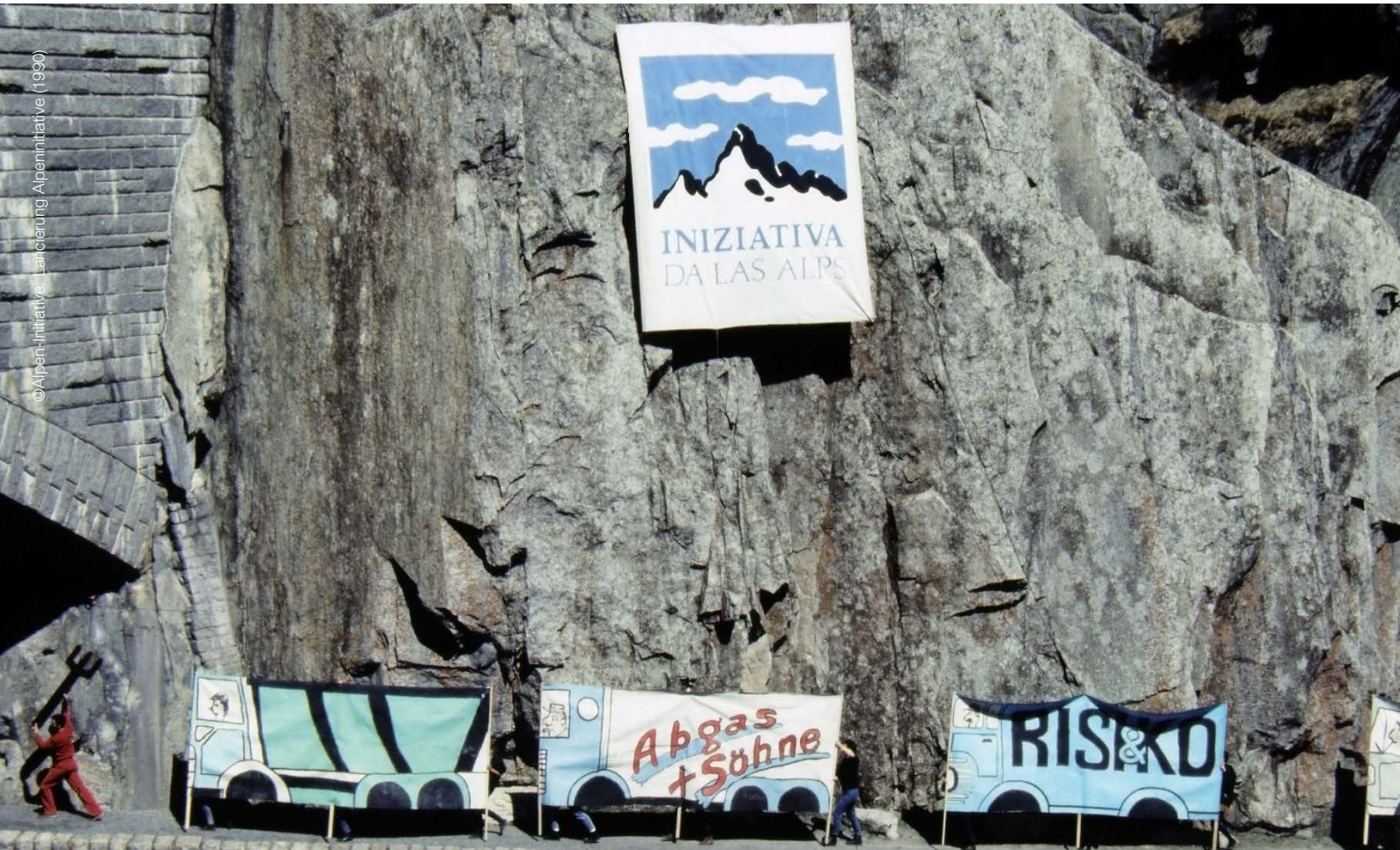


Anniversario

25 anni dal Sì alla protezione delle Alpi



25 anni fa, il 20 febbraio 1994, il popolo ha approvato in votazione l'iniziativa delle Alpi. Da allora l'articolo 84 della Costituzione federale svizzera (articolo sulla protezione delle Alpi) prevede che la Confederazione protegga le Alpi dal traffico di transito. Il sommario che segue mostra quali misure hanno contribuito al successo della politica svizzera di trasferimento e quali sono ancora necessarie per raggiungere l'obiettivo del trasferimento.

Che cosa è stato raggiunto finora

Mentre attraverso le Alpi svizzere oggi il 70% delle merci transita su ferrovia, questa porzione è solo del 30% in Austria e circa del 10% in Francia. Contrariamente al trend in altre regioni alpine, in Svizzera il numero dei TIR in transito dalle Alpi è in costante diminuzione. Il Sì all'iniziativa delle Alpi è stata una saggia decisione a favore di una politica dei trasporti innovativa in Svizzera.

Le seguenti 5 misure, cui l'Iniziativa delle Alpi ha dato un contributo essenziale, hanno contribuito al successo della politica di trasferimento svizzera:

1. Introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP)

Con l'introduzione della TTPCP nel 2001 i transiti dalla Svizzera sono diventati più cari. La TTPCP ha fruttato alla Svizzera la fama di avere un ruolo di pioniere in Europa quanto alla verità dei costi nel settore del traffico pesante. La tassa è calcolata in base ai chilometri percorsi in Svizzera, al peso massimo consentito nonché alla classe Euro del veicolo.

2. Limitazione della capacità delle strade di transito

Dal 1994 l'articolo sulla protezione delle Alpi della Costituzione federale vieta il potenziamento della capacità delle strade di transito nella regione alpina. Il divieto impedisce che ancora più camion passino dalle Alpi e, inoltre, contribuisce affinché più merci transitino sulle rotaie piuttosto che sulle strade. L'Iniziativa delle Alpi sorveglia anche che, con la realizzazione di una seconda canna stradale al Gottardo, non sia aumentata la capacità di 1000 autovetture per ora e direzione (1 camion corrisponde a 3 auto).

3. Promozione della rete di controllo del traffico pesante

Controlli sistematici del traffico pesante sono un elemento importante della politica di trasferimento. Garantiscono condizioni concorrenziali eque tra ferrovia e strada e proteggono quindi le Alpi dal traffico pesante eccessivo. In tutta la Svizzera, dal 2019, sono operativi sette importanti centri di controllo del traffico pesante.

4. Mantenimento del divieto di guida notturno per i camion

Il divieto di guida notturno per i camion è un elemento importante per il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia. L'iniziativa delle Alpi ha svolto molto lavoro di convincimento in questo senso: nel 2017, per esempio, la Commissione del Consiglio degli Stati ha respinto i tentativi di attenuare il divieto di guida notturna.

5. Potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria

Negli ultimi decenni, la Svizzera ha investito massicciamente nell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria per il trasporto delle merci: gallerie di base al Lötschberg, al Gottardo e al Monte Ceneri (dal 2020), ampliamento del corridoio di 4 metri, finanziamento parziale dell'ampliamento delle vie di accesso in Italia. Di conseguenza, attualmente sono disponibili sufficienti capacità per trasportare il traffico merci in modo efficiente per ferrovia. Insieme alle misure politiche, questo era un prerequisito importante per rendere la ferrovia più competitiva rispetto alla strada.

Ulteriori misure

L'articolo sulla protezione delle Alpi indica: «Il traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia». La legge sul trasferimento del traffico merci prescrive che entro la fine del 2018 possano attraversare le Alpi svizzere al massimo 650'000 camion l'anno. Questo obiettivo non è stato raggiunto. Le stime indicano che nel 2018 saranno passati dalle Alpi svizzere nuovamente più di 900'000 mezzi pesanti.

L'associazione «Iniziativa delle Alpi» chiede al Consiglio federale e al Parlamento le seguenti cinque misure per proteggere le Alpi dal traffico di transito, come previsto dalla Costituzione.

1. Introduzione di una borsa internazionale dei transiti alpini (BTA)

Nel 2001, l'Iniziativa delle Alpi ha proposto l'introduzione di una borsa dei transiti per tutto l'arco alpino. Questa stata ancorata nella legge sul trasferimento del traffico merci (LTrasf), ma mai attuata politicamente. L'attraversamento delle Alpi per i camion sarebbe consentito solo se hanno un diritto di transito. Il numero dei diritti di transito in Svizzera sarebbe già sancito dalla legge con un numero massimo di 650.000 camion in passaggio delle Alpi l'anno. A più lungo termine, la borsa dei transiti alpini è e rimarrà la misura più efficace per ridurre il traffico di transito attraverso le Alpi a un livello tollerabile.

2. Promozione di un traffico delle merci rispettoso del clima

I camion emettono oggi la stessa quantità di CO₂ di 30 anni fa. Ciò è dovuto principalmente al fatto che non vi sono né obiettivi di riduzione per i produttori, né incentivi per gli autotrasportatori nell'acquistare veicoli più efficienti per quanto riguarda le emissioni di CO₂. Una prima misura sarebbe che gli automezzi pesanti che emettono più CO₂ paghino tasse più elevate per l'uso delle strade rispetto a quelli che sono più rispettosi del clima. Perciò il calcolo della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) deve essere completato da un elemento per il CO₂. In secondo luogo, sono necessarie norme sulle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, analogamente a quelle delle autovetture.

3. Introduzione di un divieto generale di trasporto transalpino di merci pericolose su strada

Ogni anno 10'000 trasporti di merci pericolose transitano dal passo del Sempione. Mentre nelle gallerie stradali del San Gottardo, San Bernardino e Gran San Bernardo tali trasporti sono vietati, non ci sono restrizioni sul Sempione. Un incidente con un camion di merci pericolose può avere conseguenze drammatiche. L'ambiente e la qualità della vita degli abitanti dell'asse del Sempione sono minacciati. Questo rischio è inaccettabile, anche perché l'infrastruttura ferroviaria necessaria per caricare queste merci sulla ferrovia esiste già.

4. Rete più densa di controlli dei mezzi pesanti per più sicurezza stradale

Mentre ogni treno merci viene ispezionato e controllato a fondo, oggi meno del 4% dei camion che attraversano le Alpi è controllato. Chiediamo il completamento di una stretta rete di controllo e l'intensificazione dei controlli su tutti gli assi di transito. Centrale è la rapida realizzazione dei centri di controllo a sud delle Alpi. Dei controlli più frequenti del traffico pesante approfitta anche il traffico stradale leggero.

5. Maggiore priorità al traffico merci ferroviario nella fase di ampliamento 2035

Il focus della fase di ampliamento 2035 è fortemente orientato verso l'espansione del trasporto passeggeri, mentre il traffico merci è quasi trascurato. La messa in sicurezza a lungo termine delle tracce per il traffico merci è quindi messa in discussione. Chiediamo la realizzazione di progetti che rafforzino la qualità delle tracce per il traffico delle merci e abbiano un elevato rapporto costi-benefici per quanto riguarda il traffico di transito. Ciò include il completamento della galleria di base del Lötschberg e la prosecuzione della NTFA a sud e a nord. Ciò garantirà che ci siano anche in futuro capacità di trasporto sufficienti per il traffico delle merci.

Iniziativa delle Alpi Associazione per la protezione della regione alpina dal traffico di transito
Hellgasse 23 CH-6460 Altdorf Telefono +41 (0)41 870 97 81
medien@alpeninitiative.ch www.alpeninitiative.ch/it/ Conto per offerte19-6246-9

