

Documento strategico del settore del traffico merci su rotaia

Strategia durevole per la Svizzera. Progetto globale volto a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale

Con le sue prestazioni di trasporto, il traffico merci su rotaia costituisce un pilastro per la logistica in Svizzera. La sua quota d'importazione, d'esportazione e nel traffico interno del 25% è elevata nel confronto europeo e importante per il sistema economico nazionale. Il settore dei trasporti è per il Paese un attore centrale nell'approvvigionamento di beni di consumo quotidiano – alimentari, materiali da costruzione, carburanti e combustibili, prodotti chimici ecc. – e per lo smaltimento dei prodotti di scarto. Esso necessita dunque di un traffico merci competitivo, che sia un anello forte nelle catene logistiche complesse, la cui solidità poggia sulla multimodalità dei vettori. A beneficio dell'ambiente e della società. I sottoscritti s'impegnano in favore di un traffico merci ferroviario performante in Svizzera.


Il Consiglio federale ha elaborato un progetto globale volto a promuovere il traffico merci su rotaia nel territorio nazionale rendendolo in grado di affrontare le sfide future. Per queste ragioni sosteniamo con forza questa strategia globale e la revisione totale della legge sul trasporto delle merci (LTM) che ne deriva.

- Siamo convinti che la ferrovia potrà tenere il passo con la dinamica macro-economica soltanto se sui binari la **concorrenza intermodale** funziona e se le imprese potranno disporre di un **marginale d'azione** utilizzabile in maniera flessibile. Questa è la sola possibilità di continuare a essere un anello forte nella catena logistica svizzera. Nostro obiettivo dichiarato è il rafforzamento del traffico a carri completi mediante un orientamento alla domanda.
- I «concetti e i piani di utilizzazione della rete» assicurano la **disponibilità vincolante a lungo termine delle tracce per il traffico merci** sulla rete ferroviaria. Gli investimenti dei privati e dell'ente pubblico in impianti destinati al trasporto delle merci e alla logistica potranno ottenere gli effetti attesi solo con un'attribuzione lungimirante e vincolante delle necessarie capacità delle tratte per il traffico merci. Per il settore, l'equo trattamento del trasporto di merci e viaggiatori ora previsto nello sviluppo strategico della rete e nell'attribuzione delle tracce è un elemento del messaggio importante e urgentemente necessario.
- Regole chiare garantiscono la **sicurezza degli investimenti**. Per questa ragione approviamo che il sostegno finanziario del traffico merci su rotaia sia destinato in maniera prioritaria all'accesso alle infrastrutture e agli investimenti in innovazioni e impianti (come i binari di raccordo e i terminali TC). Questo ci consente di incrementare in modo durevole la capacità di prestazioni e la produttività del traffico merci ferroviario.
- Le **prescrizioni vigenti per la strada** – in particolare la TTPCP, il divieto di circolazione notturno e festivo, il limite delle 40 tonnellate e il divieto di cabotaggio – sono irrinunciabili per il successo del progetto globale e vanno perciò mantenute nei termini attuali.

- Un processo istituzionalizzato **condiviso di pianificazione delle infrastrutture fra la Confederazione e il settore** consente di definire soluzioni rispondenti alle necessità del mercato del trasporto di merci. Approviamo i risultati della procedura di mediazione per i terminali TC e li applicheremo con la Confederazione. Per consentire alle aziende che generano forte traffico di poter accedere anche in futuro alla rotaia, la pianificazione di nuove sedi economiche (impianti di trasbordo, terminali, siti di produzione ecc.) dovrà basarsi sui bisogni del mercato ed essere integrata nella pianificazione cantonale del territorio.
- L'**accesso agli impianti del traffico merci e ai terminali** deve avvenire in modo **non discriminatorio** ed essere aperto alle medesime condizioni alle imprese del trasporto merci e agli operatori del traffico combinato.
- Laddove i raccordi al traffico merci ferroviario non possono essere gestiti in modo redditizio (fra l'altro per le ferrovie a scartamento metrico), l'**opzione di un intervento dei poteri pubblici** è sensata. Grazie a questo strumento sarà possibile aumentare la quota della ferrovia nel trasporto delle merci, tenendo conto delle ragioni di tipo economico e di politica di approvvigionamento e di trasferimento.

Desideriamo inoltre sottolineare come sia cruciale, per preservare la competitività del traffico merci, che i prezzi delle tracce siano fissati in modo stabile e secondo il principio di causalità. Un aggravio adeguato delle tracce in funzione della loro qualità, dell'usura dell'infrastruttura e del consumo specifico di energia dovrà essere garantito entro i prossimi adattamenti del sistema nel 2017 e puntare a una riduzione del carico sul trasporto delle merci. Il sistema di prezzi delle tracce dovrebbe altresì portare alle imprese ferroviarie un'elevata sicurezza di pianificazione su più anni.

Ci impegniamo per una piattaforma logistica svizzera forte e un approvvigionamento di merci durevole su rotaia per il nostro Paese.



Nicolas Perrin, CEO
FFS Cargo SA



Dirk Stahl, CEO
BLS Cargo SA



Ueli Stückelberger, direttore
Unione dei trasporti pubblici (UTP)



Hans-Peter Hadorn, direttore
Porti renani svizzeri
Hafenbahn Schweiz AG