

Dietro front svizzero: «Il trasporto merci tutto su rotaia è un sogno; serve dialogo tra modalità»

Il segretario di Astag, Reto Jaussi, non ha dubbi: riuscire a contenere a 650mila il numero di transiti di mezzi pesanti sul territorio svizzero è impossibile e con l'incremento del 26% previsto per i prossimi anni si rischia il collasso. Servono nuove infrastrutture e in questo – ha detto a chiare – l'Italia sta collaborando fattivamente», mentre la Germania non mantiene le promesse

Di **Redazione**

-

17 Gennaio 2023



La Svizzera ha un sogno che ha trasformato in un obiettivo costituzionale: quello di **spostare completamente il traffico merci dalla strada alla ferrovia**. Ma è un obiettivo fattibile? Per **Astag**, l'associazione dell'autotrasporto svizzero, assolutamente no. Piuttosto, c'è bisogno di «**una realistica e pragmatica collaborazione fra le due modalità di trasporto**». Solo così, infatti, sarà possibile «affrontare il previsto incremento costante nel movimento delle merci senza rischiare il blocco del sistema».

È quanto sostiene **Reto Jaussi**, segretario generale dell'associazione che, a dispetto di ogni luogo comune, aggiunge pure che mentre «**l'Italia sta collaborando fattivamente** intervenendo sulle sue infrastrutture in connessione con quelle Svizzera, **la Germania sta disattendendo tutte le promesse** e sino al 2040 non realizzerà le opere infrastrutturali che si era impegnata a fare».

Un intervento che Jaussi ha pronunciato a ridosso **dell'inaugurazione in Ticino del nuovo centro di Giornico**, vale a dire un **sito dedicato al controllo dei veicoli pesanti**, situato sull'area industriale della ex Monteforno e chiamato a gestire il traffico pesante attraverso le Alpi e in particolare a **smaltire le costanti code che bloccano l'ingresso nel tunnel del Gottardo**. Proprio a tal proposito il segretario dell'Astag ha detto a chiare lettere che l'obiettivo di **contenere a 650mila i transiti di mezzi pesanti sul territorio svizzero non potrà essere centrato** e che anzi l'incremento del 26% previsto per i prossimi anni porrà sotto stress tutte le infrastrutture svizzere.

Di conseguenza – ha aggiunto – «**è indispensabile** migliorare tutta la catena di trasporto, il che significa **potenziare la ferrovia ma senza indebolire la strada**, rendendosi conto, al di là degli slogan, che si tratta di due vettori complementari».

«Purtroppo in tanti – ha constatato Jaussi – pensano che strada e ferrovia stiano combattendo una battaglia tra di loro. Non è così. Noi lavoriamo molto bene con le Ffs, entrambi abbiamo bisogno dell'altro. Non siamo antagonisti ma alleati. Dobbiamo svilupparci insieme». Prova ne sia – ha concluso il segretario – che **in Svizzera le grandi infrastrutture ferroviarie vengono finanziate tramite una tassa sui mezzi pesanti versata dall'autotrasporto** e che, per il solo **progetto Alptransit**, ha **prodotto 25 miliardi di investimenti**. Il problema di questo frangente, però, è il ricordato **ritardo accumulato dalla Germania** nella realizzazione delle infrastrutture

e che, in maniera unilaterale, ha deciso di spostare di oltre 15 anni i tempi di realizzazione. Così, «i rischi di un collasso del sistema – ha tuonato Jaussi – si fanno davvero concreti».