economiesuisse

Dobbiamo facilitare la mobilità e per farlo la strada e la ferrovia si completano a vicenda

Per uno stile di vita sostenibile, la popolazione svizzera dovrebbe tornare a prendere l'acqua dalla fontana come ai tempi di Rousseau? Come la maggior parte dei paesi con buone infrastrutture, la Svizzera consuma molta acqua. Misure tecniche come sciacquoni o rubinetti più economici aiuterebbero a ridurre questo consumo, ma il modo più efficace sarebbe senza dubbio quello di smantellare le infrastrutture e tornare a rifornirsi al pozzo ogni giorno.

Il ragionamento può sembrare assurdo, ma l'opinione politica lo ha accettato da tempo. Come un mantra, alcuni attori della politica dei trasporti continuano a ripetere «Chi semina la strada raccoglie il traffico». Suona bene, quasi poetico, e suggerisce una semplice causalità: basta smettere di costruire strade e i problemi di traffico saranno risolti. Purtroppo, la realtà è più complessa.

Per meglio comprendere il legame tra infrastrutture e volume di traffico, vale la pena dare un'occhiata alle tendenze a lungo termine: tra il 1990 e il 2019, la Svizzera ha quasi triplicato la sua prestazione economica e la popolazione è cresciuta di un terzo. Ogni anno i trasporti pubblici trasportano circa due milioni di passeggeri in più. Anche il traffico sulle strade nazionali è aumentato, di ben il 130%. La rete stradale nazionale è cresciuta di circa il 24%. Rappresenta il 3% della superficie stradale totale della Svizzera. Alla luce di queste cifre, non è certo che le buone infrastrutture siano la causa di tutti i nostri problemi di traffico. D'altra parte, rendono ancora più evidente la necessità di investimenti mirati. Le fondamenta del nostro sistema di trasporto devono evolvere con i tempi.

Nonostante il Parlamento sia chiaramente a favore di investimenti urgenti e necessari per la rete stradale nazionale, è stato lanciato un referendum. L'intenzione è chiara: dissuadere le persone a prendere l'auto lasciando che le infrastrutture cadano in rovina nei punti chiave. È un atteggiamento cinico e, come possiamo vedere oggi, non funziona. Negli ultimi dieci anni, l'aumento dei chilometri percorsi sulle strade nazionali è rimasto moderato, intorno al 5%, mentre il numero di ore di coda è raddoppiato. L'infrastruttura è così sollecitata che la minima congestione porta a lunghe code e, logicamente, a maggiori emissioni di CO2, rumore e rischi di incidenti: una situazione a tutto svantaggio dell'ambiente, dell'economia nazionale e, non da ultimo, delle persone che vogliono o devono viaggiare per adempiere ai loro obblighi.

Il fatto che in alcuni ambienti le strade godano di una reputazione così negativa sembra davvero un po' anacronistico. Sono indispensabili per il nostro paese decentrato e rurale. Con l'entrata in vigore della legge sulla protezione del clima e grazie al rapido sviluppo del mercato della mobilità elettrica, diventeranno verdi entro il 2050. In termini di utilizzo del territorio, le strade nazionali sono già molto efficienti, con un numero di passeggeri-chilometro per metro quadrato 2,5 volte superiore a quello della ferrovia.

Se vogliamo fare qualcosa per i cittadini del nostro paese, dobbiamo agevolare e non impedire la mobilità. Strada e ferrovia si completano a vicenda. Per quanto riguarda la ferrovia, la politica è già preparata per il futuro e ha approvato 25 miliardi di franchi per ampliare la rete entro il 2035. In questo contesto, il totale di 5,6 miliardi di franchi svizzeri per lo sviluppo delle autostrade nazionali, con sei progetti destinati a eliminare i noti colli di bottiglia, è semplicemente il buonsenso. Possiamo e dobbiamo discutere della sostenibilità della mobilità. Accettare il progetto presentato il 24 novembre è quindi parte della soluzione, non del problema.

Il testo originale è stato pubblicato nella ArgauerZeitung il 4 ottobre 2024.