

# La tassa sul traffico pesante e nuove infrastrutture ferroviarie in Svizzera. Una storia di successo?

Roman Rudel

Logistica Sostenibile  
Strategie di imprese e politiche pubbliche  
Napoli, 24 settembre 2005

# Premessa

- Libro Bianco (2001) "La politica europea dei trasporti fino al 2010 : il momento delle scelte".
  - Individua nella politica svizzera sul trasporto merci:
    - un approccio da manuale
    - una posizione in linea con gli obiettivi dell'UE
- La legittimazione di tale politica è sancita dagli accordi bilaterali UE-Svizzera
- La politica svizzera dei trasporti è caratterizzata da una combinazione di tre elementi:
  - la costruzione di nuove infrastrutture ferroviarie attraverso le Alpi (Alptransit)
  - una preoccupazione per gli impatti ambientali (Intermodalità)
  - il prelievo di una tassa sul traffico pesante (TTPCP)

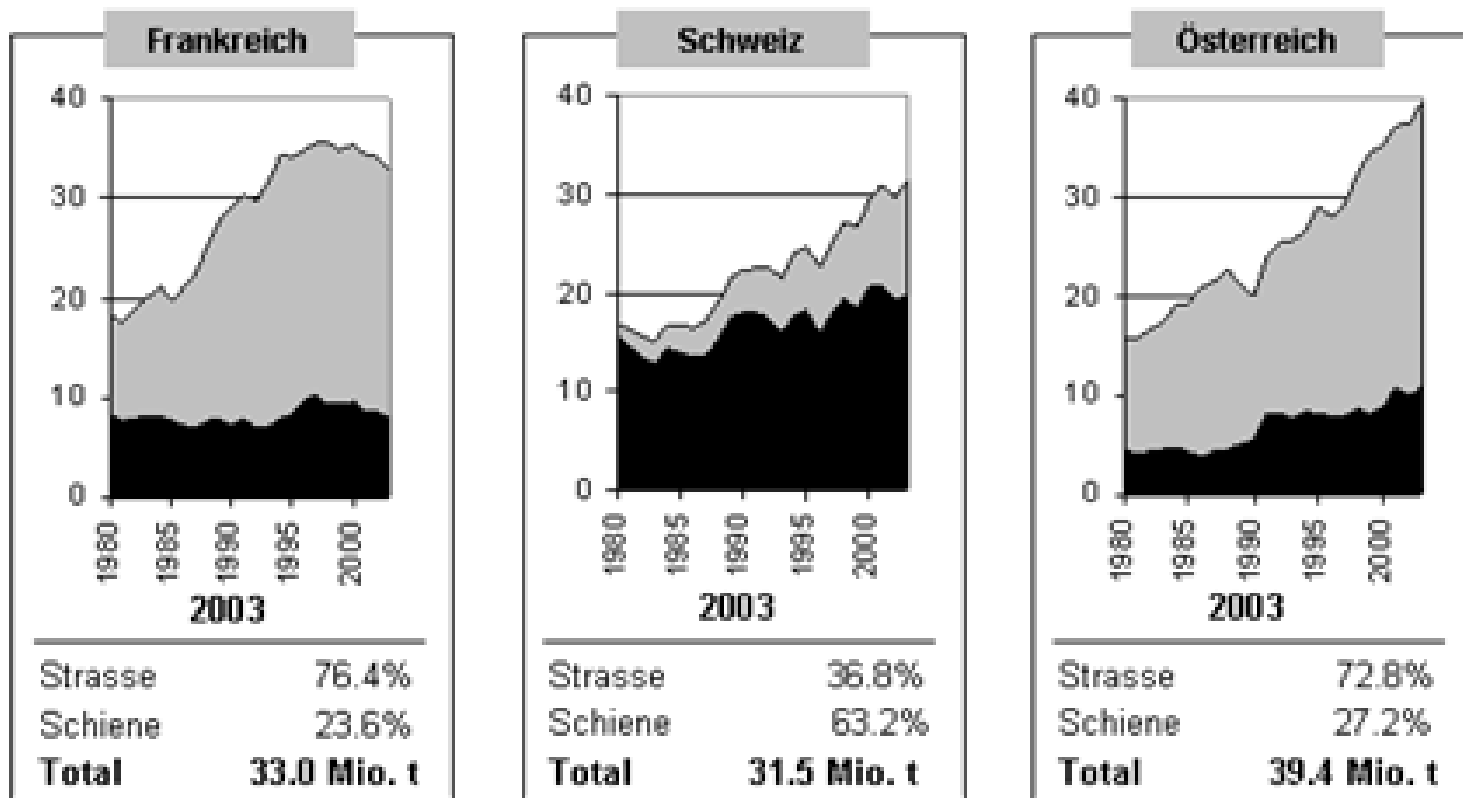
# Evoluzione della politica svizzera dei trasporti

- L'attuale politica è il risultato di:
  - un lungo processo politico (fattori sociali, politici e culturali)
  - un contesto geografico e istituzionale particolare
    - Traffico nord-sud attraverso le Alpi (collegamenti Italia-UE)
    - Ruolo delle Alpi nella storia svizzera (immaginario collettivo)
    - Democrazia diretta e possibilità d'intervento frequente attraverso i referendum (traffico pesante)
  - Concezione meccanica o statica del trasferimento strada-rotaia



Punto interrogativo

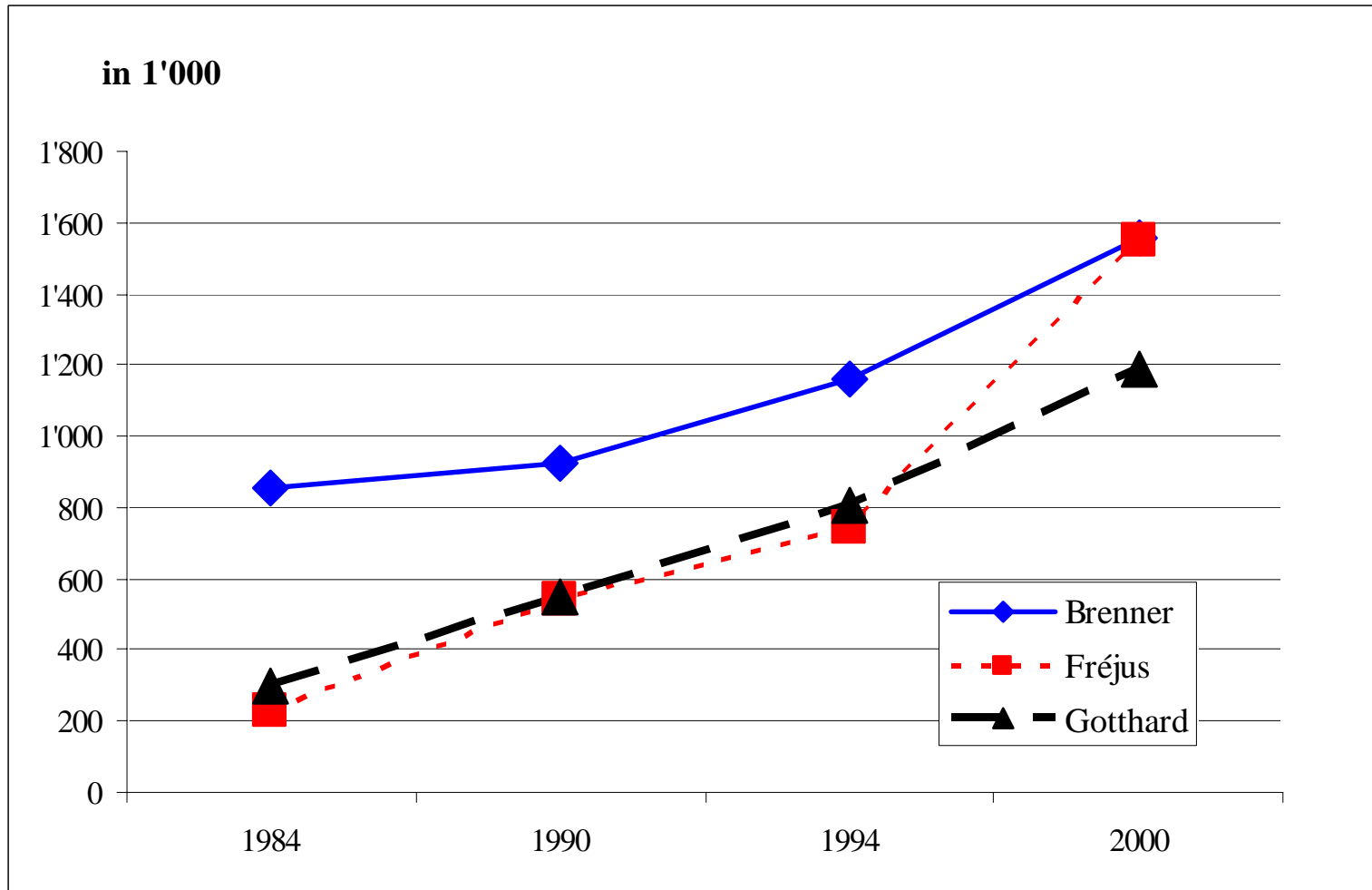
# Traffico merci attraverso le Alpi 1980-2003:



**Legende:**  Strasse  Schiene inkl. Kombiverkehr

Moncenisio/Fréjus - Brennero (mio. di tonnellate/anno (nette))

# Evoluzione del traffico stradale attraverso le Alpi



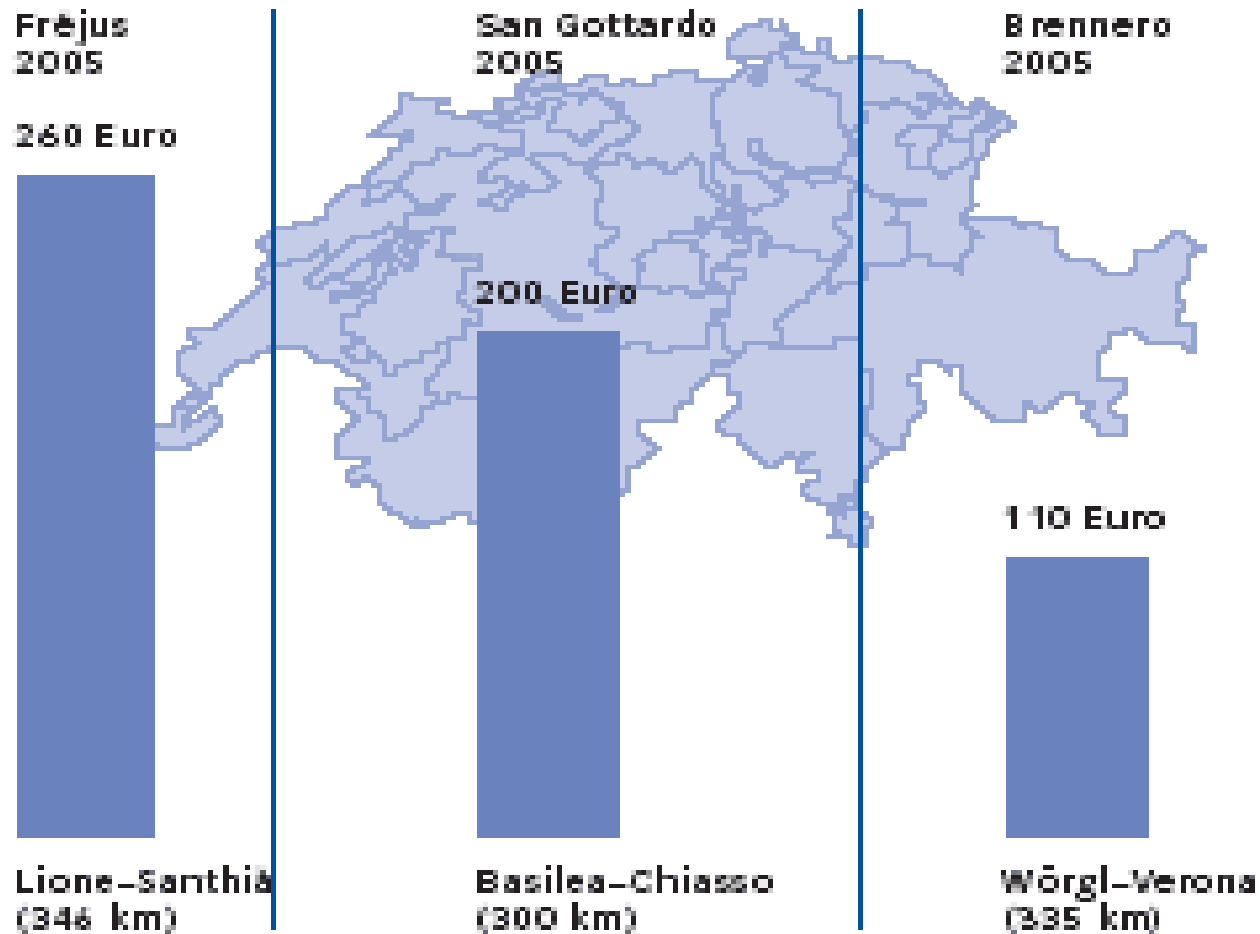
# Situazione di “partenza” anni '90

- Pressioni esterne (UE)
  - Apertura delle infrastrutture stradali al traffico pesante:
    - abbandono del limite di 28 tonnellate
    - Allentamento del divieto notturno di circolazione
- Pressioni interne
  - Posizione dominante delle ferrovie svizzere nel traffico merci attraverso le Alpi (nuove infrastrutture ferroviarie, Alptransit)
  - Mantenimento del regime di regolamentazione del traffico pesante su strada
  - Preoccupazioni ecologiche per l'ecosistema alpino (iniziativa delle Alpi/ dimezzamento del traffico pesante entro il 2007)

# La tassa sul traffico pesante 2001: nuovo regime di regolamentazione

- Sostituzione di una tassa forfettaria con una tassa commisurata alla prestazione e alle norme d'emissione per tutti i mezzi pesanti su tutte le strade
  - 2.88 cts/tkm per EURO 0 e 1
  - 2.52 cts/tkm per EURO 2
  - 2.15 cts/tkm per EURO 3, 4 e 5
- Abbandono progressivo del limite di peso di 28 tonnellate entro il 2005
- Costruzione di nuove infrastrutture ferroviarie (finanziata con la tassa sul traffico pesante)
- Favorire il trasferimento strada – rotaia (legge sul trasferimento)
- Mantenimento del divieto notturno di circolazione sulla strada (10.00 - 05.00)

# La tassa sul traffico pesante



# Le nuove infrastrutture ferroviarie



- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
|  AlpTransit Gotthard |  Lötschberg-Basistunnel |  Bahn 2000 |  Streckenausbauten Ostschweiz |
|---|--|---|--|

# Punti interrogativi

- Focus sul traffico transalpino
  - 2.5% del volume del traffico merci in Svizzera
  - alta percentuale di traffico intermodale
  - impatto dubbio sull'ambiente
- Focus sulla costruzione di nuove infrastrutture
  - nuova offerta di infrastrutture per governare il traffico pesante
  - Mancanza di misure innovative nel settore
- Focus sul prezzo del trasporto
  - si considera il prezzo, quale unico criterio di scelta modale
  - si ignora l'articolazione e l'evoluzione della domanda
  - si trascura il contesto logistico e la qualità dei servizi

# Valore delle caratteristiche di qualità del servizio di trasporto

	Riduzione del tempo di trasporto	Aumento della puntualità	Diminuzione dei danni
Disponibilità a pagare	/ 1 Std	/ 1%	/ 1%
CHF	16.19	48.23	78.01
CHF/Tonnellate	2.23	6.65	10.76

Per un trasporto medio di 7.5 tonnellate, 185 km, 600 CHF

# Conclusioni 1

- Politica svizzera dei trasporti:
  - rappresenta una grande attrattiva per i politici
  - è fortemente incentrata sul traffico pesante
- Primi effetti della tassa sul traffico pesante:
  - rinnovo della flotta dei mezzi pesanti
  - stabilizzazione del numero di mezzi pesanti sul corridoio transalpino
  - forte diminuzione dei mezzi pesanti vuoti
- Potenziali problemi con gli accessi alle nuove infrastrutture (sindrome delle megainfrastrutture)
  - levitazione dei costi di costruzione
  - insufficiente domanda (redditività)

## Conclusioni 2

- Politica svizzera dei trasporti:
  - dà un importante contributo al miglioramento dei collegamenti attraverso le Alpi
  - favorisce il trasferimento strada – rotaia e l'intermodalità
  - rimane limitata ad un segmento modesto, concentrata su un unico corridoio
  - ha un impatto minimo sull'ambiente rispetto all'investimento
  - non stimola il potenziale innovativo nel settore dei trasporti e della logistica