

## 5 miliardi per recuperare il ritardo tecnologico nel settore del trasporto su rotaia e integrarlo nella logistica generale

La ristrutturazione di SBB Cargo, annunciata a giugno 2025, con l'ennesima riduzione dell'offerta di trasporto di merci su rotaia, conferma che il trasporto di merci su ferrovia si trova in una continua crisi e perdita di rilevanza sia in Svizzera che anche a livello europeo.

Nel documento "[Logistic Vision 2050](#)" riassumiamo le principali problematiche e mettiamo in evidenza la necessità di ingenti investimenti per recuperare il ritardo tecnologico e migliorare l'integrazione del trasporto merci nella logistica.

### Nuove tecnologie e non solo infrastrutture

Le soluzioni per far fronte alla costante crescita dei trasporti, sia stradali che ferroviari, vengono di solito cercate nell'ampliamento delle infrastrutture. Entro il 2045 si ipotizzano investimenti nell'ordine di 90 miliardi di franchi per l'ampliamento delle infrastrutture di trasporto: circa 30 miliardi per la rete ferroviaria, 30 miliardi circa per le strade nazionali e 30-35 miliardi per il progetto Cargo Sous Terrain, tra Ginevra e San Gallo, di cui oltre il 70% destinato alla costruzione di nuovi tunnel, i cui benefici non sono ancora chiari.

Gli investimenti in infrastrutture sono necessari, ma la creazione di nuove capacità attraverso ampliamenti comporta costi enormi, richiede tempi lunghi, ha un impatto rilevante sul territorio e genera ulteriori spese di gestione. Sarebbe molto più vantaggioso investire cifre importanti nella valorizzazione delle infrastrutture esistenti, perché consente di aumentare la capacità in tempi più brevi ed evita ulteriori spese miliardarie per nuove infrastrutture, sia stradali che ferroviarie. Dopo il No del 24 novembre 2024 della popolazione svizzera all'ampliamento delle strade nazionali, i fondi eccedenti derivanti dalle tasse sugli oli minerali (Mineralölsteuer) dovrebbero essere destinati a rendere più scorrevole il traffico stradale. Questo sarà possibile solo incentivando il trasporto ferroviario.

### Lo stallo politico

Quasi tutte le forze politiche condividono l'obiettivo di far progredire il trasporto merci su rotaia. Per i movimenti di destra, la ferrovia, soprattutto quando è gestita da enti pubblici, è considerata un sistema inefficace, incapace di garantire il necessario sostegno allo sviluppo economico. Per i movimenti di sinistra ed i sindacati, lo sviluppo del trasporto merci su ferrovia deve passare attraverso il sostegno alle aziende pubbliche, ritenute le uniche in grado di garantire il raggiungimento degli obiettivi politici.

Entrambe le posizioni condividono lo stesso, errato punto di partenza, ossia l'idea che la ferrovia sia un'entità a sé stante, invece di vederla come parte integrante della logistica. Da questa premessa derivano conclusioni sbagliate, come ritenere il sistema ferroviario a priori inefficiente o pensare che un ente pubblico possa da solo renderlo competitivo.

## Fondo di 5 miliardi per l'ammodernamento dei sistemi di trasporto su rotaia

Viviamo nell'era digitale ed è evidente che anche il trasporto merci su rotaia potrà svilupparsi e diventare economicamente sostenibile solo introducendo innovazioni tecnologiche e integrandolo in un sistema logistico globale. È incomprensibile che questo approccio sia ancora poco considerato e poco sostenuto.

Servono sostegni per investimenti nell'ammodernamento dei sistemi di trasporto merci su rotaia per almeno 5 miliardi di franchi. A questa somma si aggiungeranno gli investimenti sostenuti dalle stesse imprese. Si tratta in ogni caso di importi relativamente contenuti se confrontati con gli esborsi di 90 ipotizzati per l'ampliamento e alla gestione dell'infrastruttura e con la necessità di recuperare decenni di mancati investimenti.

Contatti:

Stefan Krebs, Presidente Associazione RailValley

[railvalley@bluewin.ch](mailto:railvalley@bluewin.ch)