

Presa di posizione in relazione al progetto di legislazione sul traffico merci

Pagina 2

Management Summary

Pagine 3-7

La posizione di Hupac

Pagine 8-15

Risposta al questionario concernente il rapporto

Pagina 16

Interlocutori per eventuali domande

Il progetto di legislazione sul traffico merci è disponibile all'indirizzo:
<http://www.bav.admin.ch/aktuell/vernehmlassung/01242/index.html?lang=it>

Management Summary

Hupac vuole continuità

Nell'ambito della procedura di consultazione della nuova legge svizzera sul trasferimento del traffico merci, Hupac è favorevole al **proseguimento organico** della politica di trasferimento perseguita fino a oggi, in conformità con la Variante 1. Tale variante è fondamentale per il **traffico combinato non accompagnato (TCNA)** anche al termine dell'incentivo finanziario previsto per il momento fino al 2010.

Considerando l'indubbio **successo degli interventi di trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia** in Svizzera - 14% di mezzi pesanti in meno hanno attraversato le Alpi dal 2000, con un aumento del 50% del traffico combinato - **una riduzione delle sovvenzioni comprometterebbe i risultati conseguiti fino a oggi e impedirebbe l'attuazione a lungo termine della volontà espressa dal popolo svizzero.**

In questo momento l'industria committente europea privilegia il traffico combinato (TC). Il **dimezzamento** dei contributi d'esercizio nel periodo 2011-2017, come previsto dalla Variante 2 del rapporto, **rappresenta secondo Hupac un segnale completamente sbagliato.** Fino all'apertura della ferrovia di pianura attraverso il Gottardo, prevista tra circa 10 anni, la rotaia avrà bisogno di un supporto finanziario nell'attuale ordine di grandezza per restare competitiva rispetto alla strada. Solo in questo modo sarà possibile raggiungere l'ambizioso obiettivo di trasferimento previsto nella costituzione.

Hupac è scettica nei confronti della borsa dei transiti alpini prevista nelle tre varianti, in quanto richiederebbe una rinegoziazione dell'accordo sui trasporti terrestri con l'UE. Significativamente più efficaci sono per Hupac il **proseguimento della liberalizzazione ferroviaria** e l'apertura del mercato della rotaia in Europa, la **riforma del prezzo delle tracce** a favore del traffico merci e la promozione dell'**interoperabilità a livello europeo.** Interventi accessori, quali il **puntuale allestimento delle linee di accesso** a nord e a sud della galleria di base del Gottardo, il **finanziamento dei terminal** in regioni straniere ad alta densità di traffico e l'intensificazione dei controlli sul traffico pesante sono di fondamentale importanza nel traffico combinato transalpino.

Hupac respinge fermamente il sostanziale **potenziamento dell'Autostrada Viaggiante** ("Rola") attraverso la Svizzera, così come previsto dalla Variante 3 della procedura di consultazione. Dal suo punto di vista la Rola resta un'offerta complementare. Le ridotte capacità di traccia sarebbero utilizzate per un sistema che richiede sovvenzioni triple, a fronte di metà del carico, mentre per la manutenzione dei carri il costo è quattro volte superiore rispetto al traffico combinato non accompagnato e consente solo un trasferimento puntuale limitato all'interno del territorio svizzero, senza alcuna razionalità ecologica.

La posizione di Hupac

Hupac chiede il proseguimento dell'attuale politica di trasferimento, secondo quanto previsto dalla Variante 1

Hupac si esprime chiaramente a favore delle attuali misure di incentivazione finanziaria nell'attuale ordine di grandezza. Solo la Variante 1 potrà garantire la via intrapresa sul fronte del trasferimento del traffico, fino all'entrata in vigore della galleria di base del San Gottardo.

Da cinque anni la politica di trasferimento a favore del transito alpino è efficace. I transiti dei TIR sono diminuiti del 14%, mentre il volume in tonnellate del traffico combinato ha registrato un incremento del 50%. Attualmente il traffico combinato fa registrare volumi di crescita a due cifre. Dal mese di settembre 2005, data di entrata in funzione del nuovo terminal di Busto Arsizio-Gallarate, ampliato grazie ai finanziamenti del governo confederale, per la prima volta il TCNA transalpino di Hupac è tornato a fare registrare percentuali di crescita a due cifre.

L'attuale politica di trasferimento ha quindi successo anche se l'obiettivo di 650.000 spedizioni/anno non può essere conseguito entro i tempi previsti. Tuttavia essa deve essere portata avanti in maniera duratura, anche a tutela degli investimenti già effettuati.

I contributi confederali previsti dalla Variante 1 sono irrinunciabili fino all'entrata in vigore della NFTA-Gottardo

Fino al completamento della galleria di base del San Gottardo i treni merci in transito transalpino continueranno a circolare su un'infrastruttura ferroviaria realizzata 125 anni fa, che non consente l'efficiente produzione di prestazioni ferroviarie. La trazione multipla con tre locomotive per i treni merci pesanti resterà realtà ancora per molto tempo lungo la tratta alpina del San Gottardo.

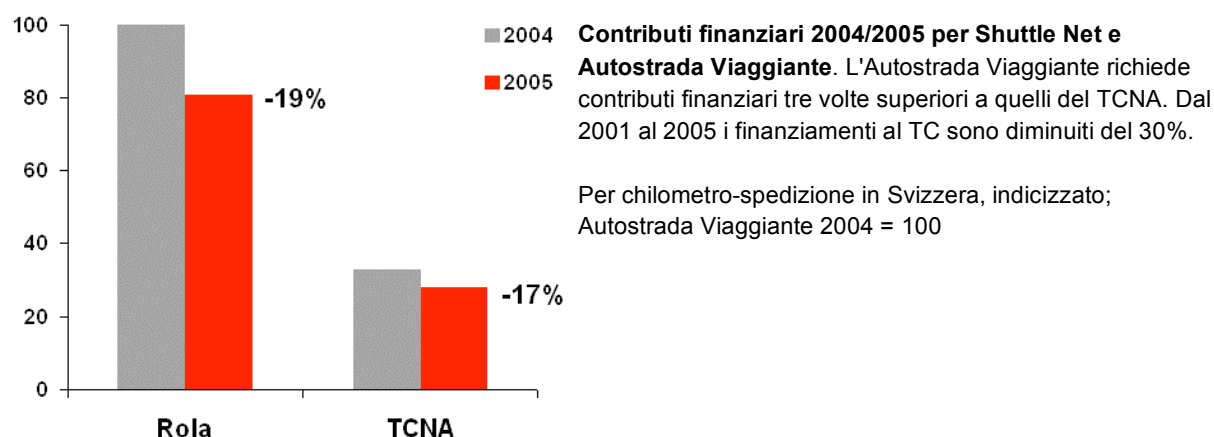
I contributi previsti dalla Variante 1 (vedi pagina 103 del rapporto concernente il progetto di legislazione sul traffico merci) costituiscono la premessa irrinunciabile per lo sviluppo economico dei traffici combinati sui tratti transalpini. Vanno a compensare le condizioni di produzione svantaggiose per la ferrovia lungo le tratte di montagna; la riduzione dei contributi è possibile solo a fronte di un aumento della produttività con l'apertura della galleria del San Gottardo NFTA. La galleria NFTA Lötschberg dovrà comunque ancora essere considerata una tratta di montagna, a causa dei notevoli dislivelli sulla rampa sud del Sempione e resterà comunque inadeguata anche sotto l'aspetto della capacità e dei profili per conseguire significativi aumenti di produttività (vedi pag. 56).

Nel traffico combinato non accompagnato non transalpino a livello europeo lungo l'asse ovest-est e nel traffico portuale continentale già oggi vengono trasferiti grossi volumi senza

sovvenzioni. Il sistema del TCNA si può quindi autofinanziare a fronte di condizioni quadro adeguate.

Hupac è favorevole al degressivo finanziamento per unità come da Variante 1

Già la situazione attuale, caratterizzata da incentivi economici decrescenti per unità (limite dell'importo totale annuo a fronte di un costante aumento del volume delle spedizioni) impone di aumentare la produttività da parte di tutti i partner della catena di trasporto combinato. Ad esempio nel 2005 la riduzione dei contributi confederali per chilometro-spedizione è stata del 17% per il traffico combinato non accompagnato e del 19% per l'Autostrada Viaggiante. Hupac è favorevole a tale sistema di finanziamento degressivo per unità, previsto anche dal progetto di legislazione sul traffico merci per il periodo 2011-2017. Anche in futuro i partner della catena logistica aumenteranno la propria produttività, per compensare la progressiva riduzione dei contributi finanziari prevista dalla Variante 1. E' tuttavia opportuno valutare in maniera realistica il margine di manovra per gli aumenti di produttività.



No al "trasferimento al risparmio", previsto dalla Variante 2

La riduzione dei finanziamenti destinati alla politica di trasferimento porta a uno sviluppo di segno contrario, che rimette in discussione i successi ottenuti negli ultimi anni sul fronte dei trasferimenti. Lungo la tratta alpina del San Gottardo non è possibile ottenere gli aumenti di produttività richiesti se si dimezzano i contributi d'esercizio. La conseguenza è un aumento dei prezzi della rotaia e un ritrasferimento dei volumi di TC sulla strada.

Le misure di risparmio previste dalla Variante 2 compromettono la redditività della NFTA

Una riduzione dei contributi finanziari comporta a livello europeo un ripensamento degli investimenti nel settore ferroviario da parte delle imprese di trasporto, logistica, ferroviarie, di produzione e distribuzione. Contemporaneamente si assisterebbe al miglioramento della

produttività della strada; mezzi pesanti da 25 metri sono già in fase di test in Germania e semirimorchi da 60 tonnellate sono allo studio nei Paesi Bassi.

Il periodo compreso tra il 2011 e l'entrata in vigore della galleria NFTA al San Gottardo è di fondamentale importanza per il processo di trasferimento. Gli utenti attuali e futuri di questo enorme investimento da CHF 15 miliardi dovranno essere motivati in questa fase a continuare ad investire nella rotaia, malgrado le insufficienti infrastrutture, contribuendo così alla politica svizzera di trasferimento. Un "trasferimento al risparmio" comporterebbe una perdita di credibilità e un forte potenziale di ritorno alla strada.

La riduzione dei contributi d'esercizio prevista dalla Variante 2 va a favore di un ritrasferimento sulla strada

Il dimezzamento dei contributi previsto dalla Variante 2 (vedi pagina 112) avrebbe oltremodo impatti negativi sull'ulteriore sviluppo del trasferimento del traffico. A rischio di ritrasferimento sulla strada sarebbero soprattutto le spedizioni di TCNA sulle brevi distanze. Secondo le nostre valutazioni, le spedizioni su strada tornerebbero ad aumentare e non scenderebbero a 1 milione di viaggi, come previsto dalla procedura di consultazione. Non è realistico ipotizzare che l'aumento della produttività delle prestazioni ferroviarie prima dell'entrata in vigore della NFTA possa compensare le riduzioni ai contributi previste nella Variante 2.

Variante 3: "Aumentare il più possibile il TCNA, mantenere nei limiti necessari la Rola".

Hupac è contraria a un sostanziale potenziamento dell'Autostrada Viaggiante. La Rola rappresenta un'offerta integrativa rispetto al TCNA e tale deve rimanere. Dal punto di vista economico, operativo ed ecologico la proposta della Variante 3 non è ragionevole e riduce il potenziale di crescita del TCNA. Il traffico sarà trasferito sulla rotaia solo per le brevi distanze, mentre per le lunghe distanze si tornerà a preferire la strada. Le ridotte capacità di traccia vengono utilizzate per un sistema che, a fronte di metà del carico, richiede sovvenzioni tre volte maggiori e una manutenzione del materiale quattro volte più costosa. Anche le infrastrutture terminalistiche necessarie nelle aree di confine sono difficilmente realizzabili a causa delle obiezioni sollevate dalle amministrazioni locali.

Hupac condivide il punto di vista espresso nel rapporto (vedi pag. 96): il trasferimento reso possibile dall'offerta Rola rappresenta solamente una soluzione isolata e non deve essere considerato come un trasferimento durevole nel senso del cambiamento da un sistema di traffico merci "solo strada" ad uno intermodale basato essenzialmente sulla ferrovia.

La borsa dei transiti alpini – Nessun effetto sui trasferimenti nel periodo 2011 - 2017

Hupac è contraria alla proposta regolamentazione legislativa della borsa dei transiti alpini come "riserva" per le seguenti motivazioni:

- la borsa dei transiti alpini presupporrebbe la rinegoziazione dell'accordo sui trasporti terrestri con Bruxelles (vedi pag. 88). Verrebbe rimesso in gioco il divieto di circolazione notturna previsto dalla Svizzera, che rappresenta peraltro un presupposto importante dell'attuale politica di trasferimento. Inoltre la rinegoziazione dell'accordo con l'UE dei 25 Stati (+2) richiederebbe un periodo di tempo di almeno 10 anni fino all'entrata in vigore. A ciò si aggiunge il fatto che la borsa dei transiti alpini non rappresenta uno strumento da cui aspettarsi effetti sui trasferimenti nel periodo in questione tra il 2011 e il 2017.
- La borsa dei transiti alpini, intesa come misura di sostegno (vedi pag. 94), è collegata al massiccio sviluppo dell'Autostrada Viaggiante. I trasporti transalpini stradali, per i quali i diritti di transito non possono essere acquistati all'asta, devono essere interamente effettuati con l'Autostrada Viaggiante. Hupac è contraria al sostanziale sviluppo dell'Autostrada Viaggiante in quanto – come già indicato - questa variante di trasporto comporta un utilizzo non efficiente delle già scarse tracce ferroviarie e dei contributi finanziari, riducendo inoltre il potenziale di crescita del TCNA. Come risultato, al posto di trasferire più traffico sulla rotaia, se ne trasferirebbe di meno!
- Con l'introduzione della borsa dei transiti alpini prima del 2017, l'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) si prefigge di ridurre in modo graduale e significativo i contributi stanziati ogni anno per la promozione dei trasporti merce su rotaia (vedi pag. 102). Hupac si domanda su cosa si basi tale convincimento e ammonisce sul rischio di illusioni e false aspettative: una riduzione dei contributi finanziari irrealistica e slegata dal mercato prima del completamento della NFTA del San Gottardo rappresenta la minaccia maggiore per il traffico combinato.

Strada e rotaia investono congiuntamente nel traffico combinato

Condizioni quadro stabili, per esempio per quanto riguarda l'impiego delle attrezzature, rappresentano la premessa necessaria affinché possano essere pienamente e durevolmente redditizi gli investimenti previsti dal traffico merci stradale per l'ulteriore sviluppo del traffico combinato. Cambiamenti significativi in termini di lunghezza e peso dei veicoli pesanti farebbero repentinamente perdere valore ad investimenti milionari effettuati da spedizionieri, ferrovie, operatori del traffico combinato e di vagoni. Il riorientamento sostanziale della politica svizzera di trasferimento, così come prospettato nelle Varianti 2 e 3 e previsto dalla borsa dei transiti alpini, rimette in questione a livello europeo gli investimenti futuri e quelli realizzati fino a oggi da parte di tutti i partner della catena del traffico combinato.

La liberalizzazione della ferrovia incentiva la produttività

La liberalizzazione del traffico merci su rotaia costituisce, secondo Hupac, lo strumento privilegiato per aumentare la produttività nel settore ferroviario. Dopo la procedura d'offerta internazionale effettuata alla fine del 2004, per il 2005 Hupac ha affidato a cinque società ferroviarie la trazione dei propri 15.000 treni attraverso la Svizzera. L'aggiudicazione degli

appalti è stata effettuata sulla base del rapporto prezzo/prestazione. Il principio della responsabilità unica - per la trazione internazionale dall'origine alla destinazione è di volta in volta responsabile una sola azienda - ha consentito un significativo incremento della produttività grazie all'abbattimento di interfacce e all'utilizzo più razionale dei mezzi di trazione nel traffico transfrontaliero. Ciò è stato reso possibile grazie al riorientamento di FFS come società ferroviaria operante a livello internazionale.

Interventi effettivi: contributi alle infrastrutture terminalistiche

I terminal ben funzionanti rappresentano uno dei fattori principali per l'ulteriore sviluppo del traffico combinato. Negli ultimi anni i contributi per la costruzione di strutture terminalistiche ferroviarie efficienti all'interno e all'estero hanno accelerato il processo di trasferimento. L'esempio del terminal Hupac di Busto Arsizio-Gallarate in Italia settentrionale illustra chiaramente quanto siano importanti le capacità di trasbordo ai fini del trasferimento. Con una capacità di circa 300.000 spedizioni stradali, un terzo del volume complessivo di traffico combinato destinato al passaggio attraverso la Svizzera può essere trasbordato a Busto.

I contributi finanziari destinati alle strutture terminalistiche devono assolutamente essere previsti anche per il periodo successivo al 2011. Di primaria importanza è che gli investimenti siano destinati solo a impianti in grado di rispondere alle esigenze del mercato e situati in regioni in grado di sfruttare il necessario potenziale di trasferimento.

Il mercato dei trasporti europeo ha bisogno di una politica dei trasporti coordinata a livello europeo

Il ruolo precursore della Svizzera nella politica dei trasporti è fuori discussione. Hupac si attende dalla politica dei trasporti svizzera un deciso intervento presso l'UE e i paesi confinanti. I temi principali sono:

- proseguimento della liberalizzazione del settore ferroviario e dell'apertura del mercato della rotaia;
- potenziamento delle tratte di accesso alla NFTA;
- introduzione di un regolatore attivo che faccia avanzare l'apertura del mercato, analogamente a quanto avviene con la ComCom nel settore delle telecomunicazioni;
- promozione dell'interoperabilità.

Risposta al questionario concernente il rapporto

E' d'accordo con gli obiettivi generali del progetto?

Sì. Il progetto legislativo porta chiarezza. Dà una visione chiara di come sarà affrontato il trasferimento del traffico sul piano politico dopo il primo periodo 2000-2010. Ciò costituisce la base fondamentale per tutte le decisioni d'investimento.

Appoggia gli obiettivi della futura politica di trasferimento?

2a) L'obiettivo del trasferimento deve restare anche in futuro un obiettivo formulato come numero massimo di viaggi? In caso di risposta affermativa, quale numero massimo propone?

Ai fini del controllo del conseguimento dell'obiettivo, un numero massimo di viaggi è sicuramente corretto. Il target di 650'000 mezzi pesanti previsto dalla legge sul trasferimento del traffico è ambizioso e Hupac è favorevole a questo obiettivo. La premessa è la disponibilità delle necessarie capacità ferroviarie e di trasbordo.

2b) Ritene giustificata la proroga della data di realizzazione di tale obiettivo a due anni dopo l'apertura della galleria di base del San Gottardo?

L'obiettivo di due anni dopo l'apertura della galleria di base del San Gottardo appare stretto. Fino ad allora il traffico combinato si trova a operare su un'infrastruttura vecchia di 125 anni, che limita il potenziale di crescita della produttività. All'entrata in funzione della NFTA occorrerà prevedere un periodo di transizione di alcuni anni, durante il quale l'industria committente e i trasportatori adegueranno i propri sistemi (nuovi contratti per i sistemi di logistica, acquisto di attrezzature idonee al TC) e nel quale il nuovo sistema ferroviario basato sulla NFTA si affermerà a livello internazionale. Numerosi trasportatori prenderanno le proprie decisioni d'investimento a favore del traffico combinato solo nel momento in cui la ferrovia di pianura della NFTA avrà dimostrato la propria redditività. Riteniamo realistico un periodo di 3-4 anni dopo l'apertura della galleria di base del San Gottardo per raggiungere il target.

2c) Condivide il parere secondo cui occorre rinunciare a definire un obiettivo ambientale nella legge sul trasferimento del traffico merci? In caso di risposta negativa, quale tipo di obiettivo ambientale ritiene adeguato alle esigenze della protezione dell'arco alpino?

Sì. Con la riduzione del numero di viaggi caleranno anche le emissioni dannose.

2d) Condividi il parere secondo cui occorre rinunciare all'obiettivo della quota di mercato?

Sì.

3) Come valuta le singole varianti proposte?

3a) Condividi la valutazione delle misure di trasferimento ferroviarie e stradali e dei margini di manovra esistenti nelle tre varianti descritte?

3b) Come valuta il conflitto tra le esigenze della politica di trasferimento e i limiti imposti dalla politica finanziaria e del bilancio nell'ambito della continuazione del sostegno finanziario del traffico merci su rotaia? Quale variante appoggia?

Variante 1) Variante preferita.

Se gli incentivi finanziari nella grandezza d'ordine attuale saranno garantiti, è possibile perseguire un obiettivo di trasferimento di 650'000 viaggi di mezzi pesanti. A fronte di una crescita annua del mercato pari al 2-3%, il raggiungimento dell'obiettivo dipenderà dalla disponibilità di tracce di buona qualità e in giusta quantità per il traffico merci così come da adeguate capacità terminalistiche.

Il mantenimento dei contributi finanziari in entità invariata consente di superare il periodo difficile fino all'apertura della galleria NFTA del San Gottardo. Solo in seguito il traffico combinato potrà autofinanziarsi.

Variante 2) Scartata da Hupac

Hupac ritiene che il target di 1 milione di viaggi non potrà essere conseguito dimezzando i contributi d'esercizio. Il traffico combinato perderebbe la sua competitività in particolare nei confronti delle regioni confinanti e ciò sarebbe fatale, in quanto le imprese di trasporto e di logistica, dopo l'implementazione della prima fase fino al 2010, e cioè dal 2011, tornerebbero a orientarsi verso la strada. Ciò metterebbe pesantemente in questione gli investimenti nella NFTA. Nel settore logistico da tempo è in atto un riorientamento a favore del traffico combinato, che nel frattempo fa registrare percentuali di crescita annua a due cifre. La fiducia dell'industria committente e della logistica non deve essere messa in discussione. La politica dei trasporti deve essere modellata in maniera duratura e non può trasmettere segnali sbagliati sul breve termine.

L'aumento dei prezzi del traffico combinato va a detrimento del trasferimento dei traffici. In tal modo, i trasporti su strada riacquisterebbero attrattiva rispetto alla rotaia.

Variante 3 – Autostrada Viaggiante: Scartata da Hupac

L'Autostrada Viaggiante deve continuare a rappresentare una valida offerta complementare al traffico combinato non accompagnato. Un suo sostanziale potenziamento implicherebbe invece diverse conseguenze di segno negativo:

- la Rola richiede contributi finanziari tre volte superiori a quelli del TCNA. I ridotti fondi confederali devono essere impiegati con la massima efficacia;
- le tracce ferroviarie ridotte fino e oltre il 2017 mettono a disposizione un metodo di trasporto inefficiente rispetto al TCNA: un treno Rola trasporta per traccia solo la metà di tonnellate nette rispetto a un treno TCNA, quindi in confronto al TCNA si possono trasferire su rotaia complessivamente solo metà dei trasporti stradali;
- la Rola, concepita per il traffico sulle tratte brevi per superare l'ostacolo alpino, si pone in conflitto con l'opinione condivisa a livello europeo di utilizzare quanto più possibile la rotaia per le tratte più lunghe;
- la costruzione delle strutture terminalistiche necessarie richiede superfici ampie e difficilmente disponibili nelle zone ad alta densità di popolazione (Basilea, Chiasso).

c) Quali altre opzioni ritiene possibili nell'ambito delle misure di trasferimento su ferroviarie e stradali?

Altre opzioni includono:

Potenziamento delle infrastrutture

Con la NFTA, nascerà nel cuore dell'Europa la più moderna infrastruttura ferroviaria. I massicci investimenti sono giustificati solo se l'intero sistema farà un salto di qualità. Il potenziamento delle linee di accesso in Svizzera, Germania e Italia è irrinunciabile, così come l'approntamento di capacità sufficienti nei terminal. È nell'interesse della politica dei trasporti svizzera che le necessarie infrastrutture vengano realizzate entro i termini previsti.

Promozione dell'apertura del mercato ferroviario

In diversi paesi europei la concorrenza nel settore ferroviario resta un concetto sconosciuto. La politica dei trasporti svizzera dovrebbe sfruttare tutte le possibilità per sollecitare l'apertura del mercato ferroviario. In Svizzera la Riforma ferroviaria 2 prevede la creazione di un regolatore attivo, che promuova l'apertura del mercato, analogamente a quanto avviene con la ComCom nel settore delle telecomunicazioni.

Riforma dei prezzi delle tracce

Il sistema dei prezzi delle tracce deve essere corretto: non è ammissibile che i costi dovuti all'infrastruttura per un treno del TC siano doppi rispetto a quelli di un Intercity e che, in generale, i treni passeggeri godano di priorità sul traffico.

Armonizzazione e interoperabilità

Diversi regolamenti, norme e sistemi in vigore nei diversi paesi europei costituiscono un vero e proprio impedimento sia alla liberalizzazione, sia al trasferimento del traffico, provocando enormi costi. Devono essere eliminate le discriminazioni palesi o nascoste, ad esempio in sede di omologazione del materiale rotabile o di addebito dei costi di manovra “sull'ultimo miglio”.

Le normative e gli apparati tecnologici devono essere uniformati a livello europeo. La prevista standardizzazione dei processi e delle tecnologie ferroviarie europee si muove con grande lentezza. Anche sul noto corridoio Rotterdam ⇄ Genova occorrono tecnologie diverse per i sistemi di sicurezza dei locomotori. Per esempio sulla tratta Basel – Lötschberg – Domodossola – Novara è necessaria l'installazione di tre diversi dispositivi di sicurezza, sebbene si tratti di distanze relativamente brevi. I nuovi sistemi di sicurezza dei treni che stanno per essere messi in funzione (ECTS Lötschberg e SCMT Italia) non sono nemmeno in grado di interagire tra di loro. Nell'ambito delle locomotive sono quindi necessari investimenti considerevoli. Tutto ciò contribuisce ad incrementare sensibilmente i costi di trazione riducendo, nel contempo, l'accesso al mercato da parte di nuove, piccole società ferroviarie.

In questo caso, un processo di standardizzazione più rapido ed un coinvolgimento pubblico ancora più marcato in fatto di finanziamenti ci pare indispensabile.

4) Come valuta le singole misure?

4a) Ritenete che la definizione dei diritti di transito e l'introduzione di una borsa dei transiti alpini siano uno strumento idoneo per la realizzazione del trasferimento?

Borsa dei transiti alpini – Nessun effetto sul trasferimento del traffico nel periodo 2011-2017

Hupac è contraria alla proposta norma di legge della borsa dei transiti alpini come “riserva” per le seguenti motivazioni:

- la borsa dei transiti alpini presuppone una rinegoziazione dell'accordo sui trasporti terrestri con Bruxelles (vedi pag. 88). Il divieto di circolazione notturna previsto dalla Svizzera non avrebbe più ragione di essere; tuttavia esso rappresenta un fattore decisivo per l'attuale politica dei trasferimenti. Inoltre la rinegoziazione dell'accordo con l'UE dei 25 Stati (+2) richiederebbe un periodo di tempo di almeno 10 anni fino all'entrata in

vigore. Quindi la borsa dei transiti alpini non rappresenta uno strumento da cui aspettarsi effetti positivi sui trasferimenti nel periodo in questione tra il 2011 e il 2017.

- La borsa dei transiti alpini, intesa come misura di sostegno (vedi pag. 94), è collegata al massiccio sviluppo dell'Autostrada Viaggiante. I trasporti transalpini stradali, per i quali i diritti di transito non possono essere acquistati all'asta, devono essere interamente effettuati con l'Autostrada Viaggiante. Hupac è contraria al sostanziale sviluppo dell'Autostrada Viaggiante in quanto – come già indicato in altri punti - questa variante di trasporto comporta un utilizzo non efficiente delle già scarse tracce ferroviarie e dei contributi finanziari, riducendo inoltre il potenziale di crescita del TCNA. Come risultato, al posto di trasferire più traffico sulla rotaia, se ne trasferirebbe di meno!
- Con l'introduzione della borsa dei transiti alpini prima del 2017, l'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) si prefigge di ridurre in modo graduale e significativo i contributi stanziati ogni anno per la promozione dei trasporti merce su rotaia (vedi pag. 102). Hupac si domanda su cosa si basi tale convincimento e ammonisce sul rischio di illusioni e false aspettative: una riduzione dei contributi finanziari irrealistica e slegata dal mercato prima del completamento della NFTA del San Gottardo rappresenta la minaccia maggiore per il traffico combinato.

4b) Ritiene adeguata la continuazione delle misure finanziarie per il promovimento del traffico merci per ferrovia? Ritiene opportuno sovvenzionare il trasporto di merci per ferrovia di pianura?

Il mantenimento delle misure finanziarie è necessario e indispensabile se si persegue il trasferimento. Le seguenti misure di sostegno, che sono già in essere, dovranno essere garantite anche in futuro:

- intensificazione dei controlli sul traffico pesante;
- assistenza alla gestione del traffico pesante;
- promozione di contributi operativi, comprese riduzioni dei prezzi delle tracce;
- finanziamento degli investimenti in strutture terminalistiche.

Contributi d'esercizio agli operatori

Le attuali strutture dei costi nel traffico transalpino comportano per ogni treno senza sovvenzioni un deficit e quindi perdite per l'operatore. Il massiccio contributo preventivato da Hupac per l'ulteriore trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia implica un significativo aumento dei volumi e quindi numerosi treni supplementari.

Solo con il mantenimento futuro dei contributi finanziari attuali in valore assoluto sarà possibile coprire i deficit dei treni in circolazione e dei nuovi treni previsti per il futuro. Questo

sviluppo, in atto già da anni, ha comportato significative riduzioni delle sovvenzioni per spedizione e per chilometro-spedizione attraverso la Svizzera.

Riforma dei prezzi delle tracce

Hupac chiede la riforma dei prezzi delle tracce a favore del traffico merci rispetto al traffico passeggeri. Non si deve continuare a utilizzare il peso del treno come unico criterio per la definizione del prezzo delle tracce, ma si deve prendere in considerazione anche la mancata priorità rispetto al traffico passeggeri.

Contributi per gli investimenti in terminal

Hupac ritiene che i contributi per gli investimenti in terminal su territorio svizzero e all'estero debbano proseguire anche oltre il 2010. Senza le necessarie infrastrutture, non sarà possibile raggiungere il volume di trasporti cui la Svizzera ambisce e ha programmato. Esistono colli di bottiglia negli impianti di trasbordo dell'Italia settentrionale e a nord delle Alpi, in particolare nell'area del Benelux.

In passato Hupac ha utilizzato i mezzi disponibili con parsimonia e professionalità, conseguendo risultati tangibili, come confermano gli esempi dei terminal di Singen e Busto Arsizio-Gallarate.

4c) Ritiene auspicabile un forte cambiamento in tempi brevi della strada viaggiante?

No. I motivi esposti di seguito ci inducono a una posizione contraria:

Idea di base

La Rola attraverso la Svizzera è stata concepita per il traffico a breve distanza da confine a confine e non come il traffico combinato non accompagnato promosso dalla Hupac (e dalla UE) da un'area economica all'altra.

Offerta

Trattandosi di traffico da confine a confine, si tratta prevalentemente di un'offerta a livello nazionale.

Carico netto per unità di treno da 600 m

Il carico netto di un treno di 600 metri dell'Autostrada Viaggiante è pari alla metà, e cioè a circa 600 tonnellate, di quello di un treno TCNA, che raggiunge invece un carico netto di 1100 tonnellate. Le tracce limitate non vengono sfruttate appieno.

Costi di investimento per vagone ferroviario

Gli investimenti per i carri a pianale ribassato dell'Autostrada Viaggiante sono più del doppio rispetto a quelli necessari per un carro del TCNA.

Costi di manutenzione per vagone

I costi di manutenzione del materiale rotabile, in particolare per le ruote piccole e per i freni in PVC dell'Autostrada Viaggiante, sono da tre a quattro volte più elevati di quelli di un carro del TCNA.

Distanze ferroviarie medie

Le distanze ferroviarie medie dell'Autostrada Viaggiante da confine a confine sono di circa 300 km, mentre nel traffico combinato non accompagnato sono di circa 750 km. Dal punto di vista ecologico e della politica del traffico perseguita dall'UE, il potenziamento della Rola attraverso la Svizzera deve essere respinto.

Contributi finanziari per chilometro-spedizione in Svizzera

L'Autostrada Viaggiante in Svizzera richiede contributi finanziari per chilometro-spedizione quasi tre volte superiori a quelli destinati al traffico combinato non accompagnato. Siamo dell'avviso che i limitati finanziamenti confederali debbano essere impiegati con maggiore riguardo all'ottimizzazione.

	TCNA	Rola
Contributi per spedizione		
Costi d'investimento per vagone		
Manutenzione dei vagoni		
Peso utile netto per treno		
Ø Distanza di trasporto	750 km	300 km
		

L'Autostrada Viaggiante deve pertanto continuare ad essere un'offerta integrativa rispetto al TCNA, secondo il motto: "Aumentare il più possibile il TCNA, mantenere nei limiti necessari la Rola".

5) Sostiene le modifiche della legge sul trasporto di merci?

Sì. E' molto positivo che la legislazione svizzera sul traffico merci venga allineata con le realtà europee. Una regolamentazione standardizzata a livello europeo non può che risultare positiva per lo sviluppo del traffico su rotaia.

6) Ritenete adeguate le modifiche della legge federale sui binari di raccordo?

Sì.

7) Sostiene le modifiche legislative in materia di responsabilità delle ferrovie?

Sì.

8) Ha altre osservazioni sul progetto posto in consultazione?

Nessun'altra osservazione.

Interlocutori per eventuali domande

Le seguenti persone sono disponibili a rispondere a domande relative alla presa di posizione di Hupac:

Bernhard Kunz
Direttore
Tel. 0041 91 6952830
bkunz@hupac.ch

Peter Hafner
Codirettore
Direttore Finanze e Amministrazione
Tel. 0041 91 6952970
phafner@hupac.ch

Peter Howald
Direttore Intermodal Services
Tel. 0041 91 6952930
phowald@hupac.ch

Irmtraut Tonndorf
Responsabile Comunicazione
Tel. 0041 91 6952936
itonndorf@hupac.ch