economiesuisse

Quale rapporto sussiste tra il Gottardo e l'iniziativa «Contro gli Accordi bilaterali»?

La votazione del 27 settembre si avvicina. Col passare dei giorni, le affermazioni dei sostenitori dell'iniziativa «Contro gli Accordi bilaterali» diventano sempre più curiose. Secondo essi, l'accordo bilaterale sui trasporti terrestri sarebbe soprattutto vantaggioso per l'UE. Questo non è vero, le cifre dicono il contrario. Grazie a questo accordo, il 70% del trasporto di merci attraverso le Alpi avviene sulla ferrovia. L'aumento a 40 tonnellate del limite di peso fissato per i camion era anche vantaggioso per la Svizzera. La posta in gioco è dunque importante. Dal momento che l'accordo sui trasporti terrestri fa parte degli Accordi bilaterali I, esso scomparirebbe in caso di accettazione dell'iniziativa «Contro gli Accordi bilaterali».

Sento regolarmente i sostenitori dell'iniziativa «Contro gli Accordi bilaterali» (detta iniziativa «Per la «limitazione») affermare che l'accordo sui trasporti terrestri presenta innanzitutto dei vantaggi per l'Unione europea (UE). Quale esempio, essi menzionano il fatto che la Svizzera ha dovuto aumentare il limite di peso per i camion da 28 a 40 tonnellate sotto la pressione dell'UE. E c'è di più: spesso si argomenta che la Svizzera deve solo chiudere il San Gottardo e poi l'UE offrirebbe al nostro paese condizioni migliori

I miti non sono negativi in sé. Ma i fatti sono i fatti. Questo vale anche per una campagna di votazione.

È evidente che si tratta qui di rievocare il «mito del Gottardo». Quest'ultimo parla dell'importanza strategica di questa montagna in quanto via di comunicazione dal Medio Evo, dell'invincibilità del Ridotto nazionale durante la Seconda Guerra mondiale o dei processi tecnici durante la costruzione di tunnel e di assi ferroviari. I miti non sono negativi, al contrario. Ma l'evocazione del «mito del Gottardo» da parte degli autori dell'iniziativa non può far dimenticare che i loro argomenti non resistono alla prova dei fatti. Ora, i fatti sono chiari per quanto concerne l'accordo sui trasporti terrestri. Non solo esso apre i mercati dei trasporti stradali e ferroviari, ma pone anche le basi legali e finanziarie necessarie al trasferimento del trasporto di merci dalla strada alla ferrovia. L'aumento del limite di peso da 28 a 40 tonnellate ha comportato anche dei vantaggi. È giunto il momento di

comunicare questi fatti agli elettori svizzeri.

L’accordo sui trasporti terrestri ha incoraggiato il trasferimento del trasporto di merci dalla strada alla ferrovia.

La cosiddetta pressione sull’asse da parte dei camion conta quando il manto stradale è usurato. Nel caso di un camion, ciò che conta è il peso in tonnellate che viene caricato su un asse. Poiché un camion di 40 tonnellate ha più assi di uno da 28 tonnellate, la pressione degli assi di un camion da 40 tonnellate è di solito inferiore. Questo riduce anche l'usura della strada. Inoltre, un camion da 40 tonnellate ha un miglior rapporto tra il carico utile, cioè il carico, e il peso a vuoto. Conclusione: i camion da 40 tonnellate possono trasportare più tonnellate sul Gottardo con meno viaggi rispetto ai camion da 28 tonnellate, e questo si traduce in una minore usura del manto stradale.

L’accordo sui trasporti terrestri è nell’interesse della Svizzera.

Tuttavia, questo effetto positivo dal punto di vista dell’efficienza non basta. Per questo l’accordo sui trasporti terrestri con l’UE contiene anche uno strumento di trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. È importante, poiché altrimenti l’aumento dell’efficienza dei camion avrebbe comportato una forte crescita del trasporto di merci attraverso le Alpi e l’autostrada del Gottardo. La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) era necessaria per trasferire le merci dalla strada alla ferrovia. Quest’ultima incentiva fortemente ad utilizzare la ferrovia per trasportare le merci. Questo elemento è contenuto nell’accordo bilaterale sui trasporti terrestri. Le entrate della TTPCP generate dal trasporto mediante camion vengono a loro volta utilizzate per finanziare il trasporto di merci. Ogni anno, il traffico di transito stradale contribuisce in ragione di circa 500 milioni di franchi alle infrastrutture ferroviarie. Grazie a questo meccanismo, circa il 70% del trasporto merci transalpino in Svizzera avviene attraverso la ferrovia. Il traffico pesante su strada copre oltre il 100% dei suoi costi attraverso la TTPCP – non si tratta di un mito, bensì di una sentenza del Tribunale federale del 17 dicembre 2011. Tutto ciò mostra che l’accordo sui trasporti terrestri è fortemente nell’interesse della Svizzera. E che le dichiarazioni dei promotori dell’iniziativa sono false.

Il Gottardo è un elemento importante della nostra identità nonché un simbolo per il ruolo federativo del nostro paese nel cuore dell’Europa.

È vero, invece, che all'inizio dei negoziati l'UE era contraria a una tassa sui mezzi pesanti per promuovere il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia. È anche vero che è stato l'ex consigliere federale Adolf Ogi a portare i ministri dei trasporti dei paesi dell'UE ai piedi del Gottardo durante le difficili trattative per un

accordo sul trasporto terrestre. Ha mostrato loro sul posto quanto lo spazio fosse ridotto e l'importanza del passaggio alla ferrovia - e in particolare come l'attuale Nuova trasversale ferroviaria alpina (NTFA) sarebbe stata la soluzione. Ha saputo convincere molto bene.

Il Gottardo è un elemento importante della nostra identità nonché un simbolo per i collegamenti nord-sud in Svizzera e in Europa, e per il ruolo federativo del nostro paese nel cuore dell'Europa. Per me si tratta del mito più importante. All'epoca, l'ex consigliere federale Adolf Ogi ha fatto, a mio parere, buon uso di questo mito.