



Trasporto merci: gli ambienti politici devono agire

Cinque organizzazioni hanno presentato oggi una riflessione esaustiva sul tema del trasporto merci e della logistica. Le infrastrutture del trasporto merci sono un fattore decisivo per l'intera piazza economica, ha ribadito Monika Rühl, presidente della direzione di economie suisse. Tuttavia, negli ultimi anni, la Svizzera ha continuamente perso terreno in questo campo. Per questo motivo l'organizzazione mantello dell'economia, in collaborazione con l'Associazione svizzera dei trasportatori stradali ASTAG, l'Associazione dei caricatori svizzeri VAP, l'IG Air Cargo e l'Associazione svizzera di navigazione e di economia portuale (SVS), ha identificato sei punti critici che ostacolano un trasporto merci efficiente. Le proposte che ne derivano sono ancora più importanti nel contesto del franco forte, ha sottolineato Adrian Amstutz, presidente dell'ASTAG. «Ora gli ambienti politici devono agire. Non basta più non essere peggio degli altri o come loro – bisogna essere migliori».

Secondo Peter Somaglia, presidente dell'IG Air Cargo, il peggioramento dei problemi di capacità costituisce il principale punto critico per gli ambienti economici. Inoltre, il trasporto merci è sempre più confrontato alla crescente pressione che proviene dallo sviluppo degli insediamenti. Le zone residenziali si spingono infatti sempre più vicine alle infrastrutture logistiche. In caso di conflitti, questi ultimi sono generalmente regolati a scapito del trasporto merci, ha spiegato André Auderset, direttore della SVS. Franz Steinegger (VAP), ha inoltre mostrato alcuni esempi per illustrare le sfide che derivano dalla disparità di trattamento tra la ferrovia e la strada, da regolamentazioni obsolete o inutili e da sistemi di finanziamento e di definizione dei prezzi poco soddisfacenti.

Tariffe TTPcP più flessibili e divieto notturno di circolazione

Affinché le infrastrutture relative al trasporto merci e alla logistica possano rimanere efficienti, i rappresentanti delle cinque organizzazioni hanno proposto, oggi a Berna, diverse soluzioni concrete.

I problemi di capacità devono essere risolti rapidamente attraverso varie misure di costruzione:

- creare nuovi binari di precedenza, realizzare rapidamente il corridoio di 4 metri e ampliare le capacità di trasbordo dei container grazie alla costruzione di un terminal trimodale efficiente sulla piazza logistica di Basilea. Inoltre, occorre preservare le possibilità di sviluppo degli aeroporti nazionali e non limitare ulteriormente gli orari d'apertura.
- Le applicazioni TIC e dei sistemi di prezzo intelligenti permetterebbero di utilizzare meglio le capacità esistenti. Per questo l'economia sostiene una differenziazione oraria delle tariffe della TTPcP.
- Il sistema di definizione dei prezzi dei tracciati dev'essere rivisto e considerare maggiormente l'usura dell'infrastruttura. Per quanto concerne i ritardi dovuti a perturbazioni del traffico viaggiatori, essi devono essere compensati con un sistema di bonus-malus.
- Le disposizioni legali attuali non sono più adeguate alla realtà in numerosi settori. Occorre inoltre smussare il divieto notturno di circolazione imposto ai camion per il traffico interno, d'importazione e d'esportazione, allo scopo di sgravare la circolazione negli orari di punta dei pendolari. Il caso prima del 1997. Inoltre, si potrebbe eventualmente sopprimere il divieto notturno di circolazione per i camion elettrici silenziosi, sui brevi tragitti per le forniture nei centri urbani. Sarebbe inoltre possibile fluidificare la circolazione ed armonizzare maggiormente il flusso del traffico di mezzi pesanti e dei veicoli aumentando il limite di velocità dei camion a 90 km/h (sulle auto-camion devono poter circolare dalle 4 del mattino (attualmente dalle 5) come era il caso prima del 1997. Inoltre, si potrebbe eventualmente sopprimere il divieto notturno di circolazione per i camion elettrici silenziosi, sui brevi tragitti per le forniture nei centri urbani. Sarebbe inoltre possibile fluidificare la circolazione ed armonizzare maggiormente il flusso del traffico di mezzi pesanti e dei veicoli aumentando il limite di velocità dei camion a 90 km/h (sulle autostrade e semi-autostrade).

La Svizzera ha bisogno di una visione globale del trasporto merci

Non da ultimo è compito dei poteri pubblici coordinare meglio lo sviluppo delle aree abitate con i bisogni del trasporto merci. Sarebbe opportuno che la Confederazione e i cantoni formulino i loro obiettivi strategici (e delle misure) per la piazza logistica svizzera in una visione globale che comprenda tutti i vettori di trasporto. Per garantire una pianificazione che integri tutti i mezzi di trasporto, occorre rivedere l'organizzazione dei tre uffici competenti a livello federale.