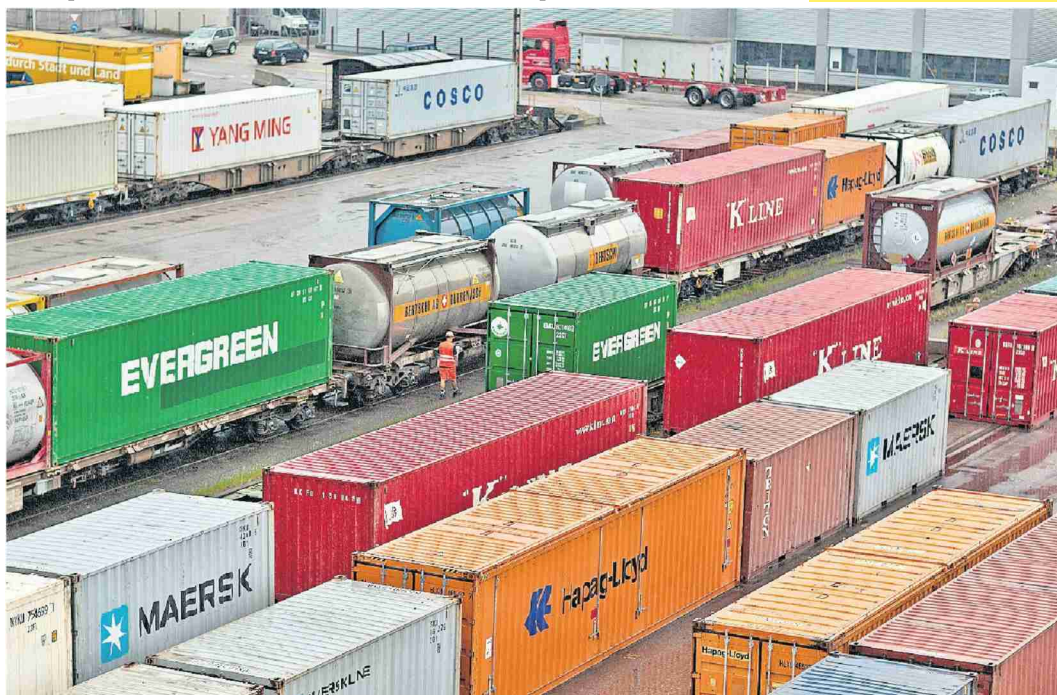


Merci dalle strade alle rotaie «Fare meglio, ma assieme»

MOBILITÀ / A che punto siamo della transizione? Hupac avverte: «I prezzi su gomma sono sempre più concorrenziali»

Remigio Ratti: «Le circonvallazioni di Bellinzona e Lugano ora sono prioritarie» - Micaël Tille: «La Svizzera non può agire da sola»



L'eterna questione: come portare più merci possibili su rotaia?

© KEYSTONE

Paolo Galli

Nelle scorse settimane era stata la Hupac, il gigante del trasporto combinato, a lanciare l'allarme: i prezzi dei trasporti su gomma sono sempre più concorrenziali rispetto a quelli relativi ai treni. Insomma, nessun progresso - come invece auspicato, anche dalla politica - nel passaggio delle merci verso la ferrovia, ma anzi un regresso. Per capirne qualcosa di più, abbiamo chiesto chiarimenti a due professori, tra i massimi esperti in mate-

ria, Remigio Ratti, tutt'oggi impegnato nella Pro Gottardo - Ferrovia d'Europa, e Micaël Tille, del Politecnico di Losanna. Insomma, si può fare meglio? Ratti non ha dubbi: «Certo, si può fare meglio». Per esempio completando a sud AlpTransit. Questo è uno dei cavalli di battaglia della stessa Pro Gottardo e della associazione mantello, SwissRailvolution. «D'altronde, è una necessità». A Tille chiediamo: ma che cosa si potrebbe fare, dav-

vero, per invertire la tendenza? «Sono stati fatti molti sforzi, e sembra difficile, oggi, ottenere molto di più allo stesso prezzo. Rinforzare le sovvenzioni significherebbe poi creare forti distorsioni di mercato tra le imprese di trasporto».

I vantaggi degli autocarri

Insomma, la situazione è complessa. Non basta una bacchetta magica (tinta di verde magari, vista l'importanza del possibile risparmio in termini am-



bientali) per spostare tutte le merci. Lo stesso professor Tille, sulla protezione del clima, sottolinea: «Fa parte della visione a lungo termine nello spirito della popolazione e delle imprese, ma le preoccupazioni attuali oggi spesso spingono in un'altra direzione. E questo per ragioni di costi, praticità e disponibilità». D'altronde, come spiega Tille, quando devi occuparti del trasporto di una merce prodotta domani dalla tua impresa utilizzerai gli strumenti esistenti oggi. «Nonostante tutti gli sforzi, va detto che un certo limite di attrattività della rotaia è stato raggiunto. Il trasporto su gomma ha numerosi vantaggi». Della serie: non è solo una questione di prezzo del trasporto. «Ci sono altri criteri. Esagerando, possiamo dire che se anche il trasporto ferroviario fosse gratuito, ci sarebbe comunque del trasporto su strada per altri motivi. Vale anche per il trasporto dei passeggeri: nelle città o nei Paesi, come il Lussemburgo, che hanno il trasporto pubblico gratuito, molte persone continuano a viaggiare in automobile». E ciò nonostante la crescita dei costi. Sì, perché le recenti crisi, prima la COVID e poi l'aumento del prezzo dell'energia - dovuto alla guerra contro l'Ucraina -, hanno toccato le rotaie ma anche le strade. Lo sottolinea sempre Tille: «La fonte principale per il trasporto su gomma, il diesel, ha conosciuto un aumento maggiore rispetto a quello del trasporto ferroviario

rio, ovvero l'elettricità. Non è quindi questo il fattore decisivo».

«Il lato Est è scoperto»

Detto ciò, qua e là ci sono margini di crescita. Remigio Ratti: «Ci sono alcune priorità, anche dal nostro punto di vista», della Pro Gottardo. «L'aggiramento, per le merci, di Bellinzona e quello di Lugano: tali circosvallezioni merci permetteranno da un lato di liberare le due stazioni dal peso del traffico merci e dai rischi di sicurezza, ma anche di mettere a disposizione una migliore offerta per il traffico passeggeri a livello regionale e nel rapporto strada-ferrovia per il traffico a lunga percorrenza. Ma occorre una pianificazione ben pensata e coordinata». Un vecchio refrain: sì, una pianificazione complessiva, che prenda in considerazione rotaie e strade. Della serie: sembra semplice, eppure, «si procede a pianificazioni a scatola chiusa». E mentre sull'asse occidentale Lötschberg-Sempione «ci sono grossi avanzamenti - con la capacità in treni merci che aumenta da tre treni merci all'ora fino a cinque -, il lato Est rimane scoperto».

Eppure la stessa Hupac, così come la Confederazione, investe in centri di trasbordo nel Nord Italia. Basti pensare alla realizzazione del grande terminale a est di Milano, con la Svizzera che parteciperà con un contributo massimo di 66,3 milioni di franchi. «Il completamento di AlpTransit va reclamato adesso», aggiunge anco-

ra Ratti. Da confine a confine, per completare la Croce federale della mobilità. E poi oltre. La questione non è solo svizzera, ma internazionale. La Svizzera è inserita, e deve rimanerle, in una rete della mobilità europea.

Questione di collaborazione

In questo senso, come sottolineato da Micaël Tille, «la Svizzera non può agire da sola, poiché il trasporto delle merci si estende ben oltre i suoi confini». E poi va detto che, «quando si parla di collegamenti ferroviari transalpini, la Svizzera non è affatto in ritardo rispetto ad altri Paesi. Basti pensare alle battute d'arresto del collegamento ferroviario Lione-Torino, o ai ritardi nello sviluppo delle vie d'accesso tedesche, a nord di Basilea. Il ritmo svizzero è più sostenuto rispetto a quello dei nostri vicini, ma senza una collaborazione con loro, questo non ha un effetto sufficiente». Non è un caso che, il 1. settembre, a Lugano, nell'ambito dell'appuntamento «Mobilità e trasporti», organizzato dalla presidenza svizzera dell'Unione europea per lo Spazio Alpino (EUSALP), a chiudere la giornata sarà un confronto volto a implementare proprio la cooperazione e il coordinamento nella regione alpina. Il tema è sul tavolo e, benché i margini di intervento sul trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia non siano enormi, qualcosa ancora si può fare.



I numeri

Il 63% delle merci viaggia su gomma

Sulle Alpi vince la ferrovia

In Svizzera, come ci spiega il professor Micaël Tille, il record del trasporto merci era stato raggiunto nel 2014, con 28,2 miliardi di tonnellate per chilometro. «Da allora la situazione è stabile intorno a questo valore». Nel 2021 ci si è fermati a quota 27,8.

«Interessante notare come la crisi COVID abbia avuto un effetto minore sul trasporto di merci rispetto al trasporto passeggeri». Sul rapporto gomma/rotaia: «La quota modale del trasporto merci su strada è rimasta stabile, per trent'anni circa, al 63%, per la ferrovia al 37%. Questa quota sale a quasi il 75% per la ferrovia quando si tratta di trasportare merci attraverso le Alpi. Dati che paragonati ad altri Paesi sono eccellenti».