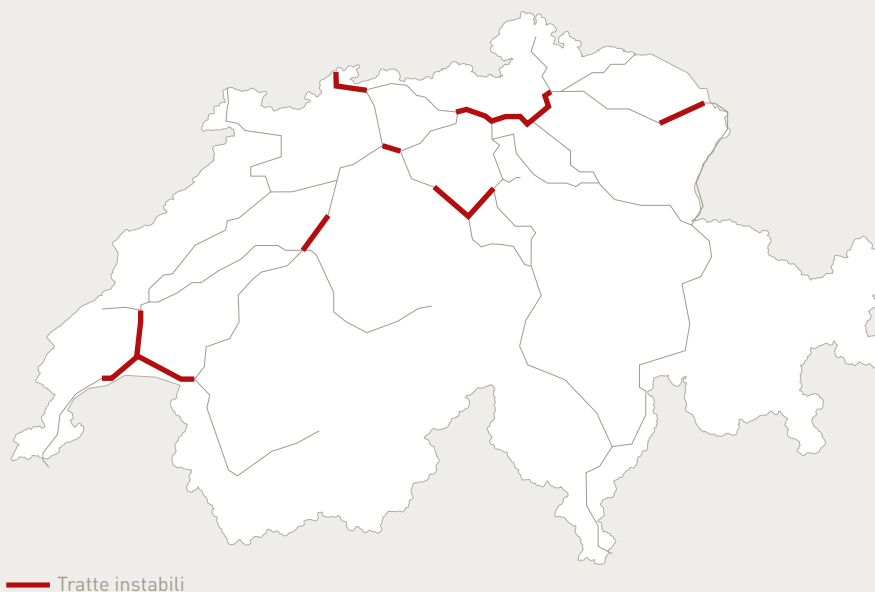
Sull'autostrada Basilea/Weil am Rhein, la costruzione di sportelli sopraelevati ha sensibilmente migliorato il passaggio in dogana. Altri uffici doganali sono regolarmente sovraccarichi, ciò che si traduce in tempi d'attesa lunghi, ma tocca anche la qualità e i costi delle prestazioni dei trasporti: i termini di fornitura non possono essere mantenuti e i camion bloccati nei parcheggi sono improduttivi.

Tariffe TTPcP rigide

Le tariffe della TTPcP sono attualmente identiche indipendentemente dall'ora del giorno, ciò che non incita le imprese di trasporto stradali e i loro clienti ad organizzare i tragitti al di fuori degli orari di punta. Una differenziazione dei prezzi, e dunque dei costi di trasporto, permetterebbe di alleggerire l'infrastruttura stradale del traffico merci durante questi momenti.

Figura 14

Gli agglomerati dell'Altipiano sono i più interessati dai problemi di capacità.

**Problemi di capacità attesi sulla rete stradale nel 2030
 (se la tendenza si dovesse mantenere)**


Fonte: economiesuisse, sulla base di IVT ETH, 2013.

Aviazione**Aeroporto di Zurigo: la diatriba sugli orari di esercizio**

Tra i principali aeroporti europei, quello di Zurigo applica le condizioni quadro più severe (divieto notturno dei voli tra le ore 23.30 e le ore 06.00). Per la compagnia aerea Swiss, le fasce orarie di esercizio hanno già raggiunto una soglia critica. Un'ulteriore limitazione degli orari limiterebbe gravemente la sua competitività e comporterebbe un trasferimento del traffico aereo verso altri aeroporti che dispongono di regolamentazioni meno rigide. Altre piattaforme di carico aereo, dove quasi tutti gli aereo-cargo decollano durante la notte, hanno già un innegabile vantaggio concorrenziale. Ogni ulteriore restrizione, anche di pochi minuti, avrebbe un importante impatto sul trasporto merci affidato a Swiss. Attualmente, restano solo pochi i tragitti a lunga distanza redditizi senza cargo.

Figura 15

Orari d'apertura restrittivi diminuiscono la competitività internazionale dell'aeroporto di Zurigo.

Confronto tra le fasce orarie di volo nei principali aeroporti

AEROPORTI	CAPACITÀ (MOVIMENTI/ORA)	ORE DI ESERCIZIO SENZA RESTRIZIONI	DIVIETO GENERALE DI VOLO NOTTURNO
Amsterdam	108	ore 06.00 – 23.00	No*
Parigi CDG	97	ore 06.00 – 23.15	No*
Copenaghen	83	ore 06.00 – 23.00	No*
Monaco	82	ore 06.00 – 22.00	No, quota di rumore
Londra LHR	81	ore 07.00 – 23.00	No, quota di rumore
Francoforte	81	ore 05.00 – 23.00	ore 23.00 – 05.00
Madrid	78	ore 07.00 – 23.00	No*
Milano	70	ore 06.30 – 23.30	No*
Bruxelles	68	ore 00.00 – 24.00	No*
Zurigo	68	ore 06.00 – 23.00	ore 23.30 – 06.00
Vienna	68	ore 05.00 – 21.30	No*

* Possibili restrizioni del numero di movimenti

Fonte: Intraplan 2012.

Aeroporti di Ginevra e Zurigo: capacità di carico limitate

Diversi problemi di capacità si delineano nel trasporto merci aereo mentre le infrastrutture di carico nei nostri aeroporti nazionali sono in parte obsolete. Mancano in particolare gli impianti necessari per trattare gli invii di grande valore, sotto temperatura controllata e molto urgenti. Per la sua struttura economica, la Svizzera dipende da infrastrutture che permettono trasporti aerei di alta qualità. A ciò va aggiunto che lo spazio disponibile per il parcheggio e il carico di camion è molto ristretto all'aeroporto di Ginevra. Il problema si accentuerà senza dubbio anche all'aeroporto di Zurigo. I diretti responsabili hanno preso coscienza di questi futuri problemi e lanciato delle pianificazioni adeguate. Nel 2011 l'aeroporto di Zurigo si è dotato di un nuovo padiglione di spedizione e nel 2012 esso ha messo in servizio trenta nuovi parcheggi per mezzi pesanti. All'aeroporto di Basilea-Mulhouse, è stato inaugurato, ad inizio 2015, un nuovo terminal cargo. Anche l'aeroporto di Ginevra prevede di ampliare le sue infrastrutture nel settore del trasporto merci aereo.

Navigazione

Annunciata una crescita costante dei container

La movimentazione dei container nei porti renani della Svizzera è passata da 74 188 container nel 2010 a 104 945 nel 2013, ciò che rappresenta un aumento del 41 % o del 2,7 % all'anno. Secondo la Confederazione, la crescita dovrebbe proseguire nei prossimi anni ad un ritmo di uno o due punti percentuali al di sopra del PIL. Con le capacità terrestri e fluviali disponibili, i porti renani del nostro paese non potranno gestire questo aumento del volume. Manca inoltre, nella piazza logistica di Basilea, un terminal trimodale efficiente che permetta di assorbire efficacemente l'aumento del trasporto di container.

I porti renani rivestono un'importanza nazionale

Soltanto un terzo delle merci che arrivano nei porti renani svizzeri è destinato al nord-ovest della Svizzera. Per quanto concerne le esportazioni, soltanto il 23 % delle merci proviene da questa regione. I porti hanno bisogno non solo di ulteriori impianti di trasbordo, ma anche di buoni raccordi alle reti stradali e ferroviarie. Attualmente, i tre quarti delle esportazioni vengono trasportate verso i porti renani dalla ferrovia; per quanto concerne le importazioni, la quota della ferrovia raggiunge quasi il 60 % verso l'entroterra.

La Mittlere Brücke a Basilea pone problemi

Il ponte chiamato «Mittlere Brücke» di Basilea ostacola il trasporto fluviale delle merci. Sul Reno, dopo Basilea, i battelli navigano normalmente con dei container su tre livelli. A causa di questo ponte, essi possono sovrapporli solo su due livelli per recarsi ai porti di Basilea-Campagna. Ciò ha degli effetti negativi sulla capacità e sul costo dei trasporti per via navigabile. Un ampliamento del passaggio sotto questo ponte migliorerebbe le possibilità di sviluppo, soprattutto per il trasporto di container. D'altra parte, i porti di Basilea Campagna avrebbero anche il vantaggio che il traffico stradale da e verso questi ultimi non deve transitare per la stretta tangenziale est di Basilea.

Linee direttive dell'economia

L'economia ha bisogno di infrastrutture per il trasporto merci le cui capacità siano in grado di far fronte alla domanda. I problemi di capacità dell'infrastruttura e della gestione devono essere eliminati nel più breve tempo possibile. Per questo, occorre mantenere le capacità esistenti, sfruttarle meglio e crearne di nuove. Le infrastrutture per il traffico merci nonché i siti logistici devono essere sviluppati in coordinamento con le necessità dell'economia.

Proposte concrete

Ferrovia

- ! **Infrastruttura ferroviaria non conforme ai bisogni del traffico merci.**
 - ▶ Eliminare i problemi di capacità sulla rete ferroviaria mediante misure di costruzione per il traffico merci. Il trasporto merci ha bisogno di maggiori possibilità di scorrimento e di vie di sorpasso, della rapida realizzazione del corridoio di 4 metri e di un adattamento delle infrastrutture delle stazioni.
 - ▶ Aumentare la produttività del traffico merci ferroviario grazie ad un'infrastruttura che preveda treni merci più lunghi e più pesanti.
 - ▶ Non sviluppare l'infrastruttura ferroviaria a scapito del traffico merci. Ogni ostacolo alla capacità o produttività del traffico merci dev'essere debitamente indennizzato. Occorre introdurre una forma di compensazione per le perdite di capacità o di qualità subite.

- ! **Mancanza di impianti di trasbordo adeguati per un trasporto merci multimodale efficiente.**
 - ▶ Incaricare la Confederazione di elaborare un concetto per impianti di trasbordo destinati al trasporto combinato e con carri completi, basato sulla domanda dei settori chiave del traffico merci. Nell'elaborazione di questo concetto si devono integrare i trasportatori e la pianificazione deve iscriversi in una visione globale del trasporto merci che tenga conto di tutti i vettori di trasporto.

- ! **Traffico merci su rotaia soppiantato dal traffico viaggiatori con una sempre maggiore densità delle frequenze.**
 - ▶ Integrare meglio il traffico merci nella pianificazione dei tracciati a corto e lungo termine. I tracciati necessari per il traffico merci devono essere definiti da un concetto e da piani di utilizzo della rete. Questo permette di aumentare notevolmente la produttività e l'affidabilità del traffico merci ferroviario. Una volta attribuiti, i tracciati devono restare assicurati al traffico merci.

! Trattamento prioritario del traffico merci negli orari.

- ▶ Regolare in maniera più flessibile le priorità in materia di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Bisogna concedere maggiore priorità al traffico merci rispetto al traffico regionale.

Strada

! Gravi problemi di capacità sulla rete stradale.

- ▶ Eliminare rapidamente, con misure di costruzione, i problemi di capacità sulla rete stradale.
- ▶ Sfruttare meglio le capacità esistenti. Ciò richiede un maggior uso di sistemi di gestione del traffico basati sulle TIC per aumentare le capacità e fluidificare il traffico.
- ▶ Modulare le tariffe della TTPcP secondo l'orario giornaliero per creare degli incentivi finanziari e ridurre i picchi di traffico.
- ▶ Rendere più flessibile il divieto di circolazione notturno per i camion sia del traffico interno, sia del traffico d'importazione e d'esportazione, allo scopo di sgravare le ore di punta dei pendolari:
 - permettere ai mezzi pesanti di circolare a partire dalle ore 04.00 (attualmente 05.00), come prima del 1997;
 - sopprimere eventualmente il divieto di circolazione notturna per i camion elettrici silenziosi sui brevi tragitti per le forniture nei centri urbani;
 - rivedere la regola del 25% per il carico utile di prodotti non freschi, per una maggiore flessibilità;
 - mantenere il divieto di circolazione notturno per il traffico di transito e il divieto generale di circolazione festivo.

! Gli scambi di beni internazionali sono compromessi dal sovraccarico delle dogane.

- ▶ Aumentare le capacità di sdoganamento nei posti di frontiera sovraccarichi. Laddove non si possono realizzare dei miglioramenti in tempo utile, creare delle zone d'attesa appropriate.
- ▶ Migliorare l'efficienza delle formalità alle frontiere. Per questo è necessario da una parte rendere più flessibili gli orari e pianificarli in funzione della domanda, vale a dire del volume di traffico e, dall'altra parte, dotare gli uffici doganali di sportelli sopraelevati. Questa semplice misura permette di accelerare notevolmente il passaggio dei camion in dogana.

Aviazione

- ! **Le infrastrutture del traffico merci sono talvolta vetuste e vi sono dei problemi di capacità.**
 - ▶ Sviluppare le infrastrutture degli aeroporti tenendo conto dei bisogni di una logistica moderna per il trasporto merci aereo. Gli edifici di carico esistenti non devono restare inutilizzati, ma rimanere destinati al trattamento del carico (ad esempio Fracht West a Zurigo). Ciò è nell'interesse di buone coincidenze internazionali, poiché la redditività del traffico aereo dipende dal carico trasportato.
 - ▶ Mettere a disposizione sufficienti vie di circolazione e superfici di parcheggio per l'arrivo e la partenza dei camion.

- ! **L'efficienza del trasporto merci aereo è limitata dalle ore di apertura restrittive degli aeroporti nazionali e dal divieto di circolazione notturno e festivo per i camion.**
 - ▶ Non inasprire ulteriormente le restrizioni in vigore per gli orari di volo.
 - ▶ Esentare dal divieto di circolazione notturno e festivo il traffico a destinazione o in provenienza dagli aeroporti elvetici (detto «Road Feeder Services»).

- ! **Digitalizzazione insufficiente delle operazioni di carico aereo.**
 - ▶ Rafforzare la capacità del trasporto merci aereo con la digitalizzazione dei relativi processi, coordinati a livello internazionale.
 - ▶ Incaricare la Confederazione di promuovere la digitalizzazione del trasporto merci aereo nell'ambito di un progetto di «cyberamministrazione logistica». L'UFAC, le autorità doganali e gli ambienti economici devono collegare meglio i sistemi tra loro e con l'estero.

Navigazione

- ! **Capacità insufficienti per la movimentazione dei container dal lato fiume e problemi di capacità stradali e ferroviari nell'entroterra.**
 - ▶ Aumentare le capacità di trasbordo dei container costruendo un terminal trimodale efficiente sulla piazza logistica di Basilea, con un buon raccordo alle reti stradali e ferroviarie.
 - ▶ Garantire l'accesso diretto ai porti raccordandoli alla rete stradale a grande capacità e mantenere la ferrovia portuale per garantire il servizio delle imprese del porto.

- ! **Lunghi procedure di sdoganamento dei container nei porti nella Regione di confine dei tre paesi.**
 - ▶ Mettere in vigore una soluzione informatica per coordinare la gestione transfrontaliera delle procedure di sdoganamento.

Lo sviluppo delle zone residenziali ostacola le attività di logistica e del trasporto merci. La pianificazione del territorio deve tener conto maggiormente dei bisogni del trasporto merci.

Punto critico

2 L'estensione progressiva delle zone residenziali rappresenta una sfida per le attività di logistica e di trasporto merci. I conflitti d'utilizzo che ne risultano sono spesso regolati a scapito della piazza logistica e delle infrastrutture del traffico merci esistenti o previste. La pianificazione del territorio non tiene sufficiente conto dei bisogni della logistica e del trasporto merci.

Ferrovia

Lo sviluppo degli insediamenti mette a dura prova il trasporto merci su rotaia. Il territorio edificato continua ad estendersi e si avvicina sempre più alle infrastrutture di logistica ferroviarie esistenti o ai grandi assi del traffico merci. Nelle regioni e nei luoghi interessati il margine di manovra per le attività logistiche si riduce, ciò che nuoce notevolmente all'approvvigionamento efficiente dei beni.

Strada

Gli interessi relativi allo sviluppo degli insediamenti si sovrappongono spesso ai bisogni della logistica stradale. Soprattutto nelle zone più popolate del paese, le superfici dedicate alla logistica che permettono un approvvigionamento capillare sono insufficienti. La logistica deve affrontare numerose sfide, soprattutto nel contesto urbano, laddove vi sono conflitti tra i diversi tipi di destinazione. Le autorità reagiscono spesso a questi conflitti con restrizioni nelle attività (restrizioni di utilizzo o di fornitura, limitazioni di velocità, divieti di passaggio o di peso, ecc.). Gli agglomerati hanno però un grande bisogno di siti logistici ben raccordati, per far fronte ad un traffico intenso. Inoltre, il peso totale limite di 3,5 tonnellate per i veicoli di fornitura impedisce una logistica urbana più efficiente, aumentando inutilmente i movimenti di veicoli.

Negli agglomerati, il bisogno di centri di logistica è particolarmente accentuato.

Aviazione

Le regioni dotate di aeroporti sono vicine ai grandi centri e molto ben raccordate, ciò che ne fa delle zone d'insediamento apprezzate. Tuttavia, per ragioni di protezione fonica, lo sviluppo di centri edificati nelle immediate vicinanze degli aeroporti limita fortemente lo sviluppo della loro infrastruttura e del loro sfruttamento.

Navigazione

Anche i porti renani di Basilea sono toccati dall'urbanizzazione. Le aree portuali situate sulle rive del Reno sono gli spazi abitativi, culturali, di servizi e di tempo libero potenzialmente interessanti. Gli obiettivi dello sviluppo urbano sono direttamente in concorrenza con le necessità del porto, che deve imporsi e svilupparsi come infrastruttura logistica d'importanza nazionale.

Esempi concreti

concernenti le difficoltà originate dallo sviluppo degli spazi residenziali a scapito delle attività di trasporto merci e di logistica.

Ferrovia

L'industria confrontata a sfide logistiche sull'Arco lemanico

L'Arco lemanico è una delle regioni svizzere che registra la maggiore crescita economica e demografica. È dunque logico che le attività di costruzione nell'agglomerato Losanna-Morges siano piuttosto dinamiche. Le superfici costruite si estendono e, tra l'altro, si avvicinano sempre più alle linee ferroviarie, generando difficoltà al traffico merci. Il trasporto di materie prime pericolose per la salute e l'ambiente destinate all'industria vallesana, si possono effettuare oggi solo in condizioni difficili. In mancanza di un coordinamento fra lo sviluppo delle zone edificate e le vie di traffico, le imprese interessate devono affrontare seri problemi logistici che vanno fino alla messa in discussione del loro sito di produzione.

Lamentele per emissioni sonore attorno ai serbatoi di stoccaggio di Mettmenhasli

Il comune di Mettmenhasli (ZH) ospita da oltre trent'anni dei serbatoi di stoccaggio. Dopo quello di Rümlang, che approvvigiona in particolare l'aeroporto di Zurigo in carburanti, Mettmenhasli è il secondo centro più importante di prodotti gassosi e di oli minerali nell'agglomerato di Zurigo. Ogni anno vengono immagazzinati circa un milione di tonnellate di prodotti petroliferi. A seguito dell'urbanizzazione lungo le linee della ferrovia che portano ai serbatoi, negli ultimi anni il comune ha ricevuto regolarmente delle lamentele per l'eccessivo rumore. I «nuovi» cittadini confinanti sono disturbati dai rumori legati all'attività dell'impresa. A causa di ciò, le forniture da e verso i serbatoi sono in discussione ciò che mette in pericolo l'utilizzo redditizio di questo impianto fondamentale per tutto l'agglomerato.

Strada

Il Piano Regolatore di Härkingen trascura l'importanza nazionale del comune

Il comune di Härkingen è situato al centro della zona logistica più attiva della Svizzera, all'incrocio delle autostrade A1 e A2. Dal punto di vista nazionale, la situazione del comune si presta dunque particolarmente per le attività logistiche. Il Piano Regolatore comunale non ne tiene tuttavia sufficientemente conto. Alcuni paragrafi del PR, particolarmente restrittivi, vietano di fatto l'insediamento di nuove infrastrutture logistiche, anche se il traffico merci non transita dal villaggio.

Logistica urbana nell'agglomerato di Zurigo

Il traffico merci non ha abbastanza peso nella politica dei trasporti di Zurigo e viene dunque sempre più ostacolato. Lavori di costruzione da una parte (prolungamento delle linee del tram e vie separate, piste ciclabili, cantieri, ecc.) e un interesse molto marginale per le misure di pianificazione a favore del traffico d'approvvigionamento dall'altra, pongono una sfida alla logistica urbana. Il grande asse della politica dei trasporti della città si articola attorno al traffico individuale motorizzato, ai trasporti pubblici e alla mobilità dolce. I bisogni del traffico merci non sono presi in considerazione soprattutto a causa della mancanza di dialogo con i settori economici interessati.

Aviazione

Crescita demografica attorno all'aeroporto di Zurigo

L'aeroporto di Zurigo è in servizio dal 1948. A quel tempo, il comune vicino di Bassersdorf contava 2100 abitanti. Nel 1970, la popolazione del comune era passata a 5500. Con una crescita demografica del 47% tra il 2001 e il 2010, la popolazione supera già oggi i 10000 abitanti. Durante lo stesso periodo, la popolazione del canton Zurigo è aumentata di un po' più del 12%, quella svizzera di circa l'8%. Questa crescita eccezionale ha numerose ragioni: la situazione abitativa attrattiva, numerosi nuovi impieghi creati all'aeroporto e, non da ultimo, il raccordo alla rete dei trasporti pubblici con l'S-Bahn. L'esplosione demografica limita notevolmente le possibilità di sviluppo delle infrastrutture e della gestione dell'aeroporto di Zurigo. Gli obiettivi di pianificazione del territorio nei comuni confinanti all'aeroporto sono in contraddizione con i bisogni di sviluppo di quest'ultimo. L'estensione delle zone abitative adiacenti all'aeroporto è all'origine regolare di nuove rivendicazioni. Il tutto si traduce in possibilità limitate di sviluppo per l'aeroporto e in maggiore incertezza nella pianificazione e in più rumore per i confinanti.

Navigazione

I porti renani sotto pressione a causa dello sviluppo degli insediamenti

Ogni porto fluviale situato nei pressi di una città economicamente forte e in espansione subisce una forte pressione urbana. Nel caso dei porti renani svizzeri, le due zone più colpite delle tre aree portuali sono Basilea-Kleinhüningen e Birsfelden. Da un lato, la pressione si sviluppa a causa degli oneri burocratici imposti dai poteri pubblici per la costruzione e la gestione delle infrastrutture nelle zone miste e con un margine di manovra sempre più ristretto per sfruttare o ampliare gli orari di apertura. Dall'altro lato, la pressione esercitata dall'esterno continua a crescere. Le zone miste o destinate all'alloggio si avvicinano sempre più alle aree portuali, che si situavano inizialmente parecchio distanti dalla città. Ogni attività che produce emissioni importanti, come il trasbordo di cereali o lo smistamento di rottami, è fonte di conflitti e malumore dei nuovi confinanti.

Linee direttive dell'economia

L'economia ha bisogno di una logistica appropriata nelle vicinanze dei centri di produzione e di consumo. A tutti i livelli dello Stato, la pianificazione del territorio deve integrare meglio i bisogni del traffico merci. I potenziali conflitti tra l'urbanizzazione da una parte e le attività di logistica e traffico merci dall'altra devono essere presi in considerazione in tempo, in cooperazione con gli ambienti economici. È imperativo rimettere in discussione la ridestinazione costante di superfici di logistica in superfici residenziali. La piazza logistica esistente e il suo raccordo alle reti di trasporto devono essere mantenuti per garantire un approvvigionamento efficiente delle zone abitate.

Proposte concrete

Ferrovia

- ! I bisogni del traffico merci non sono abbastanza presi in considerazione nella pianificazione del territorio da parte dei cantoni, delle città e dei comuni.
- ▶ Coordinare l'urbanizzazione con i bisogni del traffico merci e dei siti logistici mediante un processo partecipativo istituzionalizzato, che integri già dall'inizio gli attori economici interessati e che tenga conto dei bisogni del trasporto merci nel contesto urbano. Questo vale anche per tutti gli altri vettori di trasporto.
- ▶ Elaborare una visione globale del trasporto merci, come chiede l'economia, includendo i siti logistici e industriali. La Confederazione è chiamata a formulare i suoi obiettivi (e le misure) strategici in un approccio che integri tutti i mezzi di trasporto. I Piani Direttori cantonali e i Riani Regolatori comunali devono essere adattati di conseguenza.

Strada

- ! **Mancano dei siti logistici adeguati nelle vicinanze dei centri di produzione e di consumo.**
- ▶ Salvaguardare le superfici logistiche utili che si trovano nelle vicinanze dei centri.
- ▶ Trovare aree sostitutive per i siti logistici i cui spazi vengono destinati all'urbanizzazione (alloggi, servizi, ecc.). I nuovi siti devono caratterizzarsi per un buon raccordo alle reti ferroviarie e stradali.

- ! **L'approvvigionamento efficiente dei centri urbani è minacciato.**
- ▶ Aumentare il peso totale dei veicoli di fornitura da 3,5 a 4,5 tonnellate. Il numero di movimenti diminuirà, ciò che contribuirà a ridurre i problemi di capacità nei centri.

Aviazione

- ! **L'urbanizzazione limita fortemente le possibilità di sviluppo degli aeroporti nazionali.**
- ▶ Permettere lo sviluppo futuro dell'infrastruttura e della gestione dei nostri aeroporti d'importanza nazionale. L'urbanizzazione locale non deve prevalere sulla necessità, per l'economia, del collegamento internazionale dei trasporti aerei.
- ▶ Non discriminare il traffico aereo rispetto ad altre fonti di emissioni sonore nella fissazione dei valori limite del rumore e nelle conseguenze in caso di superamento di queste ultime.
- ▶ Non limitare ulteriormente gli orari di apertura fissati per gli aeroporti nazionali.
- ▶ Evitare, con misure appropriate, che nuove superfici situate sotto le traiettorie di decollo e di atterraggio siano definite come zone residenziali.

Navigazione

- ! **I progetti d'urbanizzazione fanno concorrenza allo sviluppo dei porti renani svizzeri.**
- ▶ Attraverso una pianificazione nazionale, garantire il mantenimento delle superfici logistiche che si trovano a Basilea-Città e Basilea-Campagna. Coordinare gli interessi nazionali tra la Confederazione e i cantoni per sviluppare l'infrastruttura portuale d'importanza nazionale in una visione a lungo termine.

Il quadro normativo limita le prestazioni del trasporto merci. Occorre liberare il trasporto merci da prescrizioni legali inutili ed inefficaci.

Punto critico

3 Le disposizioni legali attuali non permettono di garantire un trasporto efficiente e concorrenziale delle merci. Questo vale per tutti i vettori di trasporto. La legislazione sulla durata del lavoro nel settore ferroviario risale all'era industriale mentre il settore stradale è sottoposto ad esigenze sempre più severe. La competitività del trasporto merci aereo svizzero è penalizzata soprattutto dal livello elevato dei costi imputabili alla sicurezza e dalle differenze esistenti tra le regolamentazioni nazionali.

Ferrovia

Il settore ferroviario è sottoposto a disposizioni specifiche in materia di orari di lavoro. La legge sulla durata del lavoro (LDL) è ormai superata e dev'essere adattata alle realtà socio-economiche attuali. Le regolamentazioni sul tempo di lavoro devono essere oggetto di una flessibilizzazione più importante, considerato in particolare il basso potenziale di creazione di valore del traffico merci ferroviario. La situazione è analoga per quanto riguarda le prescrizioni sulla sicurezza che vanno al di là delle norme internazionali in vigore.

Strada

La produttività del trasporto stradale soffre a causa di un inasprimento costante delle condizioni quadro. Inoltre, la limitazione della velocità dei mezzi pesanti a 80 km/h si giustifica sempre meno considerati i progressi tecnici. I camion potrebbero circolare più in fretta sulla rete delle strade nazionali senza mettere in discussione la sicurezza o l'ambiente.

L'eventuale denuncia dell'accordo bilaterale sul trasporto aereo pesa come una spada di Damocle sul trasporto aereo.

Aviazione

Il trasporto aereo soffre per gli alti costi in Svizzera. Gli aeroporti, le compagnie aeree e i trasportatori di merci per via aerea assumono ad esempio i costi relativi alla sicurezza che, in altri paesi, sono sopportati dai poteri pubblici. Inoltre, l'eventuale collegamento della Svizzera al sistema comunitario di scambio di quote d'emissione potrebbe comportare uno svantaggio concorrenziale per le compagnie aeree elvetiche rispetto ai loro concorrenti americani o asiatici. L'eventuale denuncia dell'accordo bilaterale sul trasporto aereo concluso con l'UE pesa come una spada di Damocle sul trasporto (merci) aereo. Essa provocherebbe importanti inconvenienti operativi, rincarerebbe fortemente i prezzi di trasporto e penalizzerebbe le imprese esportatrici svizzere.

Navigazione

La navigazione interna dispone di un potenziale d'ottimizzazione. Le convenzioni di regolamentazione della doppia imposizione per gli equipaggi comportano delle lacune e non includono ad esempio le navi della navigazione interna. Nuove disposizioni unilaterali, come la legge sul salario minimo in Germania, che si applica anche ai trasporti sulla tratta tedesca del Reno tra Basilea e Rotterdam, aggravano fortemente gli oneri amministrativi. Le regolamentazioni dell'UE minacciano la sovranità della Commissione Centrale per la Navigazione sul Reno (CCNR), incaricata della regolamentazione intergovernativa della navigazione sul Reno. Grazie ai trattati della CCNR, la Svizzera dispone attualmente di un libero accesso al Reno garantito dal diritto internazionale. Questo diritto dev'essere difeso, in particolare perché la Convenzione di Mannheim contiene l'obbligo, per tutti gli Stati contraenti, di garantire una navigazione senza ostacoli.

Esempi concreti
di prestazioni del trasporto
merci toccate dal quadro
normativo.

Ferrovia

Legge sul lavoro obsoleta nel trasporto merci su rotaia

La legge federale sul lavoro nelle imprese di trasporti pubblici (LDL) riflette la mentalità che prevaleva nell'ambito della società in occasione della sua elaborazione all'inizio degli anni '70. In primo luogo, il sistema di calcolo complica il conteggio della durata media del lavoro tra i vari mezzi di trasporto. Secondo, questa legge è superata e dev'essere adattata alle realtà socio-economiche attuali. Occorre prevedere maggiore flessibilità, in particolare per quanto riguarda le corse speciali e la regolamentazione delle pause. L'obbligo di iniziare e terminare il servizio presso la postazione di lavoro genera una moltiplicazione delle corse di servizio, considerate come tempo di lavoro; ciò non è compatibile con una gestione redditizia del traffico merci. Anche la regolamentazione concernente le pause-pranzo crea problemi analoghi. Tutto ciò genera controsensi, tenuto conto dell'importanza del lavoro notturno in questo settore e delle lunghe distanze percorse. La flessibilità e la produttività ne soffrono.

Strada

Inasprimento costante della legislazione sulla circolazione stradale

La legislazione sulla circolazione stradale è in costante evoluzione a seguito dei progressi tecnologici e delle aspettative sempre più elevate della società. Il programma Via Sicura, l'inasprimento delle prescrizioni sui gas di scarico, il rafforzamento dei controlli stradali e l'allungamento della lista delle multe ordinarie sono una spia di questa situazione. Il legislatore è spesso tentato di regolare ogni caso particolare, ciò che rimette in discussione l'efficienza del trasporto merci sulla strada.

Limitazione di velocità per i camion

La velocità massima dei camion può essere aumentata da 80 a 90 km/h senza che ciò nuoccia alla sicurezza o all'ambiente: i camion dispongono ora di sistemi d'assistenza (assistenza al freno, mantenimento della traiettoria, regolatori di velocità adattabili, aiuto alla vigilanza, assistenza alla frenata d'emergenza ecc.) che hanno considerevolmente aumentato in questi ultimi anni l'efficienza dei freni e dei rallentatori e dunque la sicurezza della guida.

Limitazione assurda del peso degli autofurgoni

La limitazione del peso totale degli autofurgoni a 3,5 tonnellate non si giustifica né per ragioni di capacità né per ragioni tecniche. Dal momento che la dimensione degli autofurgoni non è limitata, essi possono essere concepiti in maniera da offrire dei volumi di carico più importanti. I costruttori potrebbero senza problemi offrire dei carichi utili superiori. Con un peso totale di 4,5 tonnellate verrebbero inoltre impiegati maggiormente veicoli senza rimorchi, ciò che ridurrebbe l'impatto sull'infrastruttura stradale.

Aviazione

Gli aeroporti pagano i costi per la sicurezza

In Svizzera, gli aeroporti nazionali garantiscono le funzioni di sicurezza, come la sorveglianza delle recinzioni dell'aeroporto, il controllo degli aerei parcheggiati, il pattugliamento degli edifici e dei terreni dell'aeroporto. Queste misure penalizzano la posizione degli aeroporti svizzeri di fronte ai loro concorrenti internazionali, poiché le spese che questi controlli originano – circa 40 milioni di franchi – non sono sopportate per la gran parte dallo Stato, come è il caso all'estero, bensì dagli aeroporti stessi. Questo penalizza la competitività della piattaforma aerea svizzera.

Linee direttive dell'economia

Bisognerebbe eliminare le disposizioni inutili ed inefficaci della legislazione sul trasporto merci e vegliare affinché gli scambi internazionali di merci dispongano in futuro di un quadro regolamentare moderno, stabile e non discriminatorio.

Proposte concrete

Ferrovia

- ! Le regole di lavoro sono rigide e più restrittive delle norme internazionali.
- ▶ Flessibilizzare le regole di lavoro applicabili al trasporto su rotaia di merci e allinearle alle disposizioni che reggono il trasporto stradale, nonché alle norme internazionali in vigore.

Strada

- ! Il settore stradale è sottoposto ad esigenze sempre più severe.
- ▶ Fermare l'inasprimento delle condizioni quadro per il trasporto di merci su strada. Una regolamentazione efficace delle attività di trasporto e di logistica deve basarsi su principi liberali dell'economia di mercato.
- ! Il potenziale d'efficienza del trasporto di merci è sottosfruttato.
- ▶ Aumentare la velocità massima dei camion a 90 km/h sulle autostrade e le semiautostrade. Il traffico guadagnerebbe in fluidità. Anche l'armonizzazione con il traffico viaggiatori va aumentata.

Aviazione

- ! **Sui mercati internazionali, il trasporto aereo svizzero è penalizzato dal livello elevato dei costi per la sicurezza.**
- ▶ Prevedere l'assunzione da parte dei poteri pubblici di alcuni costi previsti per la sicurezza.
- ! **Le incertezze sul mantenimento dell'accordo bilaterale sul trasporto aereo penalizzano il settore.**
- ▶ Mantenere l'accordo bilaterale sul trasporto aereo concluso con l'UE, per non limitare drasticamente l'efficienza della logistica del trasporto aereo.
- ! **Il sistema di scambio delle quote d'emissione dell'UE genera una distorsione della concorrenza.**
- ▶ Rifiutare l'introduzione unilaterale del sistema comunitario di scambio di quote d'emissione nel settore aereo, che nuocerebbe alla competitività dell'aviazione svizzera.
- ▶ Impegnarsi a favore di un accordo globale vincolante sul clima nell'ambito dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI).

Navigazione

- ! **Permane un'incertezza giuridica sulle convenzioni di doppia imposizione concernente le navi della navigazione interna.**
- ▶ Applicare rigorosamente le disposizioni in vigore della Commissione Centrale per la Navigazione sul Reno (CCNR). Occorre inoltre colmare le lacune che sussistono nelle convenzioni per evitare la doppia imposizione (CDI) concernente le navi della navigazione interna stabilite con alcuni Stati e concludere nuove CDI con altri Stati importanti (ad esempio Germania e Francia).
- ! **La Convenzione di Mannheim è rimessa in discussione dall'UE.**
- ▶ Salvaguardare i diritti di navigazione sul Reno garantiti dal diritto internazionale. La Svizzera deve impegnarsi chiaramente a favore della Convenzione di Mannheim. Il trasferimento delle competenze della CCNR all'UE non deve rimettere in discussione i principi fondamentali enunciati nella convenzione, in particolare il libero accesso al Reno.

I processi di pianificazione e di decisione politica trascurano gli interessi del trasporto merci. Dev'essere possibile costruire e sfruttare rapidamente delle infrastrutture adattate alle necessità e coordinate a livello internazionale.

Punto critico

4

I processi di pianificazione e di decisione politica rappresentano un ostacolo alla gestione di infrastrutture di carico e di piazze logistiche appropriate. Essi sono troppo lunghi, non sono coordinati con gli standard internazionali e tra i diversi vettori di trasporto e non coinvolgono sufficientemente gli ambienti economici.

Ferrovia

Il programma di sviluppo strategico (PROSSIF 2030) è in fase di pianificazione. La prima tappa di sviluppo (2025) trascura gli interessi del trasporto ferroviario di merci. Questo in futuro non deve ripetersi. La pianificazione delle infrastrutture del traffico di transito è perfettibile. Con le nuove linee ferroviarie attraverso le Alpi (NTFA) si conclude il più grande cantiere svizzero. I primi treni merci passeranno attraverso il tunnel di base del Gottardo nel corso del 2016. Questa nuova trasversale alpina costa alla Svizzera oltre 24 miliardi di franchi. Quindici anni dopo l'inizio dei lavori, l'utilità di questa nuova infrastruttura di trasporto merci rimane incerta. Da una parte, perché il coordinamento internazionale del progetto delle NTFA è insufficiente: le linee di collegamento dei paesi situati a nord e a sud della Svizzera entreranno in servizio soltanto tra qualche decennio. D'altra parte, il rapporto costi-benefici delle opere NTFA – che sono state principalmente finanziate dal provento della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPcP) – per il traffico merci è rimesso in discussione dalla frequenza dei treni viaggiatori. La gestione del corridoio internazionale di trasporto merci su rotaia soffre di una mancanza di coordinamento, che si traduce in differenze significative a livello della pianificazione delle infrastrutture, del concetto di gestione, del coordinamento dei cantieri e delle prescrizioni di sicurezza lungo l'asse nord-sud. Questa situazione origina delle perdite di capacità, dei ritardi e dei costi supplementari per le imprese del settore della logistica.

Strada

Anche nel trasporto stradale, la tappa 2030 del programma di sviluppo strategico è in corso di pianificazione. È difficile capire il grado di coordinamento delle pianificazioni strategiche della ferrovia e della strada, considerato come queste procedure siano gestite da due uffici federali diversi (Ufficio federale dei trasporti e Ufficio federale delle strade). Inoltre, il futuro fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) non prevede delle infrastrutture specifiche per il trasporto merci, mentre esistono determinate lacune da colmare a livello degli agglomerati. A ciò va aggiunto che i processi di pianificazione e di realizzazione di nuove infrastrutture stradali si estendono spesso su vari decenni. La realizzazione di progetti stradali che rispondano alle urgenti necessità è regolarmente frenata dalle opposizioni e dai ricorsi delle associazioni che mirano ad impedire lo sviluppo dell'infrastruttura stradale, ciò che nuoce non solo alla qualità della rete stradale – il principale vettore di trasporto in Svizzera – ma anche all'ambiente e alla sicurezza del traffico.

Aviazione

L'aeroporto di Zurigo – unico hub intercontinentale della Svizzera – è già fortemente regolamentato. Esso è chiuso al traffico dalle ore 23.30 alle 6.00 del mattino e la sua gestione ostacolata da un contesto politico rigido: indice zurighese delle emissioni sonore (Zürcher FluglärmindeX, ZFI), Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA), periodi di divieto di volo previsti dalla regolamentazione tedesca (Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung, DVO), legislazione sulla protezione dell'ambiente, e altre norme ancora. Non è escluso che venga inoltre concluso un nuovo trattato internazionale tra la Svizzera e la Germania sulla questione dell'aeroporto di Zurigo.

Navigazione

Nel 2009 è stato allestito a livello nazionale un rapporto sulla politica svizzera in materia di navigazione. Non esiste un'altra riflessione strategica sullo sviluppo della navigazione sul Reno. In qualità di vettore di trasporto efficiente e sostenibile, la navigazione sul Reno non è sufficientemente presa in considerazione nella pianificazione generale dei trasporti, ciò che costituirebbe una condizione preliminare ad una migliore connessione dei vari vettori di trasporto.

Esempi concreti
di processi di pianificazione
e di decisione politica che
trascurano gli interessi del
trasporto merci.

Ferrovia

Le linee di collegamento a nord e a sud della NTFA non sono pronte

Secondo il calendario del Consiglio federale, la messa in servizio del tunnel di base del Gottardo è prevista per la fine del 2016 e quella del tunnel del Ceneri nel 2019. Al termine della costruzione della NTFA e del corridoio di quattro metri, la Svizzera disporrà sull'asse nord-sud di infrastrutture ferroviarie competitive per il trasporto delle merci. La pianificazione delle linee di raccordo necessarie al traffico d'importazione, d'esportazione e di transito in Italia e in Germania ha però subito dei ritardi e si concluderà solo fra alcuni anni. È lecito temere che le capacità necessarie al trasporto internazionale di merci si rivelino insufficienti o che il trasporto nazionale di viaggiatori avrà già occupato i tracciati delle nuove trasversali alpine quando la capacità delle linee d'accesso sarà disponibile.

Nessuna gestione del corridoio di transito

Per quanto concerne il traffico di transito, la gestione del corridoio si caratterizza per una lacuna di coordinamento. Nel 2012, sono stati effettuati simultaneamente dei lavori di manutenzione sugli assi del Sempione e del Brennero, benché la chiusura della linea del Gottardo a seguito di una frana abbia provocato una grave interruzione dell'approvvigionamento di merci mediante la ferrovia.

Strada

Lo sviluppo della rete stradale è un percorso ad ostacoli

Lo sviluppo della rete stradale in Svizzera è una questione annosa. A seguito delle opposizioni dei cittadini e dei ricorsi delle associazioni, la costruzione di nuove strade è oggi un percorso ad ostacoli. Diversi progetti stradali urgenti aspettano da anni – se non decenni – nei cassetti. L'esempio più noto è quello dell'autostrada dell'Oberland zurighese, concepita nel 1965. Quasi cinquant'anni dopo il lancio del progetto, l'A53 non è ancora conclusa e un anello importante deve ancora essere realizzato tra Uster e Hinwil. La costruzione di quest'ultimo tratto contribuirebbe a sgravare i comuni interessati dal traffico di transito. Altro esempio: l'allargamento a sei vie del tratto dell'A1/A2 Härkingen – Wiggertal situato all'intersezione degli assi nord-sud ed est-ovest, ossia nel cuore della rete stradale elvetica: sono trascorsi quasi vent'anni tra l'inizio della pianificazione e la realizzazione dei lavori.

Navigazione

Il ruolo della Confederazione in materia di pianificazione delle infrastrutture non è stato precisato

Sebbene il Consiglio federale abbia sottolineato nel suo rapporto del 2009 sulla navigazione l'importanza dei porti renani, è incomprensibile che non ci siano basi legali che precisino il ruolo della Confederazione in materia di pianificazione e di costruzione di infrastrutture. La nuova legge sul trasporto di merci, che sarà sottoposta alle Camere nel 2015, mira a colmare questa lacuna.

Linee direttive dell'economia

L'economia deve poter contare sullo sviluppo effettivo ed efficiente delle infrastrutture del trasporto merci. Bisogna pianificare i processi di decisione politica in modo da permettere la gestione di infrastrutture di carico e di centri logistici efficienti, appropriati e coordinati a livello internazionale.

Proposte concrete

Ferrovia

- ! Il programma di sviluppo strategico per l'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) trascura gli interessi del traffico merci.
- ▶ Concedere maggiore attenzione ai bisogni del trasporto merci in occasione della pianificazione dei progetti PROSSIF. Questo criterio deve contare maggiormente nelle analisi costi-benefici.
- ! L'utilità della costruzione della NTFA per il traffico merci rimane incerta.
- ▶ Vegliare affinché il traffico merci approfitti della costruzione della NTFA. Questo è il ruolo della Confederazione. Nell'ambito degli sviluppi futuri del traffico internazionale, la Svizzera deve sollecitare un impegno deciso dei partner stranieri per portare a termine le linee di collegamento a nord e a sud.
- ▶ Tener conto dei bisogni del traffico merci per la pianificazione dei tracciati dei nuovi tunnel NTFA e vegliare affinché i tracciati destinati a questo tipo di trasporto siano effettivamente attribuiti.
- ! A livello internazionale non è stato elaborato nessun concetto per il corridoio merci su rotaia.
- ▶ Migliorare il coordinamento internazionale lungo i principali assi di transito. Bisogna introdurre un sistema di gestione delle infrastrutture coordinato a livello internazionale che raggruppi la pianificazione, la gestione, la manutenzione, la sicurezza e le misure urgenti.

Strada

- ! **Gli aspetti intermodali della pianificazione delle infrastrutture non sono sufficientemente presi in considerazione.**
- ▶ Integrare tutti i vettori di trasporto in occasione della pianificazione delle infrastrutture di trasporto. L'organizzazione degli uffici di trasporto competenti dev'essere rivista allo scopo di permettere un miglior coordinamento della pianificazione dei trasporti.
- ! **Il programma di sviluppo strategico per l'infrastruttura stradale (PROSSIF) trascura gli interessi del traffico merci.**
- ▶ Concedere maggiore attenzione ai bisogni espressi dal settore del traffico merci durante la pianificazione dei progetti PROSSIF. Questo criterio deve contare maggiormente nelle analisi costi-benefici.
- ! **La lentezza delle procedure e della realizzazione dei progetti di infrastrutture stradali ostacola la modernizzazione della rete stradale.**
- ▶ È urgente ridurre i termini di pianificazione e di costruzione delle infrastrutture stradali. La Confederazione deve trovare delle soluzioni che permettano di accelerare la realizzazione dei futuri progetti stradali. Questo comporta in particolare una revisione delle procedure di ricorso nel settore della costruzione delle strade.
- ▶ Bisogna inoltre calcolare i costi economici legati al rinvio di progetti infrastrutturali stradali e ferroviari. Spetta alla Confederazione farlo.

Aviazione

- ! **Le capacità di sviluppo degli aeroporti nazionali sono limitate.**
- ▶ Pianificare subito alcuni adeguamenti delle piste dell'aeroporto di Zurigo, che diventeranno necessari in futuro.
- ▶ Evitare e rifiutare ogni ulteriore restrizione concernente gli arrivi e le partenze.

Navigazione

- ! **Insufficiente salvaguardia e sviluppo della navigazione sul Reno e dei porti nella pianificazione nazionale del trasporto merci.**
- ▶ Spetta alla Confederazione avere un ruolo attivo in materia di pianificazione strategica di sviluppo dei porti nell'ambito della pianificazione dell'insieme dei vettori di trasporto.

Il finanziamento delle infrastrutture di trasporto non tiene conto dell'utilità del trasporto merci. Occorre maggiore trasparenza e più verità dei costi in occasione del finanziamento di nuove infrastrutture.

Punto critico

5 Nel corso degli ultimi decenni è stato trascurato un finanziamento solido e sostenibile delle infrastrutture di trasporto. Le conseguenze finanziarie dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria per lo Stato e la clientela sono incerte. Lo sviluppo adeguato delle infrastrutture stradali e portuali pone importanti sfide finanziarie.

Lo sviluppo di offerte ferroviarie non redditizie motivato da ragioni politiche può diventare un pozzo senza fondo.

Ferrovia

Le decisioni d'investimento legate all'infrastruttura ferroviaria mancano di trasparenza a livello dei costi. Nel corso di questi ultimi anni, i costi di gestione e manutenzione che derivano dagli investimenti ferroviari non sono stati presi in considerazione nelle decisioni politiche. Questo ha provocato un costante aumento delle spese di gestione e di manutenzione della rete ferroviaria, la quale soffre attualmente di importanti lacune. Il bisogno di ricupero a livello della manutenzione è di circa 2,3 miliardi di franchi. Il fondo d'infrastruttura ferroviario creato dal Consiglio federale è uno strumento di finanziamento che mette l'accento sulla manutenzione e meno sull'ampliamento della rete ferroviaria. Ciò non toglie che non si conceda sufficiente attenzione alla questione dei costi correnti che generano gli investimenti. Lo sviluppo di offerte ferroviarie non redditizie, motivate da ragioni politiche, compromette la redditività del sistema ferroviario. Vi è il rischio che la manutenzione della rete ferroviaria diventi un pozzo senza fondo, che potrà essere finanziato solo a scapito di nuovi investimenti. I progetti di trasporto regionale costano caro e non sono realizzati sulla base di una valutazione trasparente dei costi. Il livello elevato dei prezzi dei tracciati nel confronto internazionale costituisce un ulteriore handicap. Inoltre, il sistema attuale dei prezzi dei tracciati penalizza i treni merci pesanti e limita l'aumento della produttività.

Strada

Attualmente, il provento delle imposte e delle tasse versate dagli utenti della strada (imposta sui carburanti, vignetta autostradale) supera i costi della Confederazione. Una parte di questi fondi è dunque versata nella cassa generale della Confederazione o sovvenziona progetti ferroviari. Tenuto conto del prevedibile aumento delle spese, della diminuzione delle entrate del fondo stradale e della necessità di adottare delle misure urgenti per eliminare i problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali, la Confederazione potrebbe essere costretta a trovare a medio termine nuove fonti di finanziamento. La creazione del fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) risponde alla necessità di stabilire nuove basi per il finanziamento della rete stradale. Non si sa al momento in quale misura le infrastrutture di trasporto merci potrebbero beneficiare di un cofinanziamento, ad esempio attraverso i progetti d'agglomerato.

Navigazione

I porti renani svizzeri, a Basilea, sono una piattaforma d'approvvigionamento d'importanza nazionale le cui infrastrutture portuali non beneficiano tuttavia di un finanziamento federale, contrariamente alla strada e alla ferrovia. La continua crescita del trasporto mediante container necessiterà prima o poi di un aumento delle capacità, il cui finanziamento non è per ora garantito.

La Confederazione concede dal 1948 delle fideiussioni alla flotta d'alto mare, per assicurare l'approvvigionamento del paese in tempo di crisi. Questo non permette alla Svizzera di garantire il suo approvvigionamento fino alla frontiera, ma il Reno offre un accesso diretto – e garantito dal diritto internazionale – ai due principali porti europei del mare del Nord (Anversa e Rotterdam). Nell'interesse dell'approvvigionamento del paese, la Svizzera deve inoltre poter contare su una flotta per la navigazione interna, in particolare delle navi-cisterna e delle navi per il trasporto di merci secche.

Esempi concreti

in cui il finanziamento delle infrastrutture di trasporto non tiene conto dell'utilità del trasporto merci.

Ferrovia

Aumento dei costi di gestione e manutenzione

L'aumento dei costi di manutenzione della rete ferroviaria pesa sui risultati delle FFS. L'aumento costante del numero di passeggeri, l'utilizzo intensivo della rete ferroviaria e l'acquisto di nuovo materiale rotabile per il trasporto dei viaggiatori accentuano la pressione sull'infrastruttura ferroviaria. Una tratta di sei chilometri della nuova linea Mattstetten – Rothrist ha dovuto essere cambiata soltanto dieci anni dopo la sua messa in servizio. La congestione della rete e l'aumento concomitante delle spese di manutenzione non sono stati presi sufficientemente in considerazione, sia a livello dell'analisi della redditività dei nuovi progetti, sia della fissazione dei prezzi.

Navigazione

Ruolo poco chiaro della Confederazione nel finanziamento dei porti

La costruzione e la manutenzione delle infrastrutture dei porti renani svizzeri sono finanziati dai cantoni di Basilea Città e Basilea Campagna. I contributi assumono la forma di investimenti diretti e di affitto di superfici a prezzi inferiori a quelli di mercato. Considerata l'importanza nazionale di questi porti, il ruolo della Confederazione non è definito in maniera abbastanza precisa.

Nessuna fideiussione per la navigazione interna

L'UE prevede di promulgare nuove prescrizioni per quanto concerne le emissioni dei motori utilizzati al di fuori del settore della strada. I valori limite proposti in un primo tempo per la navigazione interna non possono essere rispettati con i motori disponibili sul mercato. I fabbricanti non hanno interesse a sviluppare dei motori che soddisfino le nuove esigenze, poiché il mercato dei motori delle navi è relativamente ristretto. L'utilizzo di altri carburanti (gas liquido) potrebbe essere una soluzione. Questo rincarerebbe tuttavia l'acquisto di nuove imbarcazioni per la navigazione interna. Numerosi Stati propongono degli aiuti sotto forma di crediti per l'acquisto di battelli; la Svizzera li propone solo per la flotta d'alto mare.

Linee direttive dell'economia

Il finanziamento delle infrastrutture del trasporto merci deve poggiare su basi solide a lungo termine, ciò che richiede maggiore trasparenza e una maggiore verità dei costi in occasione del finanziamento e della costruzione di nuove infrastrutture. La chiave di ripartizione deve porre maggiormente l'accento sul principio di causalità (secondo il quale gli utenti pagano per le spese causate).

Proposte concrete

Ferrovia

- ! **Deficit di trasparenza a livello dell'utilità e dei costi di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.**
 - ▶ Occorre tener conto nelle decisioni d'investimento dei costi del ciclo di vita di un'infrastruttura ferroviaria. Questo richiede maggiore trasparenza nei costi di gestione e manutenzione. Si tratta dunque, da una parte, di favorire una maggiore applicazione del principio di causalità e, dall'altra, di depoliticizzare e migliorare l'obiettività delle decisioni d'investimento.
 - ▶ Nell'ambito di analisi di redditività, valutare i progetti d'ampliamento della rete ferroviaria in funzione della loro utilità per il traffico merci.

- ! **Mancato rispetto del principio di causalità nella fissazione del prezzo dei tracciati.**
 - ▶ Il sistema dei prezzi di tracciato va rivisto. Il prezzo deve tenere maggiormente conto dell'usura delle infrastrutture e del relativo utilizzo delle capacità. Dunque il calcolo dovrà tener conto della prestazione (chilometri-tonnellate), degli orari e dei treni/km. Esso deve integrare maggiormente la qualità dei tracciati e il consumo di energia.
 - ▶ Compensare i ritardi del traffico merci dovuti a problemi del traffico viaggiatori con un sistema di bonus-malus.

Strada

- ! **La logistica urbana non ha a disposizione infrastrutture di trasporto merci e centri logistici appropriati.**
- ▶ Prevedere un cofinanziamento federale delle infrastrutture di trasporto merci destinate a garantire l'approvvigionamento dei centri urbani, attraverso i progetti d'agglomerato.

Navigazione

- ! **I mezzi destinati al finanziamento della modernizzazione delle infrastrutture portuali sono insufficienti.**
- ▶ Tendere alla parità di trattamento tra i diversi vettori di trasporto per il finanziamento delle infrastrutture d'importanza nazionale – in particolare a livello della costruzione e della manutenzione. A questo scopo, la Confederazione deve influire maggiormente sulla pianificazione.
- ▶ Prevedere un cofinanziamento federale per il raccordo stradale delle infrastrutture portuali attraverso i programmi d'agglomerato.
- ! **Mancanza di fideiussioni per la navigazione interna.**
- ▶ Esaminare se è necessario includere la navigazione interna nel credito-quadro per le fideiussioni destinate alla flotta d'alto mare, allo scopo di garantire l'approvvigionamento del paese. Questo compito spetta alla Confederazione.

Disparità delle condizioni di concorrenza tra la ferrovia e la strada. La concorrenza è la chiave per un trasporto più efficiente delle merci.

Punto critico

6

La mancanza di concorrenza nel settore ferroviario fa sì che in questo settore, il ritmo d'innovazione sia nettamente inferiore a quello nel settore stradale, sia dal punto di vista dell'economicità, sia da quello delle emissioni per l'uomo e l'ambiente. Per contro, si costata che la concorrenza vivace che regna nel traffico stradale si traduce regolarmente in innovazioni e in guadagni d'efficienza. L'insufficiente crescita della produttività nel settore ferroviario risulta essenzialmente dal regime di mercato esistente e mette in questione l'affidabilità del traffico merci su rotaia, che perde sempre più terreno nei confronti della strada. Senza contare le norme di lavoro rigide che sfavoriscono ulteriormente il traffico ferroviario.

Ferrovia

La scarsa produttività del traffico merci su rotaia è una delle principali ragioni della sua competitività limitata. La modesta concorrenza fra le imprese ferroviarie sfocia in tariffe elevate, in mancanza d'innovazione e di orientamento al mercato. Nonostante la liberalizzazione del traffico merci su ferrovia, non vi è concorrenza intermodale. FFS Cargo è un'azienda ferroviaria che gestisce le risorse e i servizi d'importanza sistemica e occupa una posizione dominante sul mercato. Due fattori concorrono ad ostacolare l'entrata sul mercato di potenziali concorrenti: innanzitutto non è stato stabilito un catalogo delle infrastrutture pubbliche e dei servizi d'importanza sistemica accessibili senza discriminazioni («ultimo miglio») e, secondo, FFS Cargo è focalizzata sulla fornitura di prestazioni per tutta la catena di creazione di valore.

Affinché la concorrenza possa funzionare nel trasporto ferroviario di merci, i vari operatori devono essere messi sullo stesso piano. Questo non è attualmente il caso. Quale impresa ferroviaria integrata, le FFS controllano le infrastrutture ferroviarie e al contempo i servizi relativi al trasporto viaggiatori e merci.

Strada

Contrariamente al trasporto merci su rotaia, quello stradale è organizzato e finanziato dal settore privato. Esso non beneficia di sovvenzioni statali, mentre il traffico merci ferroviario ne riceve sia per le prestazioni interne che di transito. La competitività relativa della ferrovia rispetto alla strada è mantenuta artificialmente, ciò che nuoce all'efficienza dell'intero sistema di trasporto delle merci.

Il trasporto stradale, al contrario di quello su rotaia, non beneficia di sovvenzioni statali.

Il trasporto stradale presenta anche delle distorsioni della concorrenza a seguito delle lacune nella legge sulla circolazione stradale. È ad esempio possibile effettuare dei trasporti di 40 tonnellate con dei veicoli agricoli e, con questi, fare concorrenza al trasporto stradale tradizionale, senza essere sottoposti alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPcP), né alle disposizioni sulle condizioni di lavoro e le pause. Questa possibilità di aggirare le prescrizioni in vigore crea una situazione di disparità nella concorrenza.

Esempi concreti

della disparità delle condizioni di concorrenza tra la ferrovia e la strada.

Ferrovia

Nessun accesso non discriminatorio alle infrastrutture

Nelle loro stazioni merci, le FFS dispongono di locali di servizio riservati al loro personale. Questi possono beneficiare di un finanziamento incrociato, in relazione alle infrastrutture e alle prestazioni di trasporto, e non sono a disposizione dei dipendenti di concorrenti privati. In queste condizioni, le imprese private faticano spesso a rispettare le prescrizioni della legge sulla durata del lavoro che si applicano ai conducenti di locomotive, poiché non vi sono dei locali che permettano loro di fare una pausa quando sono in trasferimento. I concorrenti di FFS devono tenere conto di questo al momento della pianificazione dei turni; da questo risultano considerevoli riduzioni di produttività rispetto a FFS Cargo. Altro esempio: diverse piattaforme di trasbordo sono a sola disposizione delle FFS Cargo, anche se il grado d'utilizzo di questi costosi impianti è di regola scarso.

Strada

Concorrenza sleale nel trasporto stradale

È possibile utilizzare potenti trattori agricoli per effettuare dei trasporti con un carico utile comparabile a quello dei camion di 40 tonnellate. Nella Svizzera orientale, i camion-cisterna a velocità ridotta (40 km/h al massimo) sono autorizzati. Il settore dei trasporti subisce dunque una concorrenza sleale: da una parte, i veicoli di questa categoria non pagano la TTPcP, dall'altra le imprese interessate non sono sottoposte alle disposizioni relative alle condizioni di lavoro e alle pause.

Linee direttive dell'economia

La concorrenza è la chiave per aumentare l'efficienza del sistema di trasporto delle merci. Occorre dunque intensificare la concorrenza nel settore del trasporto ferroviario di merci. Questo esige però delle regole del gioco eque e condizioni identiche per tutti gli attori del mercato. Solo così si potrà aumentare la produttività e la redditività, nonché favorire l'innovazione e le offerte adeguate alla domanda.

Proposte concrete

Ferrovia

- ! **La concorrenza intramodale e la redditività nel trasporto ferroviario di merci restano insufficienti nonostante la liberalizzazione del mercato.**
- ▶ Intensificare la concorrenza nel settore del trasporto ferroviario di merci. Separare le infrastrutture e la gestione permetterebbe di migliorare la produttività del trasporto merci ferroviario liberalizzato. Da tempo si attendono dei miglioramenti. Occorre scorporare e rendere autonoma FFS Cargo e liberare l'impresa dall'obbligo di trasportare delle merci, affinché essa disponga di un maggiore margine di manovra. Questo crea anche le condizioni per un'attribuzione indipendente dei tracciati e un'offerta di trasporto adeguata alla domanda.
- ! **Rischio di discriminazione per l'accesso al mercato.**
- ▶ Estendere l'accesso non discriminatorio alla rete. Questo esige il permesso di accedere ai locali di servizio e alle piattaforme di trasbordo degli impianti ai vari attori. Bisogna includere la copertura dell'ultimo miglio (binari di raccordo) nell'accesso non discriminatorio alla rete. Questo comporta il completamento dell'art. 62 della legge sulle ferrovie.
- ! **Costi sistemici elevati della rete ferroviaria.**
- ▶ Prevedere la riunione delle diverse reti a scartamento normale per costituire una rete ferroviaria svizzera autonoma. Questa misura può aumentare le sinergie e la trasparenza.
- ! **Le prescrizioni in materia di condizioni di lavoro restrittive frenano il traffico merci.**
- ▶ Snellire la regolamentazione concernente le ore di lavoro sulla base di quella applicata al trasporto di merci su strada.

Strada

- ! Le prescrizioni nel settore sono aggirate grazie al ricorso a trasportatori non commerciali.
- ▶ Colmare le lacune della legge sulla circolazione stradale concernente la TTPcP, la legislazione sulla durata del lavoro e il rimborso dell'imposta sugli oli minerali. In questo modo, le imprese del ramo dei trasporti e gli altri trasportatori saranno posti su un livello di parità.

I responsabili di progetto



Kurt Lanz, lic. rer. pol.,
è membro della direzione di
economiesuisse e responsabile
del settore infrastrutture, energia
e ambiente.

kurt.lanz@economiesuisse.ch



Marcus Hassler, M.A. HSG,
è responsabile di progetto nel
settore delle infrastrutture presso
economiesuisse.

marcus.hassler@economiesuisse.ch

Ringraziamo i membri del gruppo di lavoro sui trasporti e la logistica della loro collaborazione a questa pubblicazione.

Heinz Amacker, Danser Switzerland AG
Martin Dätwyler, Handelskammer beider Basel
Frank Furrer, VAP
Werner Indermühle, presidente del gruppo di lavoro, Indermühle AG
André Kirchhofer, ASTAG
Fridolin Landolt, Planzer Support AG
Marcel Ott, Unione petrolifera
Robert Pontius, Aldi Suisse
Peter Somaglia, IG Air Cargo
Irmtraut Tonndorf, Hupac

Questa pubblicazione è disponibile in italiano, francese e tedesco.
Redazione: Simon Schärer, economiesuisse
Composizione e produzione: Wernlis, grafische Gestalter, Zurigo e Basilea
Immagini: Sandro Isler, nougat GmbH, Basilea
Stampa: DAZ Druckerei Albisrieden AG, Zurigo
Edizione: febbraio 2015
© economiesuisse 2015

economiesuisse
Federazione delle imprese svizzere
Corso Elvezia 16
Casella postale 5563
CH-6901 Lugano

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Hegibachstrasse 47
Postfach
CH-8032 Zürich

economiesuisse
Fédération des entreprises suisses
Carrefour de Rive 1
Case postale 3684
CH-1211 Genève 3

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Spitalgasse 4
Postfach
CH-3001 Bern

economiesuisse
Swiss Business Federation
Avenue de Cortenbergh 168
B-1000 Bruxelles

www.economiesuisse.ch