



QUANTE MERCİ ATTRAVERSO LE ALPI SVIZZERE ?

E il traffico ferroviario passeggeri?

Riflessione sul fabbisogno di trasporto merci in Europa e attraverso la Svizzera a fronte del completamento di Alptransit, degli sviluppi dei trasporti su scala europea con i corridoi TEN-T e intercontinentali con la Belt and Road Initiative Cinese

Bruno Storni

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
ATE Association transports et environnement
ATA Associazione traffico e ambiente



Quante merci attraverso le Alpi Svizzere?

Riflessione sul fabbisogno di tracce per il trasporto merci attraverso la Svizzera e gli spazi per il traffico passeggeri del futuro.

Bruno Storni

ATA Sezione della Svizzera Italiana

Febbraio 2021

Sommario

1. Introduzione.....	3
2. Le Previsioni.....	4
2.1 Premessa	4
2.2 Analisi di alcuni studi previsionali sul trasporto merci in Svizzera e Europa	4
2.2.1 Previsioni 1990 2020	4
2.2.2 Previsioni 2000 2040	5
3. Gli sviluppi recenti e lo stato attuale del traffico merci attraverso le Alpi	7
3.1 Confronto evoluzione PIL.....	8
3.2 Confronto evoluzione traffico merci tra assi di transito alpini F CH e A.....	8
3.2.1 Transiti Austria.....	9
3.2.2 Transiti Francia	10
3.3 Estensione UE a Est.....	10
4. Confronto tra scenari e realtà.....	11
5. Quali traffici in futuro in Europa?.....	12
5.1 Il contesto geografico	12
5.2 Sviluppo trasporti ferroviari europei	13
5.3 Sviluppo porti europei	14
5.4 Nuovo trasporto ferroviario Asia Europa.....	15
6. Giustificazione 260 tracce merci asse Gottardo	17
7. Merci versus Passeggeri.....	18
8. Alcune domande sul futuro	19
9. Conclusione.....	21
10. Bibliografia	21

1. Introduzione

Con l'apertura della Galleria di Base del Ceneri (GBC), del corridoio 4 metri, e con i prossimi collaudi finali delle Gallerie di Base avremo presto a disposizione una capacità di 260 tracce/giorno riservata per treni merci sull'asse del Gottardo, 170 via GBC Chiasso e 90 via Luino (gronda ovest).

Già ora, su diverse linee in Svizzera si assiste a conflitti per l'attribuzione delle tracce tra traffico passeggeri e treni merci. In Ticino, le tracce riservate ai treni merci limitano²⁰ il servizio del "Metrò Ticino" ad esempio Locarno-Lugano a una cadenza 30 minuti, mentre sulla Cadenazzo-Luino siamo a 120 minuti.

A queste 260 tracce riservate per treni merci sull'asse del Gottardo vanno aggiunte le 110 a disposizione sull'asse Sempione Lötschberg.

Un aumento notevole della capacità di trasporto merci, accresciuta inoltre anche dall'aumento della lunghezza e dall'altezza dei singoli treni (da 580 a 740 metri e da 3,8 a 4,2 metri per container high cube e semi rimorchi P400 per traffico combinato non accompagnato).

Complessivamente avremo a disposizione un multiplo della domanda attuale (strada compresa), quando per raggiungere l'obiettivo dell'articolo 3 della Legge sul Trasferimento del traffico merci pesante LTrasf (massimo 650'000 camion anno su strada) l'aumento richiesto al trasporto ferroviario sarebbe limitato a circa il 12% del trasporto attuale.

Con questo breve testo si vuole fare il punto sulla situazione del traffico merci attraverso le Alpi a fronte degli scenari del passato e analizzare nuovi scenari di sviluppo del traffico merci attraverso la Svizzera, in Europa e tra Europa e Asia (Belt and Road Initiative o Nuova via della seta).

Nel capitolo 2 il testo esamina le previsioni e gli scenari elaborati in passato.

Nel terzo capitolo si fa il punto della situazione dei volumi di traffico merci attraverso le Alpi, in particolare sui flussi registrati nell'ultimo decennio.

Il quarto capitolo confronta la situazione attuale e recente con le proiezioni.

Nel quinto capitolo si esplora quella che sarà la futura configurazione geografica dei flussi di traffico in Europa a fronte dei progetti dell'Unione Europea TEN-T e della Belt and Road Initiative Cinese.

La questione all'origine di questo scritto, ossia le 260 tracce riservate per i treni merci sull'asse del Gottardo a scapito dei collegamenti passeggeri, è descritta nel capitolo 6.

Nel capitolo 7 vengono elencate ed esposte una serie di domande per affrontare e pianificare il fabbisogno futuro del traffico merci attraverso la Svizzera.

Per finire nel capitolo 8 si fanno alcune brevi considerazioni e proposte.

2. Le Previsioni

2.1 Premessa

Prevedere il futuro non è mai stato facile, oggi ancor meno. La realizzazione di Alptransit è stata fondata su ipotesi di sviluppo del traffico pesante calcolate negli anni '70, '80 e '90 del secolo scorso, come possiamo leggere dal sito web Alptransit:

“Le previsioni sono indispensabili per legittimare e pianificare un progetto: senza previsioni, niente progetto. In generale, per fare una previsione si estrapolano i dati sulla crescita registrati nel passato più recente e li si proietta nel futuro. Ma non sempre funziona.

Nel 1971, ad esempio, la commissione «Gallerie ferroviarie attraverso le Alpi» giunge alla conclusione che tra il 1963 e il 1990 il traffico viaggiatori attraverso le Alpi sarebbe aumentato almeno del 50 per cento e che il traffico merci sarebbe raddoppiato.

Di fatto, però, quest'ultimo ha fatto registrare una crescita di circa il 200 per cento sia su gomma che su rotaia.

Ma ogni regola ha la sua eccezione: il messaggio del Consiglio federale concernente la costruzione di una ferrovia attraverso le Alpi svizzere prevedeva, per il periodo tra il 1990 e il 2020, un nuovo raddoppio del traffico merci e un incremento del traffico viaggiatori del 50 per cento. E ha fatto centro.”¹

2.2 Analisi di alcuni studi previsionali sul trasporto merci in Svizzera e Europa

Nel corso degli anni sono stati allestiti diversi studi non sempre direttamente confrontabili per quantificare lo sviluppo del traffico merci attraverso le Alpi o in Svizzera, ne abbiamo analizzato 4 suddivisi in due gruppi, il primo precedente l'inizio dei lavori con previsioni sull'asse temporale 1990-2020 e un secondo da 2000 a 2040.

2.2.1 Previsioni 1990-2020

2.2.1.1 Studio SGZZ (St. Galler Zentrum für Zukunftsforschung) 1994

Lo studio SGZZ *Prospettive del traffico merci attraverso le Alpi 1993-2015*² aveva l'obiettivo di analizzare, valutare e prevedere lo sviluppo dei volumi di trasporto merci attraverso le Alpi sugli assi fra il Moncenisio/Fréjus e il Brennero come base della decisione per la realizzazione di Alptransit.

SGZZ aveva ipotizzato quattro scenari partendo dai dati di traffico merci registrati tra il 1980 e il 1993, traffico che era cresciuto da 32 a 49,9 milioni t/anno (asse Moncenisio-Brennero). SGZZ calcolava il potenziale di evoluzione del traffico merci complessivo attraverso le Alpi Svizzere per il 2015 tra le 55 e le 70 milioni di tonnellate nette.

SGZZ 1994: traffico merci transalpino svizzero totale

Previsione per il 2015: 55 a 70 mio t

Situazione 1993: 21.5 mio, corrisponde ad un aumento tra +7% e 105 anno

2.2.1.2 Messaggio del Consiglio Federale 90.040 concernente la costruzione di una ferrovia attraverso le Alpi svizzere (traffico transalpino) 23 maggio 1990⁶

Il Consiglio Federale nel *Messaggio 90.040 concernente la costruzione di una ferrovia attraverso le Alpi svizzere*⁶ giustificava la necessità dell'opera del secolo facendo capo ad una serie di previsioni calcolate da diverse fonti.

Le previsioni elaborate negli anni '80 ed esposte nel Messaggio consideravano i volumi di merci previsti tra il Nord Europa e l'Italia sull'arco alpino tra Modane e Tarvisio fino all'anno 2020.

Quante merci attraverso le Alpi Svizzere?

In dettaglio esponeva le diverse previsioni nell'allegato 2 (Tabella 1).

Previsioni dello sviluppo del traffico merci tra il Nord Europa e l'Italia fino all'anno 2020; confronto

Previsione	Volume di traffico in milioni di t		
	2000	2010	2020
SGZZ/Consiglio federale ^{*)}	106	121	129
Prognos	111	145	—
MCI	112	139	154
Bertschi	91	112	150
SGZZ 1988	97	125	—
Intraplan	97	126	165
BVU	84	99	117 ^{**)}
Fidiger	81	93	165 ^{**)}
Comitato Spluga	103	124	128
Media aritmetica	98	121	136

^{*)} Base del rapporto del Consiglio federale del 7 settembre 1983 su una nuova trasversale alpina ferroviaria.

^{**)} Estrapolazione.

Tabella 1: Previsioni messaggio 20.040 Allegato 2⁶.

Riassumendo i risultati dei diversi studi con una media aritmetica delle varie previsioni.

2000	2010	2020
98 mio t	121 mio t	136 mio t

Tabella 2: Messaggio 20.040 Medie aritmetiche previsioni⁶.

Messaggio 90.040: traffico merci transalpino totale (Modane Tarvisio)

Previsione per il 2020 136 mio t

Previsione dal 2000 +1.9% anno

2.2.1.3 Sintesi previsioni 1990 2020

SGZZ 94 previsione per il 2015 55 a 70 mio t (solo Alpi CH)

Messaggio 90.040 previsione per il 2020 136 mio t (da Modane al Tarvisio)

2.2.2 Previsioni 2000 2040

2.2.2.1 ARE 2016

Nel 2016, con il rapporto *Perspektiven des Schweizerischen Personen- und Güterverkehrs*³ l'ARE (Ufficio Federale per lo Sviluppo Territoriale) guarda oltre il limite temporale 2020 dei precedenti studi, e prevede una crescita del 44.7% del traffico merci su ferrovia e del 32.8% su strada nel periodo tra il 2010 e il 2040 (in Svizzera in tonnellate-km).

Per il transito ARE prevede +29.8% (+0.9% anno) e per le importazioni +42,5% (+1.2% anno) esportazioni +18,6% sempre tra il 2010 e il 2040.

Quante merci attraverso le Alpi Svizzere?

Scenari di sviluppo sia a livello svizzero che sul piano europeo calcolati seguendo più o meno linearmente previsioni e scenari di aumento demografico e del prodotto interno lordo.

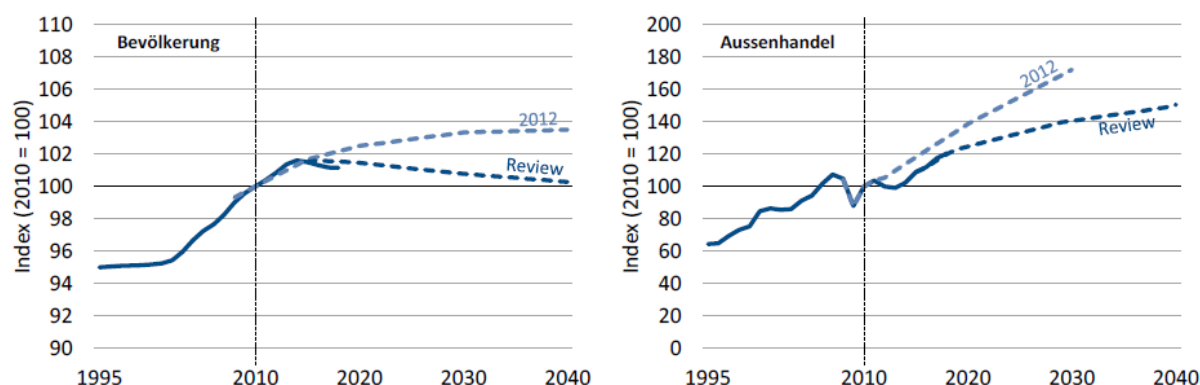
Si considera che il PIL sarà trascinato più dalla crescita dell'economia dei servizi piuttosto che dalle attività industriali e manifatturiere, il parametro di crescita del traffico merci diventerà quindi meno importante per rapporto alla crescita del PIL. Inoltre, nello studio ARE si considera una forte diminuzione del trasporto di vettori energetici petroliferi: -53.1% dal 2010 al 2040, visti gli obiettivi di politica di protezione ambientale contro i cambiamenti del clima e le conseguenti esigenze di decarbonizzazione.

2.2.2.2 INFRAS 2012

Nell'ambito dell'aggiornamento del "Wirkungsmodell" sviluppato da UFT Infrac nel 2012 per quantificare gli effetti di Alptransit sulla produttività del trasporto su ferrovia attraverso le Alpi, Infrac ha elaborato e pubblicato il rapporto *Verkehrsentwicklung im Alpenquerenden Güterverkehr infolge Fertigstellung der NEAT*⁷ del 18 ottobre 2019. Nel rapporto, con l'aggiornamento del modello vengono aggiornate al 2040 le previsioni sullo sviluppo del traffico transalpino, in particolare l'impatto sui futuri volumi di traffico ferroviario del miglioramento della produttività degli assi svizzeri realizzato grazie alle gallerie di base Alptransit.

Lo studio Infrac considera i nuovi trend di sviluppo demografico del Direttorato Generale per gli Affari Economici e Finanziari pubblicati in *The Ageing Report 2018*, che prevedono per l'Italia una diminuzione della popolazione di 800mila abitanti tra il 2016 e il 2040. Ciò malgrado Infrac prevedeva (nel frattempo è subentrata la crisi COVID19) un aumento del PIL medio del +0.3% dal 2010 al 2040 in totale +11%.

Per il commercio estero terrestre italiano il rapporto Infrac⁷ prevede una crescita tra il 2010 e il 2030 del 40%, che rappresenta una netta diminuzione per rapporto al +72% del modello 2012. Fino al 2040 si prevede un ulteriore aumento al 50%, sempre per rapporto al 2010.



Grafik: INFRAS. Quellen: Eigene Berechnungen auf Basis DG EcFin 2018, DG EcFin AMECO.

Figura 1: Prospettive di sviluppo demografico e del commercio estero Italia (*Verkehrsentwicklung im alpenquerenden Güterverkehr infolge Fertigstellung der NEAT*, Infrac 2019)⁷.

2.2.2.3 Sintesi previsioni 2000 2040

ARE 2016	previsione 2010 al 2040	transito +29,8 %, import + 42,5%, export +18,6%
Infrac 2019	previsione 2010 al 2040	commercio terrestre Italia +50%

Quante merci attraverso le Alpi Svizzere?

3. Gli sviluppi recenti e lo stato attuale del traffico merci attraverso le Alpi

L'evoluzione del traffico merci attraverso le Alpi viene monitorato secondo l'art. 4 cap. 2 della Legge del 19 dicembre 2008 sul trasferimento del traffico merci Ltrasf (RS 740.1): ogni 2 anni il Consiglio Federale pubblica il *Rapporto sullo stato del trasferimento del traffico pesante attraverso le Alpi e sull'efficacia delle misure adottate*.

In più, ogni 6 mesi vengono pubblicati i dati sul transito merci ferroviario e stradale attraverso le Alpi svizzere, si dispone quindi di un'informazione sull'evoluzione fin dal 2010 costante e coerente nel tempo.

Dal rapporto semestrale 2019⁵ possiamo rilevare tre fasi (grafico Figura 2):

- 1) un periodo di crescita abbastanza regolare e sostenuta iniziata nel 1988 fino al 2008, anno della crisi finanziaria globale, con un aumento da 19,1 mio t/anno a 39.8 mio in 20 anni + 5,4% anno.
- 2) nel 2009 a seguito della crisi economica del 2008 i volumi di merce trasportati sono diminuiti del 14 %, per poi risalire in due anni ai volumi massimi del 2008 precrisi.
- 3) dal 2010, e sono ormai 10 anni, malgrado un periodo di crescita economica continuo (eccetto il 2013) con crescita del PIL in tutti i Paesi europei, i volumi di traffico merci attraverso le Alpi svizzere non crescono più, stabilizzandosi sui livelli raggiunti dal 2006.

Aktenzeichen: BAV-332-3/5/6

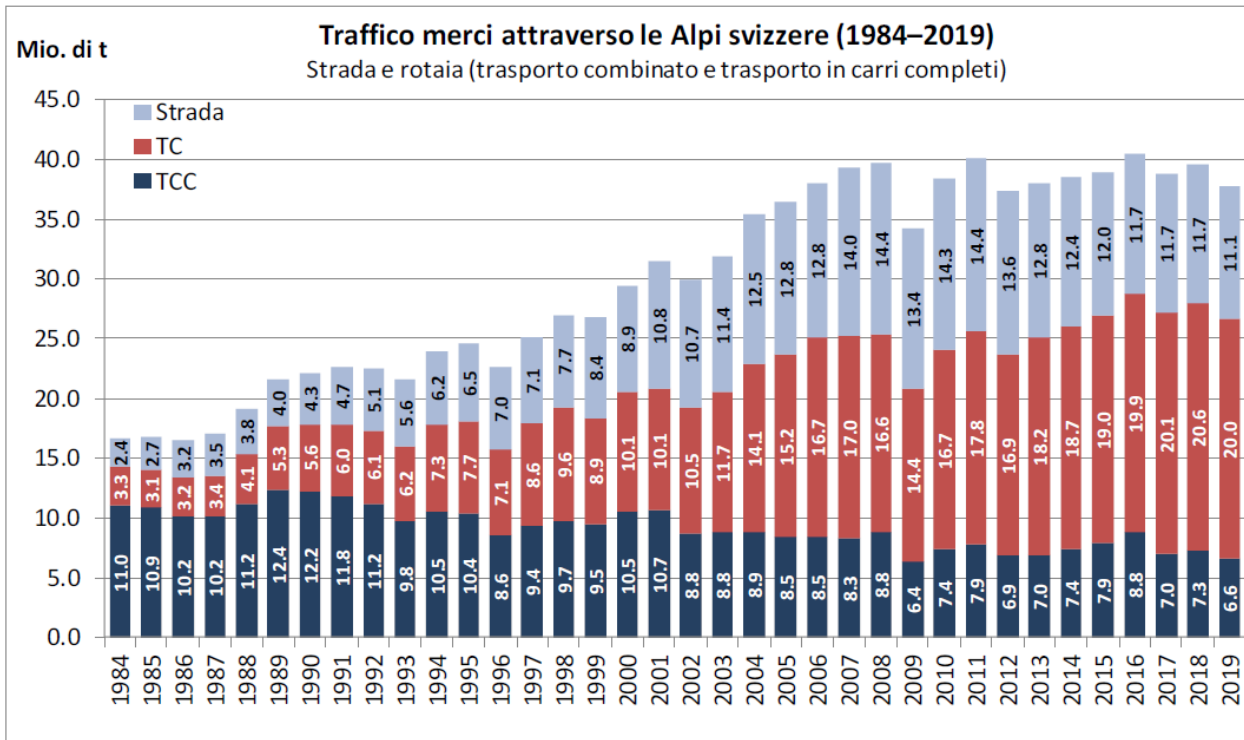


Figura 2: Evoluzione del traffico merci transalpino 1984-2018 (*Traffico merci transalpino in Svizzera Indicatori 2019 e interpretazione dell'evoluzione pag 19*)⁴.

2019	37.7 mio t	ultimo stato
2015	39.8 mio t	per confronto previsioni 1990 (vedi cap 4)
2010	40.4 mio t	massimo storico

Quante merci attraverso le Alpi Svizzere?

3.1 Confronto evoluzione PIL

Nel periodo 2009-2019 il PIL EU-27 e AE-19 è cresciuto in modo abbastanza regolare, eccetto nel 2012 EU-27 -0.7% e AE-19 -0.9% e nel 2013 EU-27 0% e AE-19 0%.

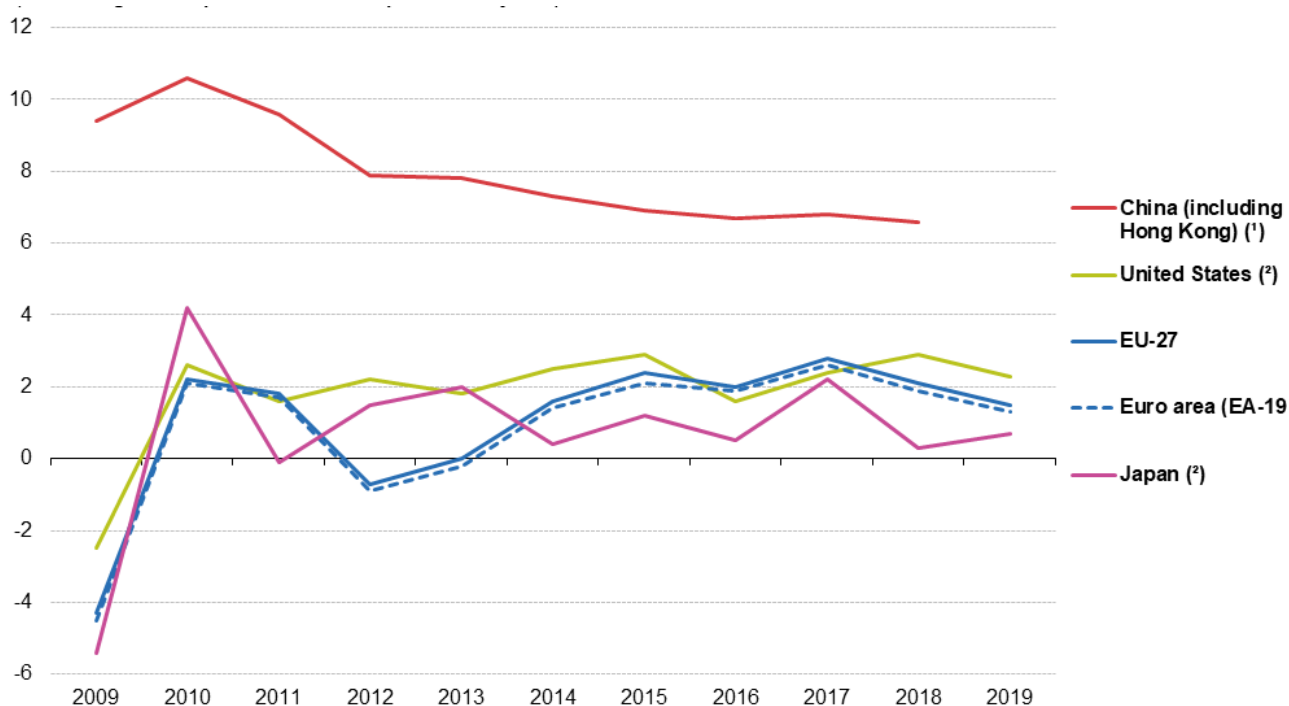


Figura 3: Evoluzione del PIL tra il 2009 e il 2019 EU-27, EA-19, USA, China, Japan EUROSTAT.

3.2 Confronto evoluzione traffico merci tra assi di transito alpini F CH e A

Come abbiamo visto nel paragrafo precedente il traffico merci attraverso le Alpi svizzere nel corso degli ultimi anni non è aumentato. Però, nello stesso periodo sono aumentati i flussi di traffico merci attraverso l'Austria, Brennero in particolare, sulla strada. Si tratta di una crescita registrata a partire dal 1980 quando i volumi in Austria erano ancora inferiori a quelli svizzeri (circa 16 mio t per rapporto ai 17 mio t CH).

Crescita che è stata più marcata fino al 2008 (sfiorate le 50 mio t), precipitata del 20% a 40 mio t nel 2009 per le conseguenze della crisi economica che aveva colpito tutta l'Europa e particolarmente il settore industriale e manifatturiero italiano. L'Italia ha poi subito una seconda crisi economica nel 2013.

Le perdite di trasporto del 2009 sono poi state recuperate rapidamente superando i livelli del 2008 per raggiungere i 53.8 mio t nel 2018.

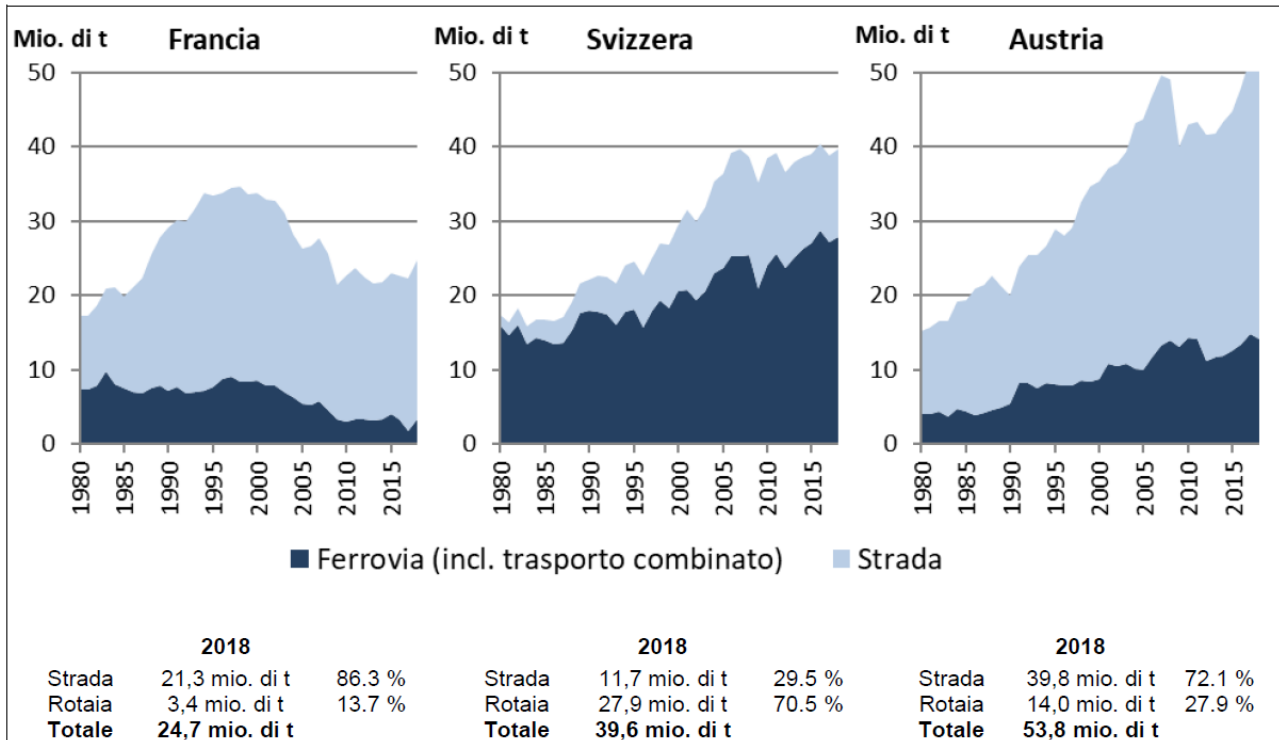


Figura 4: Traffico merci transalpino (1980-2018) nel cosiddetto arco alpino interno tra il Moncenisio/Fréjus (F) e il Brennero (A) (Rapporto sul trasferimento del traffico 2019 pag.19)⁵.

Un andamento più in linea con la crescita economica post crisi 2008 e dovuto in particolare alla forte crescita in Polonia, Cechia, Slovacchia come pure in Baviera dove il PIL è cresciuto nettamente sopra la media UE- 27.

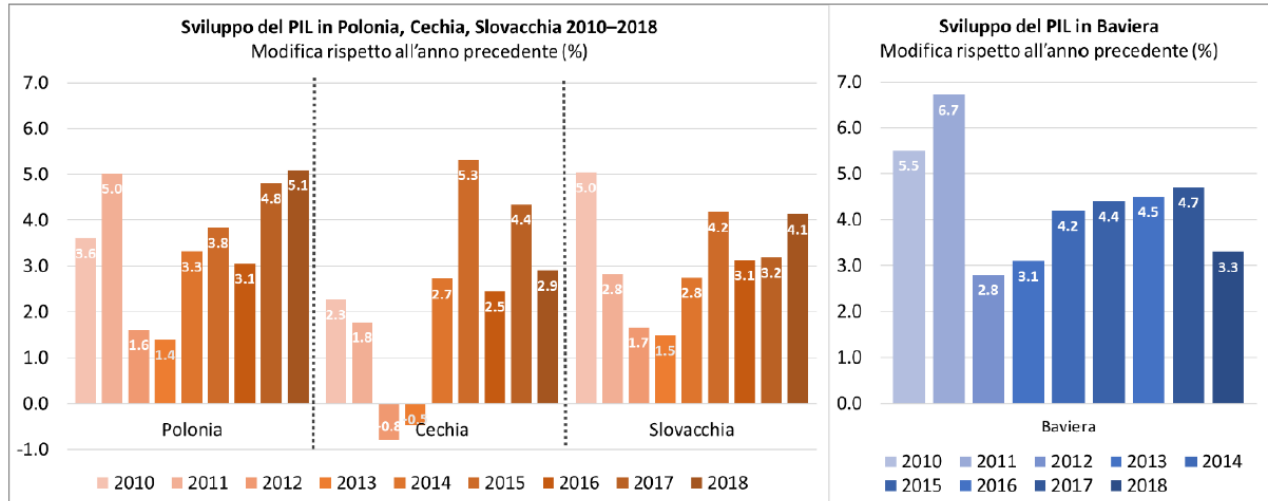


Figura 5: Evoluzione del PIL in alcuni Paesi e regioni (2010-2018) (Rapporto sul trasferimento del traffico 2019 pag. 88)⁵.

3.2.1 Transiti Austria

Riguardo l'asse del Brennero, è sulla strada che la crescita è stata particolare (4 volte dal 1980), essendo l'offerta su ferrovia ancora limitata (terminale traffico combinato di Verona al limite della capacità), raggiungendo anche livelli di saturazione della strada con quasi 2 mio di veicoli anno.

Crescita del trasporto di merci che non si è riversato sull'asse del Gottardo, principalmente perché i flussi di merci da e per l'Italia via Brennero hanno in gran parte origine destinazione Polonia (Italia 4° paese importatore e 6° esportatore), Cechia (Italia 6° importatore 4° esportatore), Baviera o Slovacchia, flussi che non transitano attraverso la Svizzera per non allungare il tragitto.

Quante merci attraverso le Alpi Svizzere?

3.2.2 Transiti Francia

Sull'asse Francia-Italia si nota un andamento irregolare con un picco nel 2000, seguito da un forte ridimensionamento fino al 2010, seguito da una stagnazione nell'ultimo decennio con forte diminuzione del trasporto ferroviario.

Tra il 2003 e il 2011 sono stati effettuati lavori di riprofilamento e adeguamento sagoma per treni da 4 metri della galleria del Frejus/Moncenisio, cantieri che hanno ridotto notevolmente la capacità (galleria chiusa per lavori per buona parte della giornata) generando deviazioni del traffico sulla linea del Sempione (Lötschberg). Limitazioni che sono rimaste anche dopo la fine dei lavori: divieto di transito contemporaneo di treni merci nei due sensi visto che i lavori hanno ridotto l'interasse tra i binari sotto i limiti di sicurezza sul tratto francese (sic). Si limita di fatto la capacità a 50 treni merci al giorno per una capacità massima di 6 mio t anno⁹.

I volumi di traffico che dal 2003 non hanno potuto passare dalla galleria Frejus/Moncenisio (2-3 mio t/anno ?) durante le chiusure per i lavori sono probabilmente rimasti sull'asse del Sempione anche dopo oppure sono trasferiti su strada.

3.3 Estensione UE a Est

L'allargamento dell'UE a Est, la conseguente delocalizzazione di attività industriali per i bassi costi del lavoro e la crescita per l'Italia di mercati in questi nuovi Paesi dell'UE hanno generato nuovi flussi di traffico merci da e per l'Italia che non attraversano la Svizzera.

Anno	Paesi
2004	Cechia
	Polonia
	Slovacchia
	Slovenia
	Ungheria
	Estonia
	Lituania
	Lettonia
2007	Bulgaria
	Romania
2013	Croazia

Tabella 3: Adesioni delle Nazioni dell'Est europeo all'UE.

Anche per i trasporti via mare siamo in una fase di cambiamenti strutturali che influiscono sui transiti di merci attraverso la Svizzera.

Il volume di container movimentati nei porti europei è da anni in continua crescita. Anche gli ultimi dati disponibili nel primo semestre 2019 confermano questo trend: ad esempio aumento container del 5,1 % per il Porto di Rotterdam, primo porto europeo tanto per volume totale di merci che per movimentazione container, oppure il Pireo +20,9%, al sesto posto per movimentazione container in Europa, con un aumento del 257,5% dal 2007, in totale le merci movimentate nei porti europei nel primo semestre 2019 sono cresciute del 2.9%.

Se confrontiamo la crescita dei porti europei nel 2019 con il traffico merci 2019 attraverso le Alpi svizzere, diminuito del 4.6% su ferrovia e del 4.8% su strada, scendendo in totale a 37,8 mio t, una tendenza in corso da 3 anni, vediamo che siamo entrati in una nuova organizzazione dei flussi di merci intraeuropei come pure da e per oltremare (Asia in particolare) che si svolgono all'esterno del nostro Paese.

Sono in forte crescita i porti del Mediterraneo orientale, Pireo in particolare per i container, primo porto più vicino per le rotte asiatiche via Canale di Suez, ma anche Koper (Capodistria), Trieste e Venezia nell'alto Adriatico.

Da questi porti le merci percorrono corridoi (stradali e ferroviari) da e per il Nord che non attraversano la Svizzera.

Quante merci attraverso le Alpi Svizzere?

4. Confronto tra scenari e realtà

Limitandoci al traffico attraverso le Alpi Svizzere, confrontiamo le previsioni esposte nel capitolo 2 con la realtà:

	SGZZ 94	Messaggio 90.040
Previsione	55 a 70 mio t (2015 Alpi CH)	136 mio t (2020 Frejus Tarvisio)
Realtà 2015	39.9 mio t (2019 37.8 mio t)	< 114 mio t

Tabella 4: Confronto tra scenari e realtà.

Le previsioni SGZZ del 94 non solo non si sono avverate, ma erano anche molto lontane dalle reali 37.8 mio t trasportate del 2019, valore in linea con gli anni precedenti.

Come analizzato nel paragrafo precedente, dal 1984 lo sviluppo del traffico merci attraverso le Alpi svizzere è stato in crescita fino al 2008, anno della crisi finanziaria globale. È crollato nel 2009, ma con la ripresa economica è ritornato in crescita fino a raggiungere il picco massimo attorno ai 40 milioni nel 2016, da allora, e sono già 3 anni, è ritornato a scendere.

Come detto, malgrado il lungo periodo di duratura crescita economica, non c'è stata crescita nel traffico pesante attraverso la Svizzera. Si constata un effetto di aggiramento dovuto alla crescita economica delle nuove nazioni integrate nell'UE-27, economie che hanno creato nuovi importanti traffici tra l'Italia e l'Est europeo.

L'asse svizzero è in stagnazione, negli ultimi anni perfino in diminuzione, in parte anche perché si trasportano sempre più merci meno pesanti.

5. Quali traffici in futuro in Europa?

5.1 Il contesto geografico

L'impostazione alla base delle previsioni di traffico merci europeo adottata per giustificare l'investimento in Alptransit, si basava su un contesto continentale limitato ad un'area geografica centrale, anche definita come Banana Blù. Si trattava di un concetto di megalopoli che si estende tra Londra e Genova, definito nel 1989, anno della caduta del muro ma non considerava ancora, per ovvi motivi, l'estensione a est della Comunità Europea.

Il contesto storico nel quale prese avvio il progetto Alptransit negli anni '90 del secolo scorso vedeva la Comunità Europea, con la quale avevamo definito vari accordi (non ancora Unione Europea), composta da 12 Stati, ultimi arrivati Spagna e Portogallo nel 1986. Non c'era ancora l'Euro, un contesto europeo che nel 1991 ha visto la Guerra Civile dei Balcani, terminata solo 1999 con la guerra del Kosovo. Da allora la Comunità Europea è diventata Unione Europea crescendo a 27 Stati (già dedotta la Gran Bretagna), creando un contesto geopolitico molto diverso.

Negli anni '90 il nostro paese era fortemente esposto alla forte e crescente pressione del traffico pesante stradale sull'asse del Gottardo, iniziato dopo l'apertura nel 1980 della Galleria autostradale, erano ancora gli anni dei camion a 28 t.

Non si parlava ancora di corridoio Rotterdam-Genova, ma appunto della Grande Banana Blu con la Svizzera nel bel mezzo anche come asse di transito. Regioni come Parigi o Berlino erano escluse.

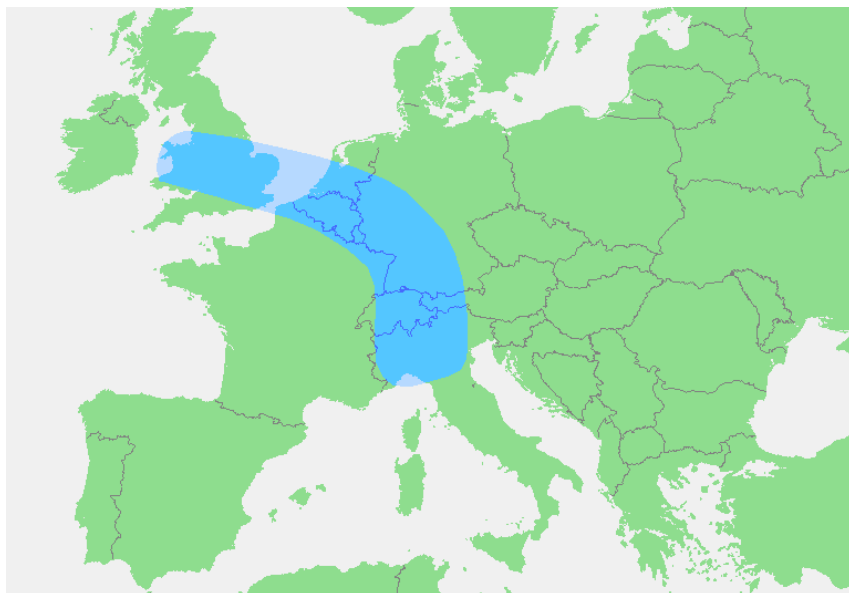


Figura 6: The Blue Banana 1989.

Con l'ingresso nel 2013 della Croazia, l'Unione Europea ha più che raddoppiato il numero di stati membri rispetto al periodo di concepimento di Alptransit, allargandosi geograficamente molto ad est. UE che nel frattempo ha avviato una politica comunitaria dei trasporti definendo il concetto della rete di corridoi europei del traffico TEN-T - formalizzato dapprima nel trattato di Maastricht 1990, poi sviluppato nel 2005 e adottato nel 2011 il Libro bianco sui trasporti - nel quale l'organizzazione del traffico merci in Europa assume un'altra dimensione, con la definizione di nuovi corridoi, fuori dal nostro Paese, che l'UE intende realizzare e che godono di finanziamenti comunitari.

Quante merci attraverso le Alpi Svizzere?

È quindi evidente che il traffico merci in Europa assumerà altre configurazioni meno svizzero centriche. A questo aggiungiamo che buona parte delle merci in arrivo e partenza dal continente hanno sempre più origine destinazione la Cina (e non solo Giappone e USA come si ipotizzava in SGZZ 1994), via mare ma con una forte crescita via terra per ferrovia.

A 25 anni dalla prima definizione, seppur con ritardo, i vari corridoi TEN-T europei stanno diventando realtà: diverse importanti tratte sono in cantiere.

Attorno alla Svizzera attraversata dal Corridoio **Reno Mediterraneo** (Gallerie di base Lötschberg, Gottardo e Ceneri in esercizio, ma mancano diverse tratte come ad esempio il Terzo valico ancora in costruzione e il potenziamento Basilea Mannheim), abbiamo:

1. il corridoio **Scandinavia Mediterraneo**, che collega l'Italia (via galleria di base del Brennero in costruzione 65 km apertura prevista 2027), con Austria Germania fino alla Scandinavia;
2. il corridoio **Baltico Adriatico**, che collega l'Italia settentrionale orientale (porto di Trieste) e la Slovenia (porto di Koper) via Tarvisio con l'Austria (via galleria di base del Koralpe 33 km, perforata giugno 2020 in esercizio 2026, galleria di base Semmering 27 km in costruzione, in esercizio 2027) la Cechia, la Polonia;
3. il corridoio **Mediterraneo**, che collega da est l'Ungheria attraverso l'Italia settentrionale e via galleria di base del Frejus/Moncenisio Lione e Spagna;
4. il corridoio **Mare del Nord Mediterraneo**, che da Marsiglia collega Lione Bruxelles e porti di Anversa Rotterdam (e oltre in Gran Bretagna).

Nei tre Paesi confinanti della Svizzera A, I, F, si stanno realizzando 4 gallerie di base per un totale di oltre 150 km, cioè più delle 3 gallerie di base svizzere messe assieme

5.3 Sviluppo porti europei

Il volume delle merci trattato nei porti europei (EU 27 2000) è cresciuto costantemente nell'ultimo decennio post crisi finanziaria 2008, dal 2000 al 2018 +13% (+20% dal 2009) raggiungendo 3'582 mio t.

Il piano dell'Unione Europea del 2013 per il trasporto marittimo⁹ prevede uno sviluppo delle infrastrutture portuali (1200 porti commerciali), ipotizzava una crescita del 50% entro il 2030 delle merci che transiteranno nei porti europei partendo dalle 3'216 mio t del 2013, un incremento del 2.94 % anno. Nella realtà dal 2013 al 2018 la crescita è stata in media del 1,87 % per anno, pressoché la metà delle ipotesi del piano 2013.

Cresciute in modo marcatamente maggiore sono risultate le movimentazioni di container da 69'455 mio TEU 2010 a 96'787 mio TEU 2018, con un aumento +39%.

Nell'ambito del programma TEN-T sono stati definiti 319 porti marittimi europei principali che l'UE intende sviluppare per garantire un efficace trasporto merci via mare e la competitività economica europea.

Negli ultimi anni i più importanti aumenti sono stati registrati nei porti del mediterraneo dell'est, Koper (Capodistria) e Pireo, Slovenia e Grecia che stanno concorrenziando non solo i porti del Nord ma anche quelli italiani.

Il porto del Pireo, acquistato al 65% dalla Coscom cinese con l'obiettivo di creare un importante hub europeo in Grecia, sta avendo un forte sviluppo nel settore container, tanto da permettere di classificarsi al 6° posto tra i porti europei per movimentazioni di container con 4'908 mio TEU nel 2018 e un aumento del 20,9% per rapporto al 2019.

	2010	2018	
UE 27 2000	3'159	3'582	+13%
Italia	494	501	+14%
Slovenia	14,6	23,1	+58%
Grecia	129	190,5	+48%

Tabella 5: Confronto merce movimentata in mio t (eurostat¹⁴).

	2010	2018	
UE 27 2000	69'455	96'672	+39%
Italia	8'466	13'080	+54%
Slovenia	481	980	+103%
Grecia	1'184	5'633	+375%

Tabella 6: Confronto container movimentati in mio TEU (eurostat¹³).

Determinanti per i volumi di traffico merci attraverso le Alpi svizzere sono i porti italiani di Genova, Vado Ligure, La Spezia e Livorno¹⁰, mentre Marsiglia, Venezia, Trieste e Capodistria o il Pireo non producono transiti in Svizzera.

Oggi, vista la maggior efficienza dei porti del mare del nord, molte merci con origine o destinazione Italia non transitano da porti italiani bensì da Rotterdam, Anversa, ecc. e attraversano inutilmente l'Europa e le Alpi Svizzere. Costo movimentazione container Genova Voltri 110 €, Anversa 60 €, Sines Portogallo 33 €, Turchia 30 €. Merci che poi transitano attraverso il nostro Paese sia su strada che su ferrovia. Hupac¹⁴ ha in orario tutta una serie di collegamenti tra i porti del Nord (Rotterdam, Anversa, Zeebrugge e Amburgo) e il terminale di Busto Arsizio - Gallarate (oltre 100 transiti settimanali). Un recupero dei porti italiani, liguri in particolare, potrebbe per lo meno ridurre la dipendenza dell'economia italiana dai porti del Nord e, in un primo tempo, ridurre i transiti attraverso la Svizzera. Solo nel caso di ulteriori guadagni di mercato dei porti liguri sui porti del Nord si potrebbe ipotizzare un maggior flusso di traffico tra l'Italia e l'Europa Centrale (Germania) attraverso la Svizzera.

5.4 Nuovo trasporto ferroviario Asia Europa

Nell'ambito della *One Belt one Road Initiative* Cinese inaugurata nel 2013 da Xi Jinping, che ha già visto la sottoscrizione di accordi con 20 Paesi dell'UE e 11 altri Paesi Europei (stato 2018), tra i quali anche il nostro (2017), oltre alle classiche rotte marine la Cina vuole sviluppare un ponte terrestre euroasiatico promuovendo meccanismi e procedure di coordinazione del trasporto ferroviario e sdoganamento nel corridoio Cina-Europa.

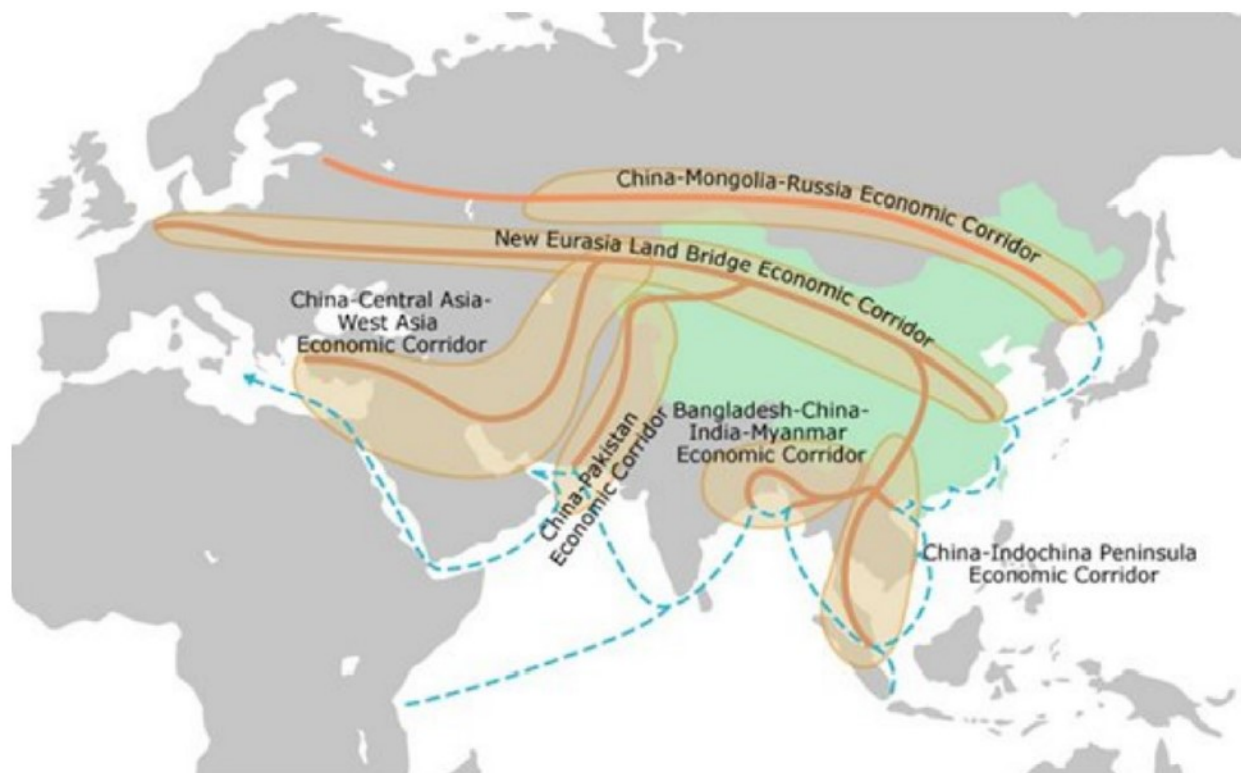


Figura 9: I corridoi della Belt and Road Initiative (*La nouvelle route de la soie – débouchées et défis pour le transport européen*)⁸.

Il rapporto del Parlamento Europeo *La nouvelle route de la soie – débouchées et défis pour le transport européen*⁸ del 2018 stima che degli 11 mio di container annualmente trasportati dall'estremo oriente verso l'Europa, nel 2040 3 mio seguiranno la via ferroviaria, togliendone 2,5 mio dalle navi e 0.5 mio dal trasporto aereo⁸.

Il trasporto merci terrestre su ferrovia accorcia i tempi rispetto al trasporto via mare ed è nettamente meno costoso (e meno inquinante) per rapporto al cargo aereo, seppur chiaramente di durata più lunga.

La via ferroviaria euroasiatica si sta sviluppando ben più rapidamente di quanto si poteva prevedere solo pochi anni fa.

Se nel 2019 sono stati trasportati per ferrovia 500mila container, nel 2020, complice la crisi Covid19 che ha ridotto le capacità del trasporto aereo e marittimo, i volumi sono raddoppiati (1,140 milioni container, 12'500 convogli) con una media di 240 treni per settimana. I convogli ferroviari raggiungono 92 città in ventuno Paesi (fonti China Railways, Bci Global), collegando 16 regioni cinesi con 30 regioni europee. Nel 2020 sono iniziati collegamenti fino a Milano Melzo e Napoli (9600 km).

Questo nuovo flusso di merci che transita per via terrestre tenderà a concorrenziare la via marittima, in particolare sul Mediterraneo e direttamente sui porti liguri che più interessano il traffico merci attraverso le Alpi svizzere.

6. Giustificazione 260 tracce merci asse Gottardo

Con le nuove Gallerie di base del Gottardo e Ceneri il traffico merci avrà presto a disposizione 260 tracce al giorno (riservate) al Gottardo (attualmente dal 11.12.16 sono 192)⁴ a queste si aggiungono 110 tracce già disponibili via Lötschberg base e linea di montagna⁴, asse che in un prossimo futuro vedrà aumentata la capacità (Programma Strategico di Sviluppo Infrastruttura Ferroviaria PROSSIF 2035) con la posa del secondo binario lungo il tratto centrale nella galleria di base.

A fronte di questa aumentata disponibilità a 260 tracce sull'asse del Gottardo abbiamo attualmente in media 110-120 treni merci al giorno di lunghezza massima 580 metri e altezza 3.84 metri. Con il nuovo corridoio 4 metri, oltre a un aumento in altezza avremo treni merci di lunghezza fino a 740 metri, e ogni singola traccia disporrà di un potenziale aumento di capacità di circa il 40%.

*Il profilo 4 metri permette il trasporto di semi rimorchi P400
o di container 40" highcube*

*altezza a 2.869 m (da 2,591 m 40" standard)
volume 76.4 m³ (da 67.7 m³ 40" standard)*

aumento capacità per container per maggior altezza: 12.8 %

La nuova infrastruttura ferroviaria permette il transito di treni merci di lunghezza 740 metri (finora 580 metri)

aumento capacità per maggior lunghezza: 28.5% netto senza locomotiva

In totale + 45% volume per traccia

Se con in media 110 treni merci al giorno attuali di lunghezza 580 metri e altezza agli angoli 3.84 metri si trasportano 15,1 mio t, con 260 tracce e treni da 740 metri e 4,2 metri di altezza possiamo estrapolare un potenziale teorico di **51.7 mio t: 240% in più!**

Con 260 tracce treni 740metri altezza 4,2 metri abbiamo:

potenziale teorico 51.7 mio t

per rapporto alle 15.1 mio t (stato 2019 110 treni 580 m 3.8 m 2019)

Con le 260 tracce riservate a convogli merci, l'asse del Gottardo potrà offrire capacità multiple del fabbisogno attuale.

Per rispettare l'art. 3 della legge sul Trasferimento, che prevede un massimo di 650'000 camion per anno su strada attraverso le Alpi, si dovrà ridurre circa del 28% i 898'000 transiti⁴ registrati nel 2019 cioè meno 249mila camion.

Similmente, il trasferimento di questi volumi, sempre per rispettare l'art 3 LTrans (ossia un massimo di 650'000 camion per anno), richiederebbe alla ferrovia un aumento del trasporto su ferrovia del 12 % a fronte di una maggior capacità disponibile di ben oltre il 200%.

Quante merci attraverso le Alpi Svizzere?

La riservazione di 260 tracce per merci comporta un'occupazione importante della capacità della GBG e delle due linee d'accesso via Luino e GBC, che limita il traffico di treni passeggeri (TILO Locarno Lugano cadenza 30 minuti, TILO Luino cadenza 120 minuti).

Nota: lunghezze treni merci e numero tracce attuali usate nei calcoli possono contenere piccoli errori non essendo sempre dettagliati i dati forniti dall'UFT. Sull'asse del Gottardo la capacità dal 2016 al 2020 era di 192 tracce⁴, il tasso d'utilizzazione per il 2019 del 47,6%⁴ corrisponderebbe a 91 tracce (media annuale) calcolando 5.75 giorni settimana. Per il nostro calcolo abbiamo ipotizzato un'utilizzazione media attuale di 110 tracce giorno.

7. Merci versus Passeggeri

Sull'asse del Gottardo non è solo il trasporto delle merci a creare situazioni di carico ambientale e stradale eccessivo, anche il traffico motorizzato individuale è fonte di sovraccarico infrastrutturale e ambientale. Le ore e le lunghezze delle colonne ai portali sono importanti e vanno diminuite senza aumentare la capacità stradale.

A ciò dobbiamo aggiungere l'obiettivo di sostituire, per ridurre l'impatto negativo sul clima, il trasporto aereo per corte distanze tra città con il trasporto ferroviario, treni ad alta velocità o treni notturni.

L'esempio Milano-Roma dove, con l'introduzione dell'offerta ferroviaria ad alta velocità il trasporto aereo è diminuito dell'80%, è emblematico. Idem per Parigi-Amsterdam o per Parigi-Lione.

Per ridurre le immissioni di CO₂ i collegamenti tra città fino a 1000 km possono in futuro essere effettuati in treno (alta velocità) anziché in aereo per distanze più lunghe vanno sviluppate nuove offerte di treni notturni

Di conseguenza, dobbiamo liberare o perlomeno riservare più tracce per treni passeggeri per garantire spazi sia per gli spostamenti interni locali, SBahn TILO, che per collegamenti di lunga percorrenza tipo Zurigo Milano o per la sostituzione di parte del traffico aereo con la reintroduzione di treni notturni.

8. Alcune domande sul futuro

Quale sarà la crescita del traffico merci in Europa?

A fronte dell'evoluzione della società e dell'economia europea, meno manifatturiera, delle nuove tecnologie, dei nuovi materiali o dei futuri processi industriali e suddivisione del lavoro, e di una possibile deglobalizzazione, quale sarà la realistica richiesta di trasporto merci fra 10, 20 o 30 anni in Europa?

Come parametrizzare il fabbisogno di trasporto di merci per rapporto allo sviluppo demografico (tonnellate-km/abitante?)

O per rapporto all'evoluzione del PIL (tonnellate-km/PILmioFr?).

Quale crescita/decrecita della popolazione in Europa?

Non solo l'Italia (nostro principale cliente degli assi di transito) ma tutte le nazioni avanzate vanno incontro a un calo demografico, in Ticino è già in corso da 3 anni.

	2020	2030	2040
UE 27 2000	447 mio	449 mio	446 mio
Italia	60.9 mio	59.9 mio	59.3 mio

(Eurostat¹⁾)

Inoltre, in futuro la parte di popolazione attiva diminuisce e cresce la parte di popolazione over 65.

Quale sarà l'impatto dei corridoi TEN-T attorno alla Svizzera sui transiti attraverso la Svizzera?

La decisione del Parlamento Europeo di implementare quanto richiesto nel Libro Bianco sui trasporti del 2011 per garantire alla ferrovia di competere efficacemente con la strada sulle medie e lunghe distanze, con l'impegno di trasferire il 30% delle merci su ferrovia nel 2030 e il 50% nel 2050, sta diventando realtà come possiamo constatare dalle opere in cantiere nei Paesi confinanti Austria Francia e Italia.

<i>Galleria di base Brennero I-A</i>	<i>Lunghezza 55 km</i>	<i>Termine 2027</i>
<i>Galleria di base Koralpa A</i>	<i>Lunghezza 33 km</i>	<i>Termine 2026</i>
<i>Galleria di base Semmering A</i>	<i>Lunghezza 27 km</i>	<i>Termine 2027</i>
<i>Galleria di Base Fréjus/Moncenisio I-F</i>	<i>Lunghezza 57 km</i>	<i>Termine (2030)</i>

La nuova capacità di transito ferroviario dei corridoi TEN-T che aggirano la Svizzera creerà una forte concorrenza al nostro sistema Alptransit.

Quante merci attraverso le Alpi Svizzere?

Dobbiamo per forza voler rimanere il centro dei flussi di merci europei?

La nostra nuova offerta 260 tracce Gottardo 110 Lötschberg è necessaria e sostenibile?

Abbiamo bisogno di movimentare questi volumi di merci in Europa nel 2040?

Impatto sull'occupazione delle vie ferrate per trasporto persone?

La minor velocità dei convogli merci (100-120 km/h) per rapporto a treni ad alta velocità (200- 250 km/h) riduce fortemente la capacità delle linee ad alta velocità, senza una separazione di treni merci da treni passeggeri ad alta velocità su linee separate si penalizza il trasporto di passeggeri.

Quali sviluppi avranno le nuove rotte merci Asia-Europa?

La Cina sta definitivamente sviluppando anche la via terrestre; il potenziale è importante e potrebbe diventare un'alternativa alla via marittima togliendo merci dai porti del Mediterraneo e del Mare del Nord.

Più capacità di trasporto, più delocalizzazioni?

L'offerta di capacità di trasporto e il costo basso (sussidiato) facilitano la delocalizzazione del lavoro sia di semilavorati che prodotti finiti. È un fenomeno ampiamente conosciuto e il Ticino aveva avuto un esempio emblematico con lo spostamento di una parte della lavorazione di capi d'abbigliamento della ditta Calida in Portogallo, già oltre una ventina di anni fa.

Verità dei costi o fine sussidi per il trasporto merci?

I costi dei trasporti devono essere conteggiati al netto dei costi esterni, senza verità dei costi si sussidiano i trasporti stradali e per compensazione occorre sussidiare maggiormente il trasferimento su ferrovia, risultato si sussidia in generale il trasporto di merci e facilita la delocalizzazione.

Traffico merci, Accordo sul Clima, Economia circolare?

L'accordo di Parigi e i conseguenti impegni assunti dalla comunità mondiale, Cina e Europa comprese, come pure l'European Green Deal, avranno gioco forza un impatto sui traffici di merci, con da una parte un maggior trasferimento sulla ferrovia dall'altra una riduzione dei trasporti (sia direttamente per minori consumi di prodotti petroliferi sia per minori trasporti merci in generale) allo scopo di ridurre l'impatto ambientale rivedendo il modello di economia globalizzata e della suddivisione del lavoro affermati da qualche decennio, per ritornare al locale e sviluppare l'economia circolare.

Quante merci attraverso le Alpi Svizzere?

9. Conclusione

Partendo da ipotesi di crescita demografica negativa, di forte sviluppo di nuove tecnologie e materiali (che avranno anche un impatto sulla produzione di beni, sull'attuale suddivisione del lavoro e sulle delocalizzazioni), di nuovi corridoi di trasporti, sia via mare che terrestri, che aggirano il nostro Paese, è probabile che il traffico merci attraverso la Svizzera non crescerà come si prevedeva, stabilizzandosi ai livelli attuali e raggiungendo l'obiettivo del trasferimento senza aumentare di molto il fabbisogno di tracce per treni merci.

Di conseguenza, fatte le dovute analisi e verifiche, si propone di rivedere le previsioni di traffico merci totale strada e ferrovia attraverso la Svizzera e di ridurre le tracce attualmente riservate al traffico merci per garantire maggiore capacità al traffico passeggeri.

Ipotesi: Limitiamo a 150-180 le tracce per il trasporto merci sull'asse del Gottardo

Ciò garantirebbe comunque importanti riserve per il traffico merci malgrado il contesto di sviluppo non chiaro e orientato al ribasso, e permetterebbe di tenere conto di future richieste di aumento di spazi per il traffico passeggeri prevedibili per i prossimi 30-40 anni.

10. Bibliografia

- 1) <https://www.alptransit-portal.ch/it/panoramica/pianificazione/eventi/ereignis/previsioni-sul-traffico/true>
- 2) St. Galler Zentrum für Zukunftforschung (SGZZ) *Perspektiven des alpenquerenden Güterverkehrs 1993-2015* Dezember 1994
- 3) DATEC ARE *Verkehrsperspektive Prospektive di traffico 2040* Agosto 2016
- 4) UFT Centro di competenza per i dati sul traffico merci *Traffico merci transalpino Svizzera Indicatori 2019 e interpretazione dell'evoluzione* Aprile 2020
- 5) Consiglio Federale UFT *Rapporto sul trasferimento del traffico (novembre 2019) Periodo: luglio 2017-giugno 2019*
- 6) Consiglio Federale *90.040 Messaggio concernente la costruzione di una ferrovia attraverso le Alpi svizzere (traffico transalpino)* 23 maggio 1990
- 7) Infras BAV *Verkehrsentwicklung im alpenquerenden Güterverkehr infolge Fertigstellung der NEAT* 18 oktober 2019
- 8) Parlement Européen Direction Générale des politiques internes *La nouvelle route de la soie – débouchées et défis pour le transport européen* janvier 2018
- 9) Commissione Europea *I porti marittimi europei nel 2030: le sfide che ci attendono* Memo maggio 2013
- 10) Remigio Ratti, *L'asse ferroviario del San Gottardo Economia e geopolitica dei transiti alpini* 2016
- 11) TAV Gruppo di Lavoro sulla valutazione dei progetti, *Analisi costi-benefici del nuovo collegamento ferroviario Torino Lione* 11 Febbraio 2019
- 12) Eurostat *Population on 1st January by age, sex and type of projection* 20 07 20
- 13) Eurostat *Country level - volume (in TEUs) of containers handled in main ports, by loading status* 22 08 20
- 14) Eurostat *Country level - gross weight of goods handled in all ports volume* 15 05 20
- 15) Eurostat *Country level - gross weight of goods handled in main ports, by type of cargo* 22 02 20
- 16) Hupac *Shuttle Net 2021: fit for P400 Trailers via Switzerland* 27 11 2020
- 17) Cialdini Pasquale *Storia del primo traforo delle Alpi e degli uomini che lo realizzarono 1871-2011*
- 18) European Commission *White Paper European transport policy for 2010: time to decide* 2010
- 19) European Commission *Tran-European Transport Network TEN-T priority axes and projects* 2005
- 20) Consiglio di Stato Canton Ticino *7661 Rapporto Mozione "Cadenzà TILO Locarno-Lugano nella Galleria di Base del Ceneri a 15 minuti"* 30 aprile 2019

Pubblicazioni ATA

- **Ticino 2001 Una concezione di mobilità ecologica**, Lorenzo Custer, Fabio Giacomazzi, Fabio Janner, Paul Roman, Paolo Rossi 1987
- **Linea Verde Veloce Ipotesi per una nuova trasversale alpina**, Lorenzo Custer, Marco Sailer, Alf Arnold, Eva Lichtenberg, Paul Roman in collaborazione con ATA Roma 1988
- **Proposta di modifica dell'orario ferroviario sulla linea del San Gottardo**, Gabriele Pellandini 1989
- **Regione Valli di Lugano Polmone Verde e sviluppo urbano**, Lorenzo Custer, Paul Roman 1990
- **Sicurezza sul percorso casa scuola**, ATA CH Gruppo Moderazione Traffico 1991
- **Un albero di noci Analisi e proposte sul piano viario del Bellinzonese**, Gruppo regionale ATA Bellinzonese 1991
- **Lugano: opzione mobilità pubblica**, Lorenzo Custer, Paul Roman 1993
- **La NEAT in Ticino** Paul Roman 1991
- **Bellinzona: opzione mobilità. Il parcheggio della Torretta**, Lorenzo Custer, Brigitte Allenbach_Stettbacher 1994
- **Zona 30, gente contenta**, ATA CH 1995
- **Stabio Gaggiolo Corridoio di transito o strada per viverci?** Lorenzo Custer, Brigitte Allenbach_Stettbacher 1995
- **Ticino 2001+ Funvie mezzo di trasporto quotidiano**, Luca Ballerini, Lorenzo Custer 1995
- **Proposte potenziamento infrastrutture ferroviari in Ticino**, Paul Roman 2010
- **La strada del Piano. Progetto per il collegamento stradale A2-A13 Bellinzona Locarno**, Renato Magginetti 2014
- **Progetto tram-treno. Mantenere in esercizio la linea FLP di Collina**, Marci Sailer, Paul Roman, Antonio Borra, Lorenzo Custer 2019
- **Più sicurezza per pedoni e ciclisti nei tracciati (percorsi) a traffico misto**, ATA CH 2019
- **Porta Nord Proposta di rete viaria alternativa Studio di fattibilità**, Marco Sailer 2020
- **Quante merci attraverso le Alpi Svizzere?** Bruno Storni 2021

ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana



Sulla buona strada con l'ATA Diventare Soci

L'Associazione traffico e ambiente è un'associazione di pubblica utilità per la mobilità e la protezione dell'ambiente. Il suo obiettivo è realizzare una politica dei trasporti rispettosa delle persone, dell'ambiente e del clima.

... difende

gli interessi e i diritti dei suoi membri e del territorio nelle procedure amministrative e giudiziarie nei confronti di enti pubblici e privati.

... offre

ai suoi membri servizi, un vasto assortimento di assicurazioni e prodotti a tariffe vantaggiose.

... informa

i suoi membri e gli enti pubblici sulle nuove tendenze nel settore della mobilità e dello sviluppo territoriale attraverso i propri canali informativi e i media.

... consiglia

i suoi membri gratuitamente e senza formalità con informazioni tecniche in materia di trasporti, pianificazione, moderazione del traffico e protezione dell'ambiente.

... crea legami

mantenendo contatti e collaborazioni con i principali attori dello sviluppo territoriale. Partecipiamo alle consultazioni sulle leggi federali e cantonali che riguardano la mobilità e l'ambiente.

© Fotella - Remolo Tarantini

ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana
Piazza Indipendenza 6, Casella postale, 6501 Bellinzona
tel. 076 443 02 63, IBAN CH22 0900 0000 6900 8683 7
www.ata.ch

Per una mobilità
più sostenibile

ata