

Su gomma e su ferro: un conto dei trasporti

Riccardo De Gottardi, Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

A fine ottobre del 2006 l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale e l'Ufficio federale di statistica hanno illustrato i risultati di un'analisi complessiva sui trasporti nell'economia nazionale e hanno presentato il "Conto dei trasporti", ossia un confronto tra i costi e gli introiti dei trasporti in Svizzera.

Per la prima volta si dispone così di una visione globale su un settore di primaria importanza per la nostra società dal punto di vista economico, ambientale e sociale. I risultati costituiscono dei punti di riferimento essenziali per capire il ruolo dei trasporti nella nostra società e per migliorare la presa di decisioni in materia di nuove infrastrutture e di tariffazione.

1. I trasporti nell'economia nazionale

I trasporti costituiscono in Svizzera un settore economico di rilievo. Strada e ferrovia hanno insieme prodotto nel 2001 un **valore aggiunto** di 52 miliardi di franchi, pari al 12% del prodotto interno lordo (PIL). Di questo importo 46 miliardi sono imputabili alla strada e 6 alla ferrovia.

Il settore dei trasporti è anche un significativo **datore di lavoro**. Infatti occupa 263.000 persone a tempo pieno, ossia il 7,8% del totale; 47.000 persone sono impiegate nel campo ferroviario e 216.000 in quello stradale.

Le infrastrutture dei trasporti e il loro uso contribuiscono in modo significativo alla **crescita economica**. Questo contributo è stato stimato pari a 2,6 miliardi di franchi.

Il significato di una migliore accessibilità per lo **sviluppo economico regionale** grazie a un buon allacciamento alle reti di trasporto è confermato. Tuttavia si conferma

pure che tale flusso si manifesta in modo molto diverso secondo le regioni, il tempo e la situazione economica generale. Durante gli anni '70 e '80 le infrastrutture di trasporto hanno contribuito a raggiungere gli obiettivi della politica regionale; nel seguito il loro effetto si è ridotto o addirittura capovolto. Determinanti per lo sviluppo economico risultano così altri fattori. I trasporti diventano una condizione necessaria ma non più sufficiente.

In definitiva strada e ferrovia contribuiscono, in rapporto alle loro prestazioni, a creare un significativo valore aggiunto e hanno un ruolo importante nell'economia nazionale dal profilo dei posti di lavoro e dei relativi redditi. Oltre a ciò generano vantaggi sul piano individuale, come ad esempio i guadagni di tempo. Globalmente i vantaggi superano i costi. Occorre tuttavia considerare anche i

costi esterni (incidenti, inquinamento, ecc.), ossia quelli non assunti direttamente da chi li causa ma trasferiti alla società. La presenza di queste cosiddette "esternalità" genera così un volume di traffico più elevato rispetto al livello di equilibrio e esercita una più elevata pressione sulle infrastrutture. L'introduzione della tassa sul traffico pesante proporzionale alle prestazioni ha permesso di correggere questa situazione; questo tipo di traffico dal 2005 copre infatti i costi che causa.

Il rilievo dei vantaggi globali del settore dei trasporti per l'economia nazionale non costituisce tuttavia un criterio di riferimento per le decisioni riguardo a nuovi investimenti. Da questo punto di vista determinanti sono i vantaggi e i costi **supplementari** derivanti dagli interventi prospettati, che vanno pertanto analizzati singolarmente.



foto:Ti-press / Francesca Agosta

2. Il conto trasporti

Il "Conto dei trasporti" mostra una visione globale dei costi e degli introiti dei diversi mezzi di trasporto. Esso considera tutti i tipi di costo e dà un quadro generale sui seguenti elementi:

- i costi imputabili ai trasporti e la loro struttura (acquisto, manutenzione ed esercizio dei **mezzi di trasporto**; costruzione, manutenzione ed esercizio dell'**infrastruttura**; **sicurezza**; danni all'**ambiente**);
- gli introiti legati ai trasporti e il loro contributo alla copertura dei costi;
- l'uso dei contributi pubblici;
- i costi unitari per prestazione;
- i flussi finanziari, che indicano la provenienza e l'uso delle risorse.

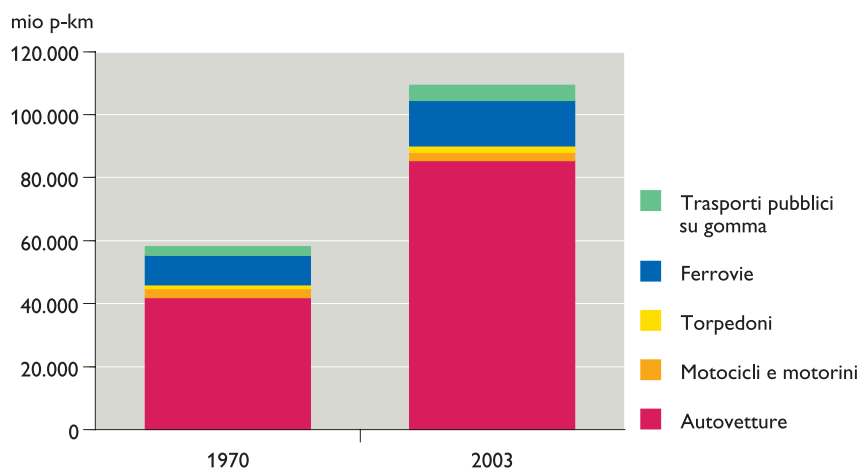
Il "Conto dei trasporti" fornisce dunque le informazioni di riferimento per la politica dei trasporti, in particolare riguardo alla struttura e al grado di copertura dei costi da parte dei diversi mezzi di trasporto.

Qui di seguito riportiamo alcuni dei risultati del "Conto trasporti 2003", rinviando alla documentazione completa per una visione esauriente e più approfondita. Il conto 2003 costituisce una prima raccolta sistematica dei dati sul traffico stradale e ferroviario. A medio termine è prevista un'estensione anche al traffico aereo e alla navigazione, e una regionalizzazione delle informazioni.

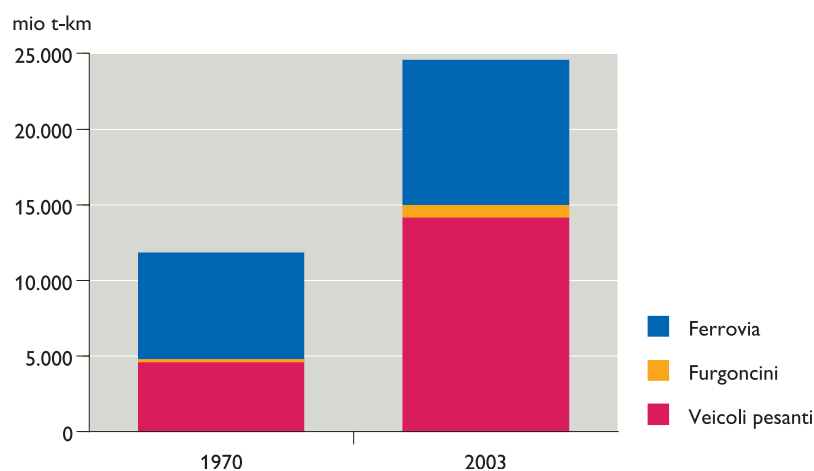
2.1 Le prestazioni di trasporto

Nel 2003 il traffico motorizzato privato ha realizzato l'82% delle prestazioni totali di trasporto in Svizzera. I trasporti pubblici su ferrovia e i servizi pubblici su strada vi hanno contribuito per il 18%. Nel trasporto delle merci la quota stradale raggiunge il 61% e quella ferroviaria il 39%. Nell'ultimo trentennio la crescita del traffico viaggiatori e delle merci è stata più elevata nel settore stradale (v. graf. A e B).

A Prestazioni di trasporto nel traffico viaggiatori



B Prestazioni di trasporto nel traffico merci



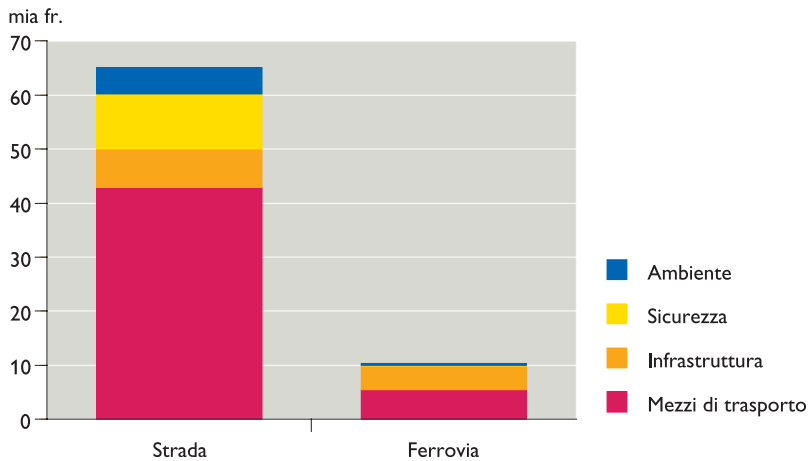
2.2 I costi complessivi e la loro struttura

I costi del **traffico stradale** hanno raggiunto nel 2003 i 65,1 miliardi di franchi. Il 65% è costituito dagli oneri per l'acquisto, l'esercizio e la manutenzione dei veicoli, l'11% è rappresentato dai costi dell'infrastruttura e il 16% tocca i costi della sicurezza (che comprendono i danni fisici, materiali e le spese di polizia e di giustizia).

I costi per i danni all'ambiente - che costituiscono il 7% del totale - sono a carico della collettività (costi esterni). Si tratta dei costi dovuti all'inquinamento atmosferico, al rumore, agli effetti sulla natura e sul paesaggio come pure ai rischi per il clima legati alle emissioni di gas a effetto serra (v. graf. C).

Nel **settore ferroviario** i costi totali

C Costi totali della strada e della ferrovia nel 2003



hanno toccato i 10,3 miliardi di franchi. La loro struttura è ben diversa rispetto a quella del settore stradale.

Nonostante la componente principale sia costituita dal materiale rotabile (53%) gli oneri per l'infrastruttura assumono un rilievo particolare, raggiungendo il 42% del totale. Marginali sono invece i costi per la sicurezza e quelli per l'ambiente. Oltre il 90% di questi ultimi sono infatti a carico della strada.

2.3 Introiti globali e loro struttura

Nel **traffico motorizzato privato** circa l'87% degli introiti totali (57,5 mio. fr.) proviene dalle prestazioni finanziate direttamente dagli utenti; il resto è costituito da prelievi

vincolati per la conservazione e lo sviluppo dell'infrastruttura stradale (dazi sugli oli minerali) e da altri prelievi imputabili al settore (tassa sul traffico pesante) (v.graf.D).

Nel **settore dei trasporti pubblici su strada** e nel **settore ferroviario** la parte predominante dei rincari è costituita dagli introiti tariffari, che ammontano al 44% (strada) rispettivamente al 55% (ferrovia), su un totale di 2,4 rispettivamente 9,5 miliardi di franchi.

La seconda fonte più importante di introiti è rappresentata dalle indennità per le prestazioni di interesse generale, che sono definite contrattualmente e versate dagli enti pubblici alle imprese di trasporto.

2.4 Grado di copertura dei costi

Nel 2003 nessun mezzo di trasporto ha coperto i costi che ha causato. Se consideriamo le indennità per le prestazioni d'interesse generale la strada ha raggiunto globalmente un grado di **copertura** del 92% e la ferrovia del 93% (v.graf.E).

Nel settore stradale ca. il 90% dei costi è stato coperto da tasse e imposte a carico degli utenti. Lo Stato ne ha assunto il 2% (indennità per prestazioni d'interesse generale a favore dei trasporti pubblici su strada) e il restante 9% è ricaduto sulla collettività. I costi del traffico ferroviario sono stati assunti nella misura dei due terzi dagli utenti, un terzo circa dallo Stato per le prestazioni ordinate a titolo di interesse generale (ad esempio per il traffico regionale) e il 4% dalla collettività (costi esterni).

Nel 2003 in nessuna categoria di traffico - settore privato, settore pubblico, merci, viaggiatori - gli utenti hanno coperto i costi causati.

D Introiti del trasporto stradale e ferroviario in Svizzera, nel 2003

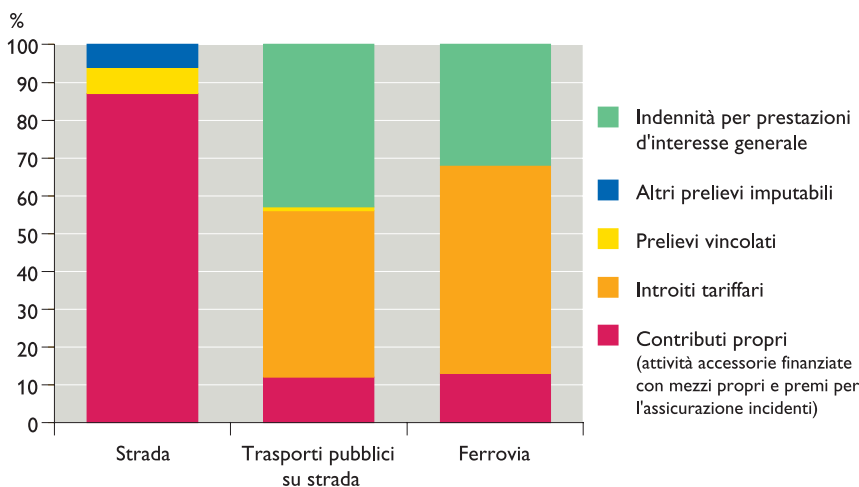
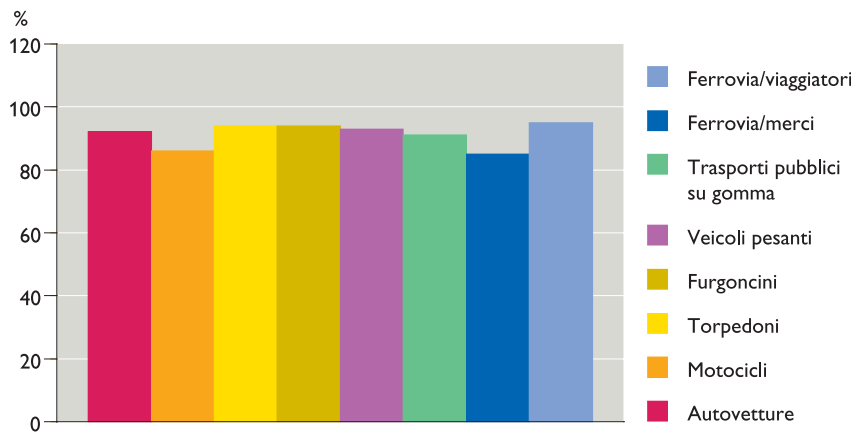


foto:Ti-press / Francesca Agosta

E Grado di copertura dei costi dei trasporti nel 2003



I risultati delle analisi svolte mostrano che gli investimenti nel settore dei trasporti costituiscono una premessa significativa per lo sviluppo economico. Grazie alla costituzione del Fondo per le grandi infrastrutture ferroviarie nel 1998 e del Fondo infrastrutturale, per le strade nazionali e il traffico negli agglomerati nel 2006, la Confederazione dispone di una base di finanziamento sicura e costante a lungo termine. D'altra parte queste stesse analisi mostrano che strada e ferrovia hanno caratteristiche e strutture diverse con rispettivi vantaggi e svantaggi. La prima svolge un ruolo di primo piano soprattutto nell'accessibilità capillare mentre la seconda mette a frutto le sue potenzialità soprattutto in presenza di elevate concentrazioni di domanda e sulle lunghe distanze, specialmente nel transito.

Una efficiente gestione del sistema dei trasporti deve tendere a una completa assunzione dei costi da parte degli utenti.

Le decisioni sugli investimenti per ogni singolo progetto devono poggiarsi su un confronto tra i costi e i vantaggi supplementari generati.

Per il lettore che vuole approfondire la problematica rinviamo alle seguenti pubblicazioni:

- Ufficio federale di statistica (UFS), Transportrechnung 2003, Neuchâtel 2006
- Infras/Ecoplan, Transportkostenrechnung Pilotrechnung, su mandato dell'UFS e dell'USTE Zurigo/Berna 2006
- Econcept 2004: Externe Kosten des Verkehrs im Bereich Natur und Landschaft. Monetarisierung der Verluste und Fragmentierung von Habitaten. Im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung, des Bundesamtes für Strassen sowie des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft, Bern 2004
- Ecoplan (2004): Externe Gesundheitskosten durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung. Aktualisierung für das Jahr 2000, Ecoplan, Infras, ISPM Institut für Sozial- und Präventivmedizin. Im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung, des Bundesamtes für Energie sowie des Bundesamtes für Gesundheit, Bern 2004
- Ecoplan (2004): Externe Lärmkosten des

Strassen- und Schienenverkehrs. Aktualisierung für das Jahr 2000. Ecoplan, Plan-team, IHA-ETH Institut für Hygiene und Arbeitsphysiologie. Im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung, des Bundesamtes für Energie, des Bundesamtes für Statistik sowie des Bundesamtes für Gesundheit, Bern 2004

- Ecoplan (2002): Unfallkosten in Strassen- und Schienenverkehr der Schweiz 1998. Im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung, Bern 2002
- Infras (2004): Verkehrsbedingte Gebäudeschäden in der Schweiz, Aktualisierung der externen Kosten 2000, im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE), Bern 2004
- Infras (2006): Externe Kosten des Strassen- und Schienenverkehrs 2000: Klima und bis jetzt nicht erfasste Umweltbereiche, städtische Räume sowie vor- und nachgelagerte Prozesse, im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung und des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft, Bern, 2006
- Ecoplan / Infras (2006) - Nutzen des Verkehrs, Teilprojekt 1: Begriffe, Grundlagen, Messkonzepte, Bern und Altdorf
- Infras (2006) - Beitrag des Verkehrs zur Wertschöpfung in der Schweiz, Teilprojekt 2 zum Nutzen des Verkehrs, Zürich
- Ecoplan (2006) - Nutzen des Verkehrs, Teilprojekt 3: Potenzialanalyse, Bern
- B.S.S. (2006) - Nutzen des Strassen- und Schienenverkehrs, Teilprojekt 4: Netzwerkexternalitäten, Basel
- Maggi R., Peter M., Mägerle J., Maibach M. (2000): Nutzen des Verkehrs, Bericht D10 im Rahmen des NFP 41 Verkehr und Umwelt, Bern
- Bernd Schips und Jochen Harwig (KOF): Wachstumswirkungen und Rentabilität von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen, Stand der Forschung und wirtschaftspolitische Schlussfolgerungen für die Schweiz (im Auftrag BPUK und KöV), Zürich (2005)



foto: TI-press / Samuel Golay