

## Trasporti terrestri: fatti e cifre

### Riassunto del rapporto 2006 dell'ARE

Considerato il numero di progetti previsti nel settore dei trasporti devono essere fissate delle priorità nell'attribuzione delle risorse finanziarie, al fine di garantire un'efficiente utilizzazione dei mezzi disponibili. E' pertanto necessario disporre d'informazioni di base trasparenti e consolidate sui flussi del traffico, le capacità disponibili e il tasso d'utilizzazione di queste capacità. Elaborato su richiesta di economie suisse, del TCS e della LITRA, questo rapporto dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) è un primo importante passo verso una maggiore trasparenza in materia di finanziamento dei trasporti. Alcuni punti dovranno ancora essere chiariti se si intende garantire la massima trasparenza. Il DATEC intende colmare queste lacune.

### La posizione di economie suisse

Lo studio dell'ARE costituisce un primo passo verso la fissazione di priorità nella destinazione delle risorse e ciò nell'interesse generale e al di fuori di qualsiasi rivendicazione regionale. Occorre procedere rapidamente al fine di fornire dati trasparenti e completi che faciliteranno il processo decisionale politico.

25 aprile 2007

Numero 9

# dossier politica

# Trasporti: primo passo verso la trasparenza

## Riassunto tratto dal rapporto ARE intitolato "Dati di base del traffico terrestre"

### 1. Oggetto dello studio

Occorre fissare le priorità per la ripartizione dei mezzi finanziari

La situazione finanziaria della Confederazione e dei Cantoni è difficile e dovrebbe rimanerlo anche nei prossimi anni. Tutti i compiti dello Stato sono interessati. Considerato il numero dei progetti previsti nel settore dei trasporti, devono essere definite le priorità nell'attribuzione delle risorse al fine di garantire un'efficace utilizzazione dei mezzi finanziari disponibili. A questo scopo bisogna disporre di dati di base trasparenti e consolidati sui flussi di traffico, le capacità disponibili e l'utilizzazione di queste capacità, la ripartizione delle risorse finanziarie e la loro redditività.

Mancano le necessarie informazioni

In un paese federalista come la Svizzera, la raccolta di questo tipo d'informazioni è una vera sfida. I dati in questione esistono in effetti un po' ovunque, ma spesso sono accessibili solo parzialmente. Basi di decisione consolidate sono oggi praticamente inesistenti. Ora, tali dati sono indispensabili per un'utilizzazione razionale dei fondi pubblici.

economiesuisse, TCS e LITRA esprimono le loro preoccupazioni

Partendo da questa constatazione, economiesuisse, il TCS e la LITRA hanno proposto nella primavera 2005 al capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e della comunicazione (DATEC) di fissare le basi di decisione consolidate ancora lacunose. Un gruppo di esperti ad hoc diretto dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) è sorto nel corso dell'autunno 2005, con l'obiettivo di creare delle basi di decisione consolidate e trasparenti destinate a garantire un'utilizzazione ottimale delle risorse e di formulare raccomandazioni in materia. I risultati pubblicati nel presente rapporto, riassunti di seguito, hanno un carattere provvisorio e costituiscono un rapporto intermedio.

### 2. Evoluzione del traffico 1970-2000

Ruolo preponderante dei trasporti terrestri

Il traffico terrestre è stato di gran lunga il traffico più importante durante il periodo esaminato. Il traffico fluviale e quello aereo (interno) hanno infatti rappresentato solo il 2% del traffico nel suo insieme.

Nel corso degli ultimi 30 anni le prestazioni del trasporto del traffico individuale stradale motorizzato sono quasi raddoppiate per il traffico viaggiatori e triplicate per il traffico merci. Nonostante il ruolo importante del traffico ferroviario nelle zone urbane, il traffico ferroviario viaggiatori fornisce otto volte meno prestazioni di trasporto del traffico individuale stradale motorizzato.

La situazione è completamente diversa nel settore del traffico merci. Fino all'inversione di tendenza avvenuta nel 1981, le merci erano trasportate in primo luogo attraverso la ferrovia. Negli anni successivi si è verificato un forte aumento dei trasporti stradali. Negli ultimi anni il traffico ferroviario di merci ha ricuperato importanza, in particolare dal 1996 sulle tratte a lunga distanza.

### 3. Percentuale di carico degli assi di trasporto

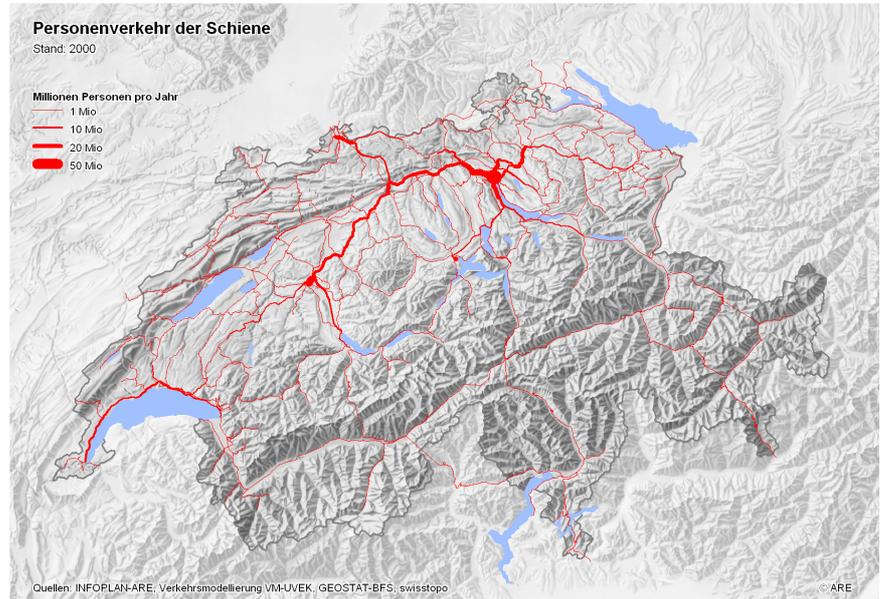
Il carico del traffico attuale è visibile, ma non si sa nulla delle capacità dell'infrastruttura di trasporto

Il carico del traffico ferroviario viaggiatori (figura 1) e del traffico stradale viaggiatori (figura 2) nel 2000 è stato calcolato grazie al modello nazionale bimodale del traffico viaggiatori su strada e su ferrovia sviluppato dall'ARE in collaborazione con il Politecnico federale di Zurigo, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e l'Ufficio federale delle strade (UFSTR). Questo modello non fornisce tuttavia nessuna informazione sull'utilizzazione delle capacità dell'infrastruttura di trasporto.

I carichi del traffico ferroviario viaggiatori più forti si situano negli agglomerati, sull'asse est-ovest dell'altipiano svizzero e nell'arco lemanico. Essi sono nettamente inferiori sull'asse nord-sud. La situazione del traffico stradale viaggiatori è comparabile a quella del traffico ferroviario. Anche qui i maggiori volumi di traffico spettano agli agglomerati sull'asse est-ovest dell'altipiano svizzero, all'arco lemanico, nonché alle regioni di Basilea e del Luganese-Mendrisiotto. Per quanto concerne il transito alpino i carichi di traffico non sono molto differenziati per l'insieme dell'anno, ciò che non fornisce nessuna indicazione sui picchi di traffico osservati nei giorni feriali, durante i fine-settimana o le vacanze estive.

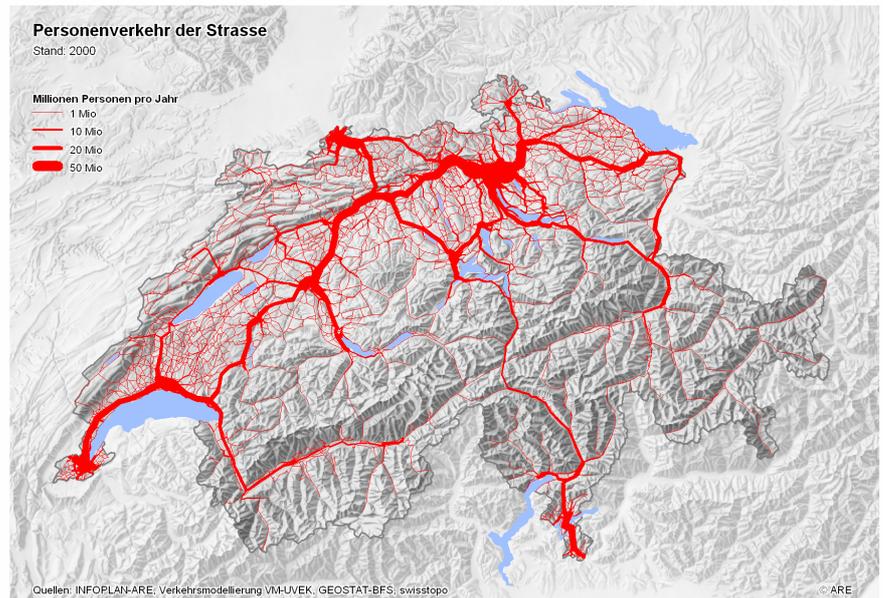
Modello bimodale del traffico ferroviario viaggiatori: il confronto delle figure 1 e 2 mostra chiaramente l'importanza relativa della ferrovia e della strada per il traffico viaggiatori. La figura 1 pone in evidenza il carico molto elevato del traffico ferroviario negli agglomerati, sull'asse ovest-est attraverso l'Altipiano svizzero, nonché nella regione del Lemano.

**Figura 1: Traffico ferroviario viaggiatori 2000 (in milioni di persone all'anno)**



Modello bimodale del traffico stradale viaggiatori: il confronto delle figure 1 e 2 mostra chiaramente l'importanza relativa della ferrovia e della strada per il traffico viaggiatori. La figura 2 pone in evidenza che il traffico stradale è molto elevato negli agglomerati, sull'asse ovest-est attraverso l'Altipiano svizzero, nell'arco le manico e nelle regioni di Basilea e del Luganese-Mendrisiotto.

**Figura 2: Traffico stradale viaggiatori 2000 (in milioni di persone all'anno)**



Il modello nazionale di base del traffico merci per strada e ferrovia, che deve tenere in considerazione tutti i trasporti di merci sulla rete stradale e ferroviaria della Svizzera, è attualmente in fase di realizzazione. Le cartografie presentate sono dunque state stabilite mediante i dati del volume attuale del traffico, espressi in tonnellate. Per il traffico merci su strada, questi dati sono limitati ai flussi di trasporto sovra regionali del traffico pesante (peso totale >3,5 t). Il volume delle merci trasportate nel 2000, in tonnellate nette, è presentato con le figure 3 (ferrovia) e 4 (strada).

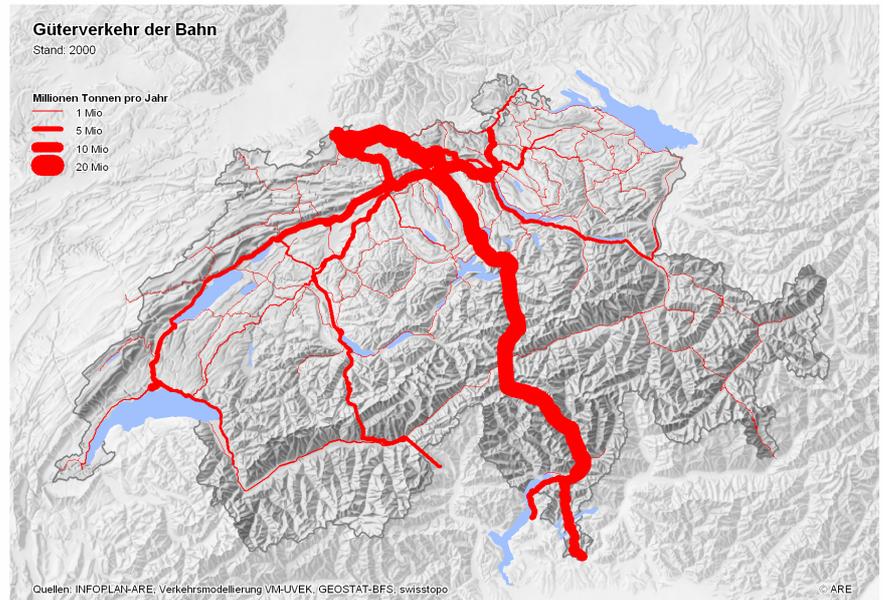
Trattandosi del volume di merci (tonnellate nette) trasportate annualmente sulla rete delle FFS e delle principali ferrovie private, la parte del leone spetta all'asse nord-sud. Due terzi delle merci che varcano l'arco alpino in Svizzera sono trasportate su ferrovia. Nel traffico interno i maggiori volumi di traffico sono trasportati tra Basilea e Zurigo e sull'asse est-

ovest dell'altipiano svizzero. Il maggior volume di merci nel traffico stradale pesante concerne le autostrade che formano l'asse est-ovest, ma anche l'asse nord-sud non è da meno, soprattutto l'A2.

Nel 2004, 110,2 milioni di tonnellate di merci hanno varcato le Alpi tra il Moncenisio/Frejus e il Brennero, in progressione del 117% dal 1980. La quota della ferrovia sul totale del traffico merci che ha varcato l'arco alpino nella sua parte centrale è aumentata in media del 36,2%, ossia 22,1% in Francia, 64,7% in Svizzera e 23,2% in Austria.

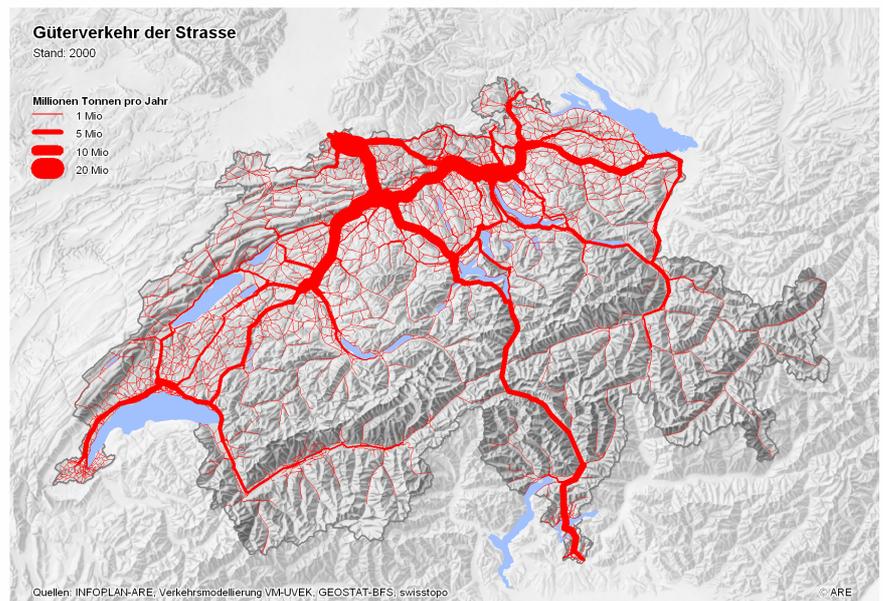
Traffico ferroviario di merci: il confronto delle figure 3 e 4 mostra chiaramente l'importanza relativa della ferrovia e della strada per il traffico di merci e la „specializzazione“ degli assi. La maggior parte delle merci trasportate (tonnellate nette) attraverso la rete FFS e le principali linee private concerne l'asse nord-sud. La ferrovia è utilizzata per i due terzi delle merci che varcano le Alpi.

**Figura 3: Traffico ferroviario di merci 2000 (in milioni di tonnellate all'anno)**



Traffico stradale di merci: il confronto delle figure 3 e 4 mostra chiaramente l'importanza relativa della ferrovia e della strada per il traffico di merci e la „specializzazione“ degli assi. La maggior parte del traffico pesante transita sulle autostrade dell'asse ovest-est e in misura minore sull'asse nord-sud.

**Figura 4: Traffico stradale di merci 2000 (in milioni di tonnellate all'anno)**



**4. Prospettive sull'evoluzione del traffico viaggiatori 2000-2030**

Il traffico viaggiatori continuerà ad aumentare

Gli autori del rapporto intitolato „Prospettive sull'evoluzione del traffico viaggiatori in Svizzera all'orizzonte 2030” pronosticano in base agli scenari un aumento del traffico viaggiatori su strada e su ferrovia tra il 15% e il 29% entro il 2030. I trasporti pubblici registreranno una crescita sensibilmente più rapida e potrebbero aumentare la loro quota di mercato fino a sette punti percentuali a scapito della strada. L'automobile manterrà tuttavia la sua posizione privilegiata. La quota del traffico individuale motorizzato nella ripartizione modale del traffico viaggiatori diminuirà così dal 78% attuale al 70% nel 2030, nella migliore delle ipotesi.

Traffico ferroviario: nessuna trasparenza in merito all'utilizzazione delle varie linee

Il traffico su rotaia nel 2030 può essere calcolato mediante il modello nazionale di trasporto. Le matrici partenza-arrivo definite per l'orizzonte 2030 (scenari di base) sono allora trasferite sulla rete di trasporto 2000. Nel traffico ferroviario i maggiori tassi di crescita (figure 5 e 6) sono attribuiti ai corridoi principali: Zurigo-Berna, Zurigo-Basilea-Berna, Losanna-Ginevra, Zurigo-Zugo-Lucerna e Zurigo-Winterthur-San Gallo. La crescita sarà superiore alla media nell'agglomerato zurighese e nel corridoio Zurigo-Berna. Una diminuzione viene pronosticata per alcune regioni di montagna, dell'arco giurassiano e dell'altipiano. In mancanza di dati sulle capacità per linea e per tratta, nulla può essere detto sul traffico ferroviario a questo livello.

Traffico individuale motorizzato: trasparenza garantita per l'utilizzazione delle strade nazionali negli orari di punta

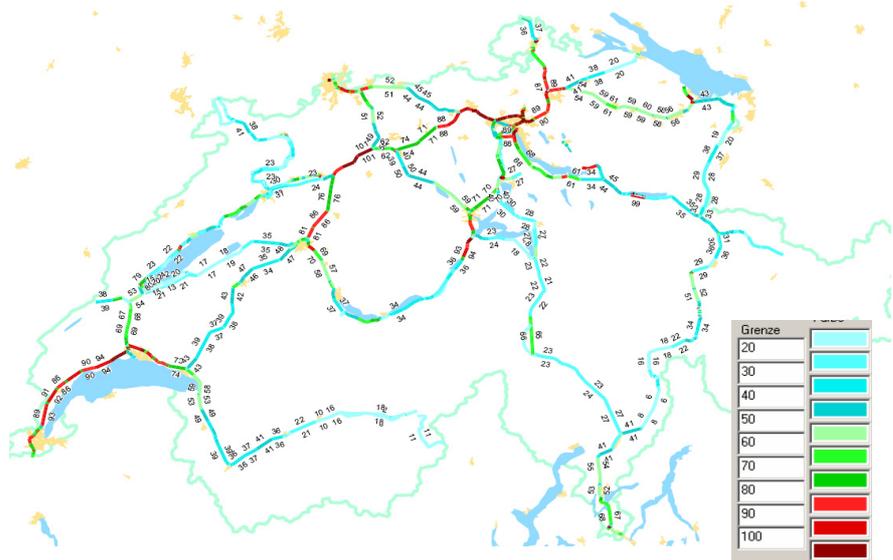
E' possibile analizzare il traffico individuale motorizzato – contrariamente al traffico ferroviario – in funzione dell'utilizzazione delle capacità delle varie tratte negli orari di punta (figura 7). Come per la ferrovia, il traffico individuale motorizzato aumenterà maggiormente nei corridoi principali rispetto al resto della rete stradale (figura 8). La concentrazione sugli assi principali è tuttavia meno pronunciata nel traffico individuale motorizzato rispetto al traffico ferroviario, ciò che si spiega in parte per le capacità limitate della rete esistente, che induce il trasferimento di una parte del traffico su itinerari alternativi. Occorre pure notare che a seguito della messa in servizio della Nuova trasversale ferroviaria alpina (NTFA), il traffico individuale motorizzato aumenterà meno rapidamente rispetto alla ferrovia sull'asse nord-sud (Basilea-Lucerna-Ticino).

Ingorgi sulle strade nazionali

La maggior parte delle situazioni d'ingorgo del traffico della rete delle strade nazionali sono segnalate nelle grandi città e negli agglomerati, dove il traffico di transito e il traffico locale si sovrappongono. Alcune tratte situate al di fuori delle città e agglomerati registrano pure dei problemi di sovraccarico cronico, in particolare sull'asse est-ovest tra Berna e Zurigo, sull'arco lemanico e nei cantoni di Soletta e Argovia.

Gli esperti prevedono che le strade nazionali delle regioni di Zurigo, Basilea, Berna, Lucerna e dell'arco lemanico siano puntualmente utilizzate al 100% negli orari di punta nel 2030. Le altre regioni possiedono grandi riserve di capacità.

**Figura 7: Grado d'utilizzazione delle strade nazionali negli orari di punta nel 2030, in %** (Scenario di base, orari di punta = 10% del traffico giornaliero medio dei giorni feriali)



Fonte: Modello di trasporto DATEC (ARE)

**5. Prospettive di evoluzione del traffico di merci 2000–2030**

Traffico merci: non è ancora possibile determinare il tasso d'utilizzazione delle reti stradale e ferroviaria

Se ci si riferisce al rapporto „Prospettive di evoluzione del traffico merci fino al 2030“, l'insieme delle prestazioni del traffico merci sulla strada e la ferrovia, attualmente di 24 miliardi di tonnellate-chilometri circa, dovrebbe raggiungere da 31 a 42 miliardi di tonnellate-chilometri entro il 2030, secondo lo scenario (aumento dal 32% al 78%). La ferrovia dovrebbe svilupparsi in maniera particolarmente dinamica e, in seguito a un'inversione di tendenza, la sua quota di mercato dovrebbe aumentare considerevolmente rispetto alla strada. Ma il traffico merci su strada continuerà ad avere un ruolo importante. Il traffico di transito delle merci continuerà dal canto suo a guadagnare importanza.

Il futuro traffico su rotaia potrà unicamente essere calcolato grazie a un previsto modello di trasporto. I lavori di realizzazione di un modello nazionale bimodale del traffico merci sono stati lanciati verso la metà del 2006 e i primi risultati si vedranno all'inizio del 2008. In tali condizioni, qualsiasi tentativo di rispondere alla questione dei limiti di capacità delle reti stradale e ferroviaria o dell'utilizzazione delle diverse tratte sarebbe affrettato.

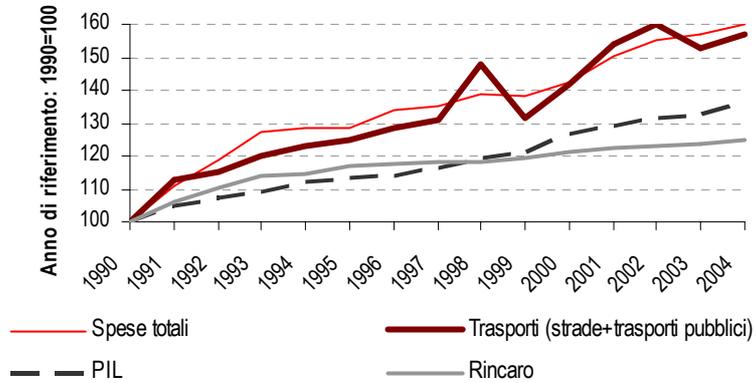
**6. Spese pubbliche per il settore dei trasporti**

Aumento delle spese dei trasporti superiore alla media. Nessun risparmio finora.

Dal 1990 al 2004 le spese pubbliche per il settore dei trasporti hanno seguito la medesima tendenza dell'insieme delle spese. Durante il periodo esaminato la loro quota è leggermente regredita, passando dal 10,6% al 10,4%. Sia il totale delle spese, sia le spese di trasporto sono progredite ad un ritmo superiore alla crescita economica e al rincaro (figura 9). Le spese per il settore dei trasporti sono dunque pure aumentate in termini reali. Sul periodo esaminato, le spese per le strade e i trasporti pubblici sono aumentate in media del 3,1% all'anno, passando da 8,8 miliardi a 13,5 miliardi di franchi. Un confronto tra i sistemi di trasporto pone in evidenza una diminuzione della quota della strada, dal 61% al 51% circa. Questa evoluzione si spiega, da una parte, con la forte progressione delle spese destinate alle infrastrutture ferroviarie (fondo FTP) dal 1997 e, dall'altra parte, a causa della crescita moderata delle spese per le strade a partire dal 1992.

Nel confronto con la crescita economica e il rincaro, le spese per i trasporti, come l'insieme delle spese dello Stato, sono aumentate dal 1990 in una proporzione superiore alla media. Questa evoluzione si spiega principalmente con il forte rialzo delle spese a favore delle infrastrutture ferroviarie. Le spese per le strade hanno registrato, per contro, un'evoluzione moderata durante questo periodo.

**Figura 10: Evoluzione delle spese di trasporto rispetto al rincaro e al PIL tra il 1990 e il 2004**



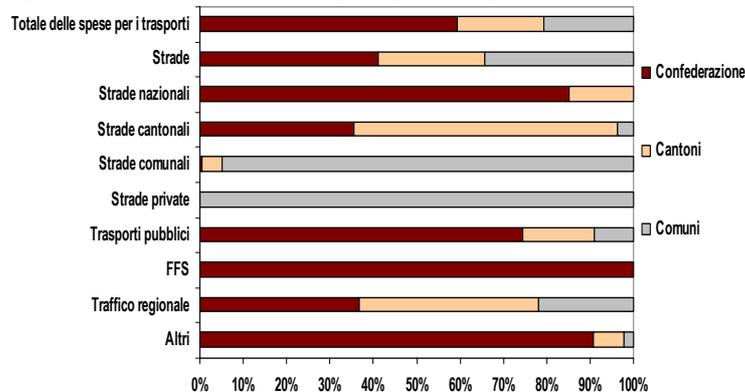
Fonte: Amministrazione federale delle finanze, Finanze pubbliche in Svizzera

Ogni livello istituzionale dello Stato partecipa alle spese di trasporto in una misura differente (grafico 10). La quota della Confederazione nel finanziamento delle spese di trasporto si situa globalmente attorno al 60%. Il contributo dei Cantoni e dei Comuni è del 20% ciascuno. Nel settore stradale, la quota della Confederazione è di circa il 41%, quella dei Cantoni del 25% e quella dei Comuni del 34%. Il finanziamento dei trasporti pubblici è essenzialmente a carico della Confederazione, che ne assume i tre quarti.

Il confronto delle spese di trasporto ai vari livelli istituzionali dello Stato mostra che la Confederazione ne sopporta la maggior parte. Nel 1990 essa ha così speso 4,4 miliardi di franchi a questo proposito, ossia il 13,9% del totale delle spese. Nel 2004 le spese per i trasporti hanno raggiunto i 7,7 miliardi di franchi o il 14,7% del totale. La quota della Confederazione nel finanziamento della totalità delle spese legate ai trasporti è passata da circa il 50% nel 1990 al 60% circa. Questa progressione è dovuta in primo luogo al maggiore impegno della Confederazione nel finanziamento dei trasporti pubblici, che è aumentato del 13% passando al 75% durante il periodo considerato. Nel contempo, la quota della Confederazione nelle spese stradali è regredita, passando dal 42% al 41%.

La Confederazione sopporta la maggior parte delle spese per i trasporti, principalmente a causa del suo maggior impegno nel finanziamento dei trasporti pubblici e delle strade nazionali.

**Figura 11: Finanziamento delle spese per i trasporti nel 2004**



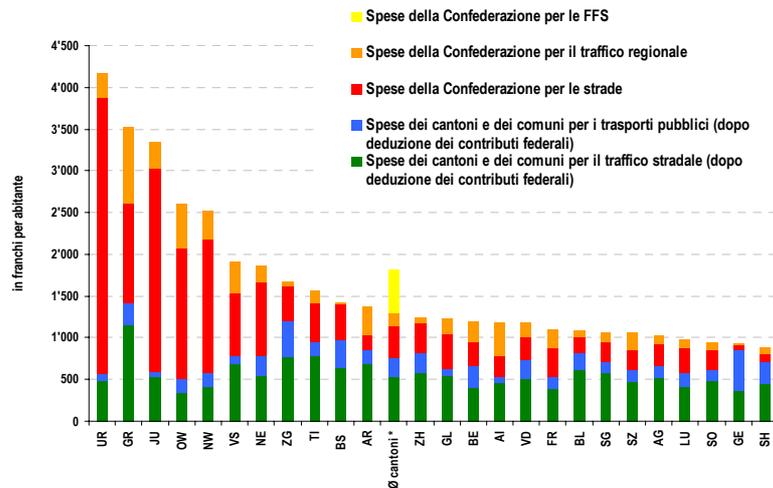
Fonte: Amministrazione federale delle finanze, Finanze pubbliche in Svizzera

Per quanto concerne le eventuali differenze tra Cantoni, si osservano disparità talvolta significative tra, da una parte, i Cantoni periferici o di montagna e, dall'altra, i Cantoni di pianura (figura 11). La quota delle spese concesse per i trasporti varia considerevolmente fino a quadruplicare. Queste divergenze si spiegano con le priorità cantonali, gli oneri natu-

rali e i programmi di costruzione d'interesse nazionale. La quota della Confederazione nel finanziamento rappresenta in media il 60% del totale delle spese di trasporto di tutti i Cantoni. Anche qui esistono importanti differenze tra Cantoni periferici o di montagna e Cantoni di pianura nel ricorso ai fondi federali (figura 12). Attualmente, le spese della Confederazione per le FFS non possono essere suddivise tra Cantoni, ciò che comporta una distorsione nella graduatoria dei Cantoni per ordine d'utilizzazione delle risorse finanziarie della Confederazione.

Al capitolo della „propensione alle spese“ dei Cantoni nel settore dei trasporti, si costatano differenze considerevoli tra i Cantoni delle regioni di montagna o periferici e i Cantoni di pianura. Per ottenere una tabella valida a proposito delle spese pro capite dei Cantoni, bisognerebbe suddividere le spese della Confederazione a favore delle FFS tra i vari Cantoni. Ciò non è ancora possibile.

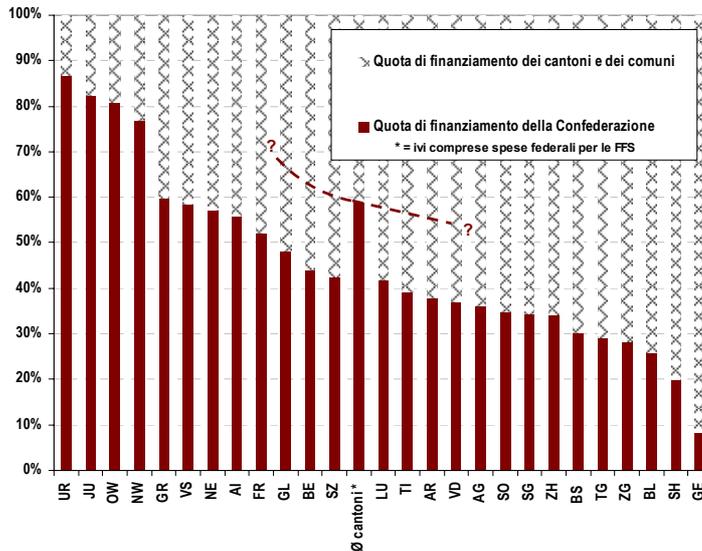
**Figura 12: Spese totali per i trasporti, FFS escluse, per Cantone**  
(Media degli anni 2002-2004 in franchi per abitante)



Infine, le spese per i trasporti hanno potuto essere determinate separatamente, da una parte, per la Confederazione e, dall'altra parte, per i Cantoni e i Comuni. Trattandosi di proiezioni, le cifre del piano finanziario 2008-2010 sono state utilizzate per la Confederazione. Per contro, nessuna proiezione consolidata ha potuto essere stabilita per i Cantoni.

Esistono differenze importanti per quanto concerne le richieste dei Cantoni relative al finanziamento dei progetti nel settore dei trasporti: mentre alcuni Cantoni finanziano le spese di trasporto quasi esclusivamente grazie alla Confederazione, altri non possono ricevere che una parte dei mezzi della Confederazione. La quota della Confederazione rappresenta in media il 60% dell'insieme delle spese per i trasporti. Per ottenere una valida tabella a proposito delle spese pro capite dei Cantoni, bisognerà suddividere le spese della Confederazione a favore delle FFS tra i vari Cantoni. Ciò non è ancora possibile.

**Figura 13: Fonti di finanziamento dei Cantoni**



Valutazione della redditività economica del traffico: la Svizzera presenta lacune importanti rispetto ai suoi vicini

### 7. Redditività dei trasporti

Alcuni paesi europei vicini della Svizzera dispongono già di strumenti per valutare la redditività degli assi di trasporto, dei progetti e delle offerte nei settori stradale e ferroviario. Questi strumenti sono un fattore di trasparenza. Essi forniscono pure indicazioni sulla maniera più efficace di utilizzare il denaro pubblico. Considerate le lacune e la dispersione di dati in Svizzera, è impossibile prevedere l'adozione di tali approcci nel nostro paese, tranne rare eccezioni. L'ARE elabora attualmente l'attribuzione di un mandato a un consulente esterno che consisterà nell'approfondire questa problematica, alla quale il gruppo di esperti dedica un'importanza cruciale.

Le strade coprono il 90% dei loro costi e la ferrovia soltanto il 64%, senza tener conto delle sovvenzioni

### 8. Costo economico dei trasporti

Una contabilità dei costi dei trasporti è stata sviluppata nell'ambito di un progetto pilota relativo al 2003. Questa contabilità include tutti i costi significativi dei trasporti e le corrispondenti entrate. I sistemi di trasporto considerati sono la strada (traffico individuale motorizzato e trasporti pubblici) e la ferrovia (ad esclusione della ferrovia a vocazione essenzialmente turistica).

Questa contabilità pilota 2003 è sfociata in costi annuali globali per 65,1 miliardi di franchi per il traffico stradale e 10,3 miliardi per il traffico ferroviario. I mezzi di trasporto (acquisto e manutenzione) sono il principale fattore di costo. Essi rappresentano il 65% del totale nel settore stradale e il 53% in quello ferroviario. La quota dei costi d'infrastruttura si situa all'incirca all'11% per la strada e al 41% per la ferrovia. La situazione è opposta per i costi attribuibili agli infortuni e all'ambiente, la cui quota è di circa il 23% per i trasporti stradali e del 5% per i trasporti ferroviari.

La messa in parallelo dei costi totali e delle entrate destinate mostra che la copertura dei costi totali raggiunge il 92% per la strada. Il traffico ferroviario copre i propri costi in ragione del 93% se i sussidi sono compresi nei redditi. Escludendo i sussidi, la copertura dei costi è del 90% nel settore stradale e del 64% per la ferrovia.

I costi esterni imputabili agli infortuni e all'ambiente raggiungono i 5,8 miliardi di franchi per la strada e gli 0,5 miliardi di franchi per la ferrovia.

Occorre considerare non solo i costi esterni, ma anche il vantaggio esterno procurato

### 9. Vantaggio economico dei trasporti

Gli autori di questo studio hanno pure determinato il peso economico del settore dei trasporti. Essi giungono alla conclusione che si tratta di un ramo economico importante: nel 2001 le prestazioni per il trasporto stradale o ferroviario hanno generato direttamente o indirettamente 52,4 miliardi di franchi, ossia un po' di più del 12% del PIL. L'impatto del settore sul mercato del lavoro è pure significativo, poiché 263'000 persone o il 7,8% della forza lavoro sono attive nel settore dei trasporti. Infine, il contributo dei trasporti alla crescita del PIL è stimato a circa 2,6 miliardi di franchi all'anno. Da notare che il trasporto aereo non è tenuto in considerazione in queste cifre.

Lo studio conclude che i vantaggi dei trasporti sono superiori ai loro costi. Per la politica dei trasporti, gli aspetti determinanti non sono tuttavia il costo totale e l'utilità totale, ma il confronto tra l'utilità addizionale e il costo addizionale di un progetto (per le decisioni d'investimento) o la determinazione dell'utilità marginale e del costo marginale nella fissazione dei prezzi d'utilizzazione (per le questioni relative al finanziamento, ai sussidi e alla formazione dei prezzi).

S'impone maggior chiarezza: migliorare la trasparenza, identificare le lacune

### 10. Conclusioni

Nell'ultimo capitolo gli autori rilevano che, nonostante l'abbondanza dei dati sul traffico terrestre, rimangono delle lacune da colmare. Oltre alla disponibilità variabile di dati cronologici attualizzati per la strada e la ferrovia, essi deplorano l'assenza di strumenti adeguati per l'analisi asse per asse delle problematiche legate all'intermodalità. Il gruppo di esperti propone così di proseguire i lavori con il concorso di rappresentanti degli uffici dei trasporti, come l'UFSTR e l'UFT, e di esaminare la pertinenza di un avvicinamento con il gruppo di esperti dell'Ufficio federale di statistica (UFS) in merito alla statistica dei trasporti.

**La posizione di economiesuisse**

Il rapporto dell'ARE traccia il primo bilancio consolidato della destinazione dei fondi pubblici

economiesuisse approva il rapporto dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, che pone le basi per una maggiore trasparenza nel settore del finanziamento dei trasporti. In questo settore infatti i meccanismi di finanziamento formano un groviglio particolarmente inestricabile. Il rapporto lo mostra chiaramente: nel confronto con la crescita economica e il rincaro, le spese per i trasporti, come l'insieme delle spese dello Stato, sono aumentate in una proporzione superiore alla media dal 1990. Questa evoluzione si spiega principalmente a causa del forte rialzo delle spese a favore delle infrastrutture ferroviarie. Le spese per le strade hanno per contro registrato un'evoluzione moderata durante questo periodo. Il rapporto dell'ARE non permette tuttavia di garantire una trasparenza totale, né di paragonare le fonti di finanziamento. Sono ancora attesi altri chiarimenti: attualmente mancano ancora dati sull'utilizzazione dei trasporti pubblici e la ripartizione regionale delle risorse federali destinate alle FFS. Non esistono norme uniformi, applicabili a tutti i sistemi di trasporto che consentirebbero di valutare la redditività degli assi di traffico e dell'offerta di trasporto. Il DATEC si è dichiarato pronto a colmare queste lacune. Nell'interesse di una destinazione la più efficiente possibile dei fondi pubblici, il DATEC è invitato ad elaborare rapidamente gli strumenti necessari. Soltanto a questa condizione sarà possibile integrarli nel processo decisionale politico. Ciò vale in particolare per i futuri importanti programmi d'infrastruttura annunciati, come il "futuro sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria".

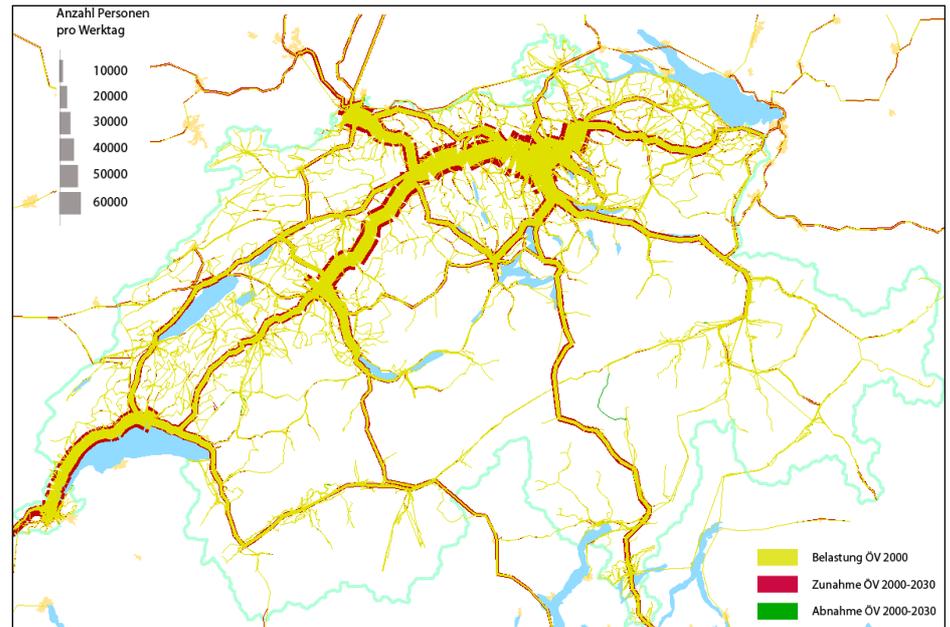
In occasione della presentazione comune delle loro preoccupazioni, economiesuisse, il TCS e la Litra hanno sottolineato la necessità per la Svizzera di disporre di dati trasparenti e consolidati sui flussi di traffico, le capacità, il grado d'utilizzazione, la ripartizione delle risorse finanziarie e la redditività. Questi dati sono indispensabili per garantire, tenuto conto del numero di progetti futuri, un'utilizzazione efficiente delle risorse disponibili. Esse permetteranno, nell'interesse generale e fuori da qualsiasi rivendicazione regionale, di fissare delle priorità nella destinazione dei mezzi. Questi dati sono oggi ampiamente lacunosi, sebbene essi siano indispensabili per un'efficiente utilizzazione delle risorse.

**Domande:** [pascal.gentinetta@economiesuisse.ch](mailto:pascal.gentinetta@economiesuisse.ch)

**Allegato: Prospettive per il trasporto di persone 2000-2030**

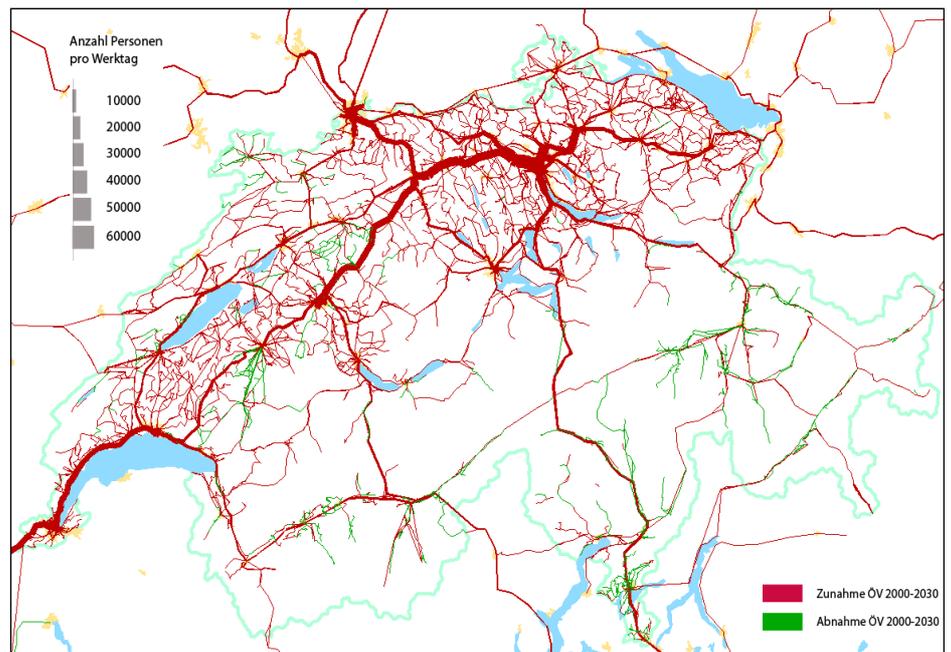
Traffico ferroviario: l'aumento dell'utilizzazione maggiore concernerà i corridoi principali, ossia i tragitti Zurigo-Berna, Zurigo-Basilea-Berna, Losanna-Ginevra, Zurigo-Zugo-Lucerna e Zurigo-Winterthur-San Gallo.  
 Si attende una diminuzione per alcune regioni di montagna, del Giura e dell'Altipiano svizzero.

**Figura 5: Carichi della rete dei trasporti pubblici nel 2030 (offerta di trasporto 2000) e cambiamenti rispetto ai carichi del 2000 in persone (scenario di base), in numero di persone per giorni feriali**



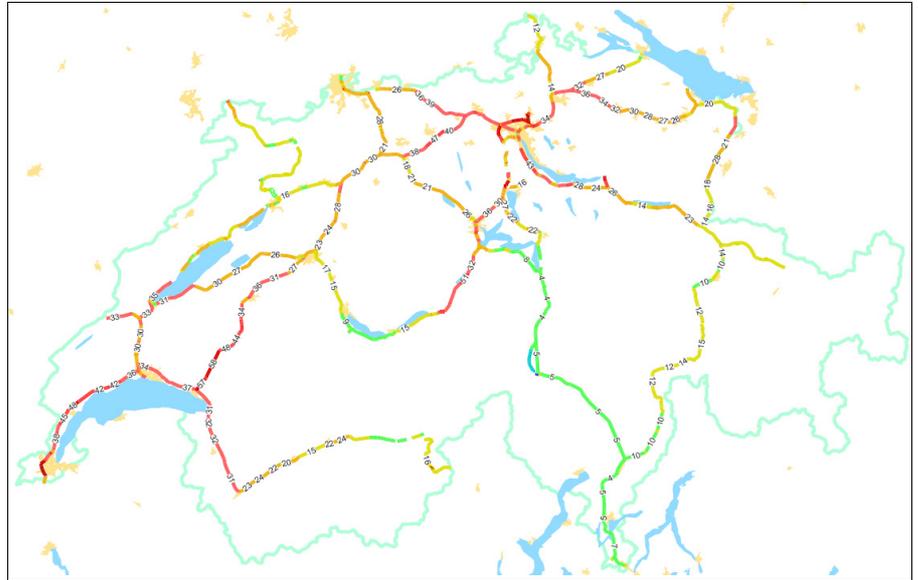
Fonte: Modello di trasporto, DATEC (ARE)

**Figura 6: Evoluzione dei carichi della rete dei trasporti pubblici tra il 2000 e il 2030 in persone**



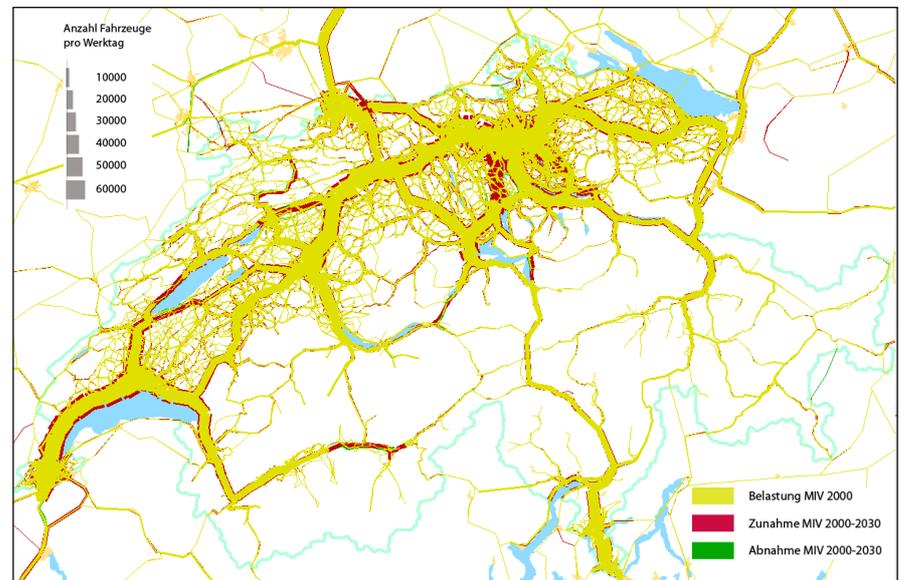
Traffico individuale motorizzato (TIM): la domanda aumenta maggiormente per i corridoi principali rispetto al resto della rete. La concentrazione sugli assi principali è meno evidente che per la ferrovia. La maggioranza degli ingorghi si situano nelle grandi città e negli agglomerati.

**Figura 8: Tasso di crescita (in %) sulle tratte delle strade nazionali 2000-2030 (scenario di base)**



Fonte: Modello di trasporto, DATEC (ARE)

**Figura 9: Carichi della rete corrispondenti al traffico individuale motorizzato 2030 ed evoluzione rispetto al 2000 in numero di veicoli per giorno feriale (scenario di base)**



Fonte: Modello di trasporto, DATEC (ARE)