

L'importanza economica odierna dei traffici internazionali di transito per la Svizzera ed il Cantone Ticino

di Remigio Ratti

L'apertura al traffico della galleria stradale del San Gottardo ha riportato d'attualità il tema del ruolo delle vie di comunicazione e dei trasporti. Un ruolo che è stato determinante per la spiegazione storica dell'evoluzione economica e sociale ed anche politica della Confederazione e del Ticino¹. Ne è derivato così il concetto di «vocazione naturale» del nostro Paese e del Ticino ad essere terra del transito, un'affermazione giusta ma che, nella misura in cui diventa luogo comune può portare a falsi apprezzamenti di una realtà che è pure profondamente mutata.

Le implicazioni socio-economiche delle correnti dei traffici di transito, in particolare delle merci, sono radicalmente cambiate dai tempi delle mulattiere, delle strade carrozzabili o anche della ferrovia a vapore. Anche in questo settore gli effetti economici tendono a concentrarsi a livello sia imprenditoriale che spaziale ed intere vallate e regioni diventano un puro corridoio. Paradossalmente rispetto all'evoluzione quantitativa dei traffici anche per il Ticino l'inserimento economico in questa corrente si fa però difficile ed oneroso. Con questo contributo riassuntivo² vogliamo toccare alcuni aspetti concernenti l'odierno apporto economico per la Svizzera e per il Cantone Ticino concernente i traffici di transito delle merci attraverso le Alpi.

Terzo posto nella bilancia dei nostri servizi con l'Estero

Il ruolo economico per la Svizzera dei traffici di transito è da considerarsi secolare tanto è vero che, dopo le entrate del servizio mercenario esse costituiscono storicamente una delle principali fonti di reddito di una ipotetica bilancia dei pagamenti correnti (bilancia dei redditi) della Svizzera nel corso dei secoli. Tuttavia molto scarse sono ancora le quantificazioni di questo apporto³. Un apprezzamento può avvenire oggi a livello generale, dell'economia globale, come pure a livello settoriale, in particolare a quello delle Ferrovie federali svizzere.

Da quando viene stimata ufficialmente la bilancia svizzera dei pagamenti correnti, da noi chiamata bilancia svizzera dei redditi, (1954) il saldo attivo dovuto alla voce «prestazioni di servizi di trasporto» si è quasi

quadruplicato in termini reali, passando da 115 mio di fr. a 390 mio di fr. nel 1970 (prezzi costanti valutati sulla base del 1966), per poi scendere molto significativamente nel corso degli anni '70.

La forte diminuzione delle entrate può essere direttamente messa in relazione con il progressivo manifestarsi dell'aggiornamento della Svizzera da parte del traffico commerciale che si sviluppa fortemente sugli assi autostradali facenti capo al Monte Bianco ed al Brennero, come pure alla forte diminuzione del traffico di transito ferroviario dovuta alla recessione (meno 30% nel 1975) ed alle perdite dovute alla rivalutazione del franco svizzero che hanno obbligato le FFS a ridurre le tariffe nel tentativo, non sempre riuscito, di salvare le quote di mercato.

I redditi netti positivi sui servizi di trasporto — pur rimanendo nell'ambito della bilancia dei nostri servizi con l'estero una posta attiva secondaria rispetto alle entrate dovute alla remunerazione di capitali (6,17 mia di fr. nel 1978) e a quelli del turismo (1,9 mia di fr. nel 1978) — costituiscono pur sempre la terza voce per ordine di importanza (490 mio di fr. nel 1978) prima delle entrate dovute alle assicurazioni private (410 mio) ed alle operazioni del commercio di transito (intermediazioni commerciali; 320 mio di fr.).

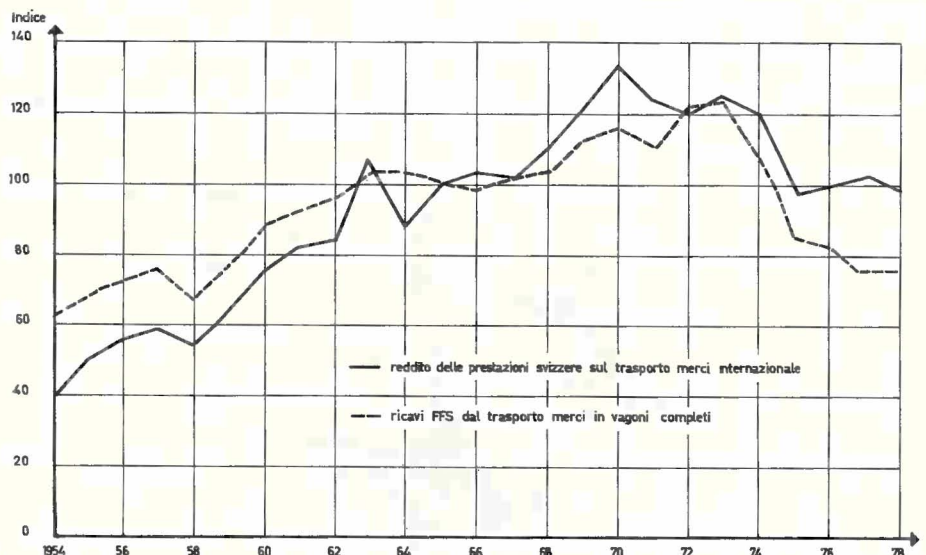
Il valore di questa entrata non va tanto ricercato nel contributo al riequilibrio della nostra bilancia commerciale tradizionalmente deficitaria⁴, quanto nel fatto che questi redditi costituiscono una importante fonte di entrata per l'esercizio ferroviario delle nostre ferrovie federali e della ferrovia privata BLS (Bern-Lötschberg-Simplon).

Non si conosce purtroppo la scomposizione analitica della voce «trasporti» nella bilancia dei redditi. La quota delle ferrovie è probabilmente superiore ai 4/5 come è dimostrato dalla buona correlazione fra la curva dell'indice della voce «trasporti» della bilancia dei redditi e di quella dell'indice d'evoluzione degli introiti del traffico ferroviario delle merci, curva nettamente influenzata dal traffico ferroviario di transito (cfr. grafico 1). Questa importante caratteristica di politica interna consistente in una quasi identità fra interessi nazionali ed interessi dell'Amministrazione ferroviaria va però relativizzata da una caratteristica di politica esterna, consistente in una limitata libertà di manovra in materia di politica dei trasporti.

In particolare la Svizzera non può introdurre discriminazioni, sia per attirare traffico sia per rifiutarne. Significativo è a questo proposito un passaggio contenuto nell'importante messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale (4.2.76) concernente il

GRAFICO 1

Relazione tra l'evoluzione del reddito dal trasporto merci (bilancia svizzera dei redditi) e l'evoluzione dei ricavi del trasporto merci ferroviario in vagoni completi (prezzi costanti).



Fonte: URE, Quaderno No. 13.

raddoppio della linea ferroviaria Berna-Lötschberg-Sempione:

«La nostra libertà di manovra non è così grande come si sarebbe in un primo tempo portati a credere. La Svizzera non può rifiutare semplicemente, per motivi di ordine ecologico (per esempio), ogni forma supplementare di transito e far sopportare ai suoi vicini le immissioni nocive legate al grande mercato europeo. In molti settori dobbiamo, per motivi politici, seguire la nostra strada. Non possiamo tuttavia rifiutare quei servizi che siamo in grado di prestare a favore dell'Europa senza che la nostra autonomia ne risulti diminuita anche se ciò comporta qualche sacrificio da parte nostra. Inoltre la Svizzera non è libera, secondo le convenzioni internazionali, di accettare o rifiutare il traffico di transito».

Impegnativo a questo proposito è pure l'accordo tra la Confederazione svizzera e la Comunità economica europea del 22 luglio 1972; Atto finale: Dichiarazione comune delle parti contraenti relativa ai trasporti di merci in transito:

«Le parti contraenti considerano che è interesse comune che per i trasporti di merci — che, in provenienza e a destinazione della Comunità, attraversano in transito il territorio della Svizzera — o che, in provenienza e a destinazione della Svizzera, attraversano in transito il territorio della Comunità, i prezzi e le condizioni non comportino discriminazioni o distorsioni, fondate sul paese di provenienza o di destinazione delle merci, che siano suscettibili di incidere negativamente sul buon funzionamento della libera circolazione di tali merci».

In questo senso la «vocazione naturale» della Svizzera quale paese del transito assume oggi sempre di più anche una *caratteristica di obbligo internazionale*, compensato certamente da benefici che, a loro volta, sono però sempre meno diretti. La politica del transito, in altre parole, non deve dimenticare le relazioni di buon vicinato, dalle quali dipendono sia la garanzia dell'accesso al mare (ricordo dei periodi bellici) sia l'ottenimento di altre facilitazioni commerciali (politica del libero scambio).

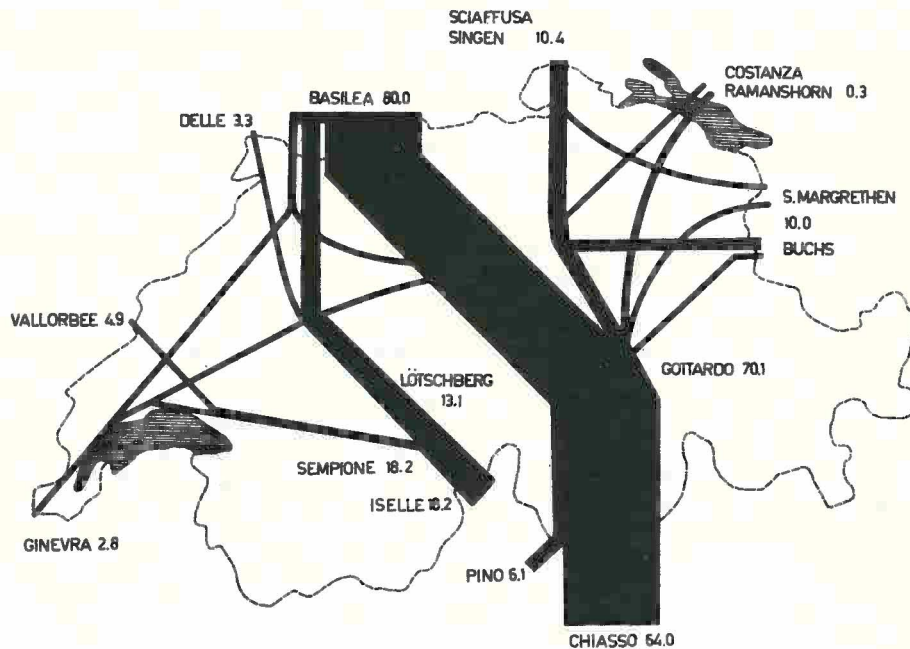
L'interesse delle ferrovie

L'interesse delle Ferrovie al traffico di transito — che le autorità politiche federali hanno quasi sempre fatto proprio (esse sono infatti chiamate a coprire i deficit dell'esercizio ferroviario) — è dimostrato dalle seguenti constatazioni:

— il traffico internazionale di transito rappresenta il 45% (media 1977-78) del volume di traffico merci totale (t-km) delle Ferrovie federali svizzere. Se dovessimo considerare anche il traffico sulla linea del Lötschberg gestito dalla ferrovia privata BLS (Bern-Lötschberg-Sempione), possiamo affermare che questa corrente determina più della metà degli introiti del traffico merci delle FFS e della BLS. Occorre inoltre notare che questo traffico è commercialmente, in genere, il più interessante trattandosi di traffico per lo più a carri completi ed a lunga distanza. Questo traffico ha determinato una interessante rendita finanziaria per le nostre Ferrovie⁵⁾ che ha contribuito significativamente a compensare, almeno in parte, i passivi dell'esercizio di altre correnti del traffico merci e viaggiatori⁶⁾;

GRAFICO 2

Traffico merci ferroviario in transito attraverso la Svizzera nel 1977, in % (traffico nelle due direzioni: 200%).



FONTE: DIREZIONE GENERALE DELLE DOGANE.

SCHEMA PROFILO DELLA DIVISIONE GENERALE FFS BERNA

URE, Q.13 1980

— il traffico di transito è particolarmente importante per la linea ferroviaria del San Gottardo (cfr. Grafico 2), alla quale si deve il 30% del traffico merci totale per carri completi delle FFS ed oltre il 40% dei ricavi totali del traffico merci a carro completo. Possiamo stimare a quasi 300 mio di fr. (1977) le entrate dovute al traffico merci per carri completi della linea del San Gottardo, di cui circa 250 mio sono imputabili al traffico internazionale di transito;

— come già ricordato commentando le cifre della posta «trasporti» della nostra bilancia dei redditi, il forte apprezzamento del franco svizzero e la crescita forza concorrenziale degli itinerari ferroviari austriaci e francesi e soprattutto del mezzo stradale hanno, in questi ultimi anni, notevolmente peggiorato la posizione delle FFS. Nel rapporto d'esercizio 1978 (pag. 7) la direzione delle nostre Ferrovie valuta a circa 100 mio di fr. la perdita sul traffico di transito merci del 1978 dovuta a cause monetarie (20 mio di fr. nel traffico viaggiatori). Questo dovrebbe essere il risultato sia degli adeguamenti tariffari verso il basso sia della perdita effettiva sul traffico potenziale. Nello stesso rapporto si fa notare come, pur considerando anche certi guadagni dovuti all'apprezzamento del franco (circa 20 mio), la perdita totale di entrate era di circa 100 mio di fr., circa 1/6 del montante totale (622,6 mio di fr.) mancante per chiudere in equilibrio i conti globali delle nostre Ferrovie federali;

— con l'apertura al traffico della galleria stradale del San Gottardo (settembre 1980) la situazione delle FFS dovrebbe ulteriormente peggiorare, venendo a mancare oltre all'introito annuo per i trasporti di automobili attraverso la galleria ferroviaria (circa 11-

14 mio di fr.), anche un'ulteriore parte del traffico di transito.

Gli introiti del traffico merci sulla linea del San Gottardo potrebbero così ulteriormente diminuire nel 1981 nella misura del 12-15%.

I benefici indiretti: le operazioni di intermediazione commerciale

Un'altra posta attiva della nostra bilancia svizzera dei redditi è costituita dalle «operazioni di intermediazione commerciale» (320 mio di fr. nel 1978) di cui più di 1/3 è dovuto alle prestazioni nette nel settore delle spedizioni internazionali. Questo settore è particolarmente importante per il Cantone Ticino e per Chiasso dove sono attive oggi circa 70 ditte occupanti 2'100 addetti (di cui 54% circa frontalieri) ai quali sono stati versati nel 1978 circa 60 mio di fr. di salario. L'attività chiassese rappresenta oggi sostanzialmente quello che rimane — oltre ai posti di lavoro direttamente offerti da ferrovia ed imprese commerciali di trasporto (probabilmente poco meno di 1 migliaio imputabili al traffico delle merci) — di un inserimento economico degli operatori ticinesi che ha subito la netta tendenza alla razionalizzazione ed alla concentrazione⁷⁾ rispetto a quando ogni villaggio attraversato da mulattiere e carrozzabili riusciva ad offrire qualche prestazione di servizio e quando il Cantone, prima della Costituzione del 1848, ne traeva importanti benefici fiscali⁸⁾.

I benefici economici per il Ticino

I benefici collegati al traffico di transito commerciale attraverso il Ticino restano — malgrado la tendenza al deprezzamento

delle nostre possibilità di inserimento economico — certamente significativi ed importanti.

Sommariamente essi possono così essere quantificati:

— circa 1'500 posti di lavoro direttamente dipendenti dalle attività delle imprese ferroviarie e di autotrasporto e da quelle doganali (si tratta di un ordine di grandezza in quanto è difficile attribuire certi posti di lavoro ferroviari o doganali alla sola corrente dei traffici commerciali di transito);

— 2'100 addetti nelle 70 case di spedizione di Chiasso (60 mio di fr. di salari, di cui la metà a frontalieri; 2,6 mio di fr. di imposte cantonali, pari al 5% del gettito di tutto il Mendrisiotto);

— ca. 1'000 posti di lavoro direttamente richiesti nelle attività bancarie, di consulenza e di deposito.

In totale — senza considerare i posti di lavoro indotti — quasi 4 persone su 100 attive nel Cantone Ticino dipendono direttamente dall'economia dei traffici di transito, un'economia che fa vivere, considerando anche i familiari, almeno 10'000 persone residenti nel Cantone e 3'000 residenti nella zona transfrontaliera.

Lo spettro del «corridoio»

La tendenza al deprezzamento della funzione del Ticino al solo ruolo di «corridoio di

scorrimento» dei traffici internazionali di transito costituisce la tesi interpretativa di fondo dello scenario tendenziale dell'ultimo quarto di secolo, contro la quale operatori economici ed autorità federali e cantonali dovranno lottare.

È questa la situazione quasi paradossale di un Ticino che — come si è dimostrato storicamente — ha un assoluto bisogno di aperture e che oggi, almeno nel campo dei trasporti, arrischia di subire i crescenti costi infrastrutturali e sociali di una corrente commerciale di traffico, in particolare quella stradale, che non trova più riscontro in altrettanti benefici economici.

Gli interessi ticinesi sono fortunatamente in gran parte corrispondenti con gli interessi nazionali e della politica ferroviaria. Per una parte però il Ticino conosce problemi specifici.

Si tratta in particolare dei gravi problemi che si pongono ai valichi di confine, dove la zona di frontiera si trova a dover fare da cuscinetto, da bacino di compensazione, e sulla quale gravano gli squilibri d'ordine infrastrutturale e di politica commerciale e doganale internazionale.

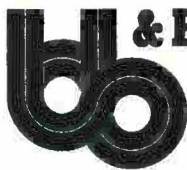
Oltre ai notevoli costi infrastrutturali e sociali (la rete viaria che conduce ai valichi di Brogeda e di Stabio-Gaggiolo domanderà nuovi investimenti ed adeguamenti comportanti una spesa dell'ordine di 100 mio di fr.) sono anche minacciati la posizione ed i

posti di lavoro degli spedizionieri. La posta in gioco non è indifferente. Basti pensare che alla fine degli anni '60, cioè al culmine del periodo d'oro per lo sviluppo delle attività connesse con i traffici, Chiasso era per eccellenza il luogo del trattamento doganale del commercio estero italiano (30% delle esportazioni e 55% delle importazioni italiane) e la rete di agenti e filiali in Italia delle case di spedizione chiassese, ben organizzata e capillare, raggiungeva le 220 unità. A Chiasso venivano giornalmente ristrutturati 2/3 dei treni merci transitanti. Tuttavia già alla fine degli anni '60 era possibile notare come lo sviluppo dipendesse sempre meno dal pur ancora crescente volume di merci in transito, quanto piuttosto da fattori qualitativi, quali l'evoluzione nella composizione merceologica dei traffici, nelle modalità d'invio (ferrovia o strada) e dalle modalità del trattamento doganale.

In particolare la politica doganale italiana è mutata sotto l'influsso dell'integrazione economica europea ed ha promosso e sostenuto la politica del trattamento doganale e commerciale delle merci effettuato all'interno del Paese, vicino ai luoghi di destinazione o di origine dei carichi.

Nell'ultimo decennio l'infrastruttura commerciale doganale al servizio dell'inserimento di operatori ticinesi nel transito internazionale non è sostanzialmente cambiata e, più specificatamente, si nota la mancanza

BOSSI & BERSANI



Consorzio imprese costruzioni
6501 Bellinzona



franco rossi
pavimentazioni stradali
locarno

giovanni

quadri

Impresa
costruzioni generali SA

Cadempino-Lugano

Tel. ufficio 091 56 63 55

Tel. magazzino 57 13 08

La Basilese
In ogni caso

SERGIO GRANDINI

Agente generale per il Sottoceneri

Lugano, via Canova 7
tel. 091 22 02 41

**Scaffalature RESKA per
biblioteche pubbliche
e private**

Chiedete la documentazione

Sottoponeteci i vostri problemi
d'arredamento

Visitate la nostra esposizione

ERBA

ERBA AG 8703 - ERLINBACH ZH

Rappr. in Ticino

MAZZONI
P. Grande 9 6601 LOCARNO

MS

MORESI s.a.
STRUTTURE METALLICHE

Direzione ed Uffici: CH-6850 MENDRISIO
Via C. Maderno 8 - Tel. (091) 46 63 71/2 - 46 89 21
Telex: 79533 - C.c.p.: 69-662 - D.G.: 69 63 16

Fabbrica: CH-6826 RIVA S. VITALE
Via Industria - Tel. (091) 48 22 38/39

Succursali: **Chiasso** Corso S. Gottardo 32 tel. 091 44 59 41
Moresi Ltd. - 93 Fortes, Road, London NW 516/GB

di adeguate infrastrutture per l'inserimento nella corrente dei traffici stradali.

La mancata tempestività nel programmare le infrastrutture da parte delle forze locali pone i progetti allo studio (interporto del Mendrisiotto, nuova dogana italo-svizzera al Gaggiolo) sotto una cattiva luce, soprattutto per i conflitti di interesse esistenti o potenziali con la politica doganale e dei traffici italiana.

Riconoscere ed attuare una politica transfrontaliera

Questi problemi settoriali assumono però, per la loro natura e per il loro ruolo, un significato di politica nazionale e cantonale. Infatti, come a Basilea ed a Ginevra, anche nelle nostre zone di confine le strutture economiche e sociali assumono un carattere di *transfrontalierità*. L'inserimento economico del Ticino nella corrente dei traffici è marcato da questi cambiamenti strutturali e non mancano a questo riguardo segni in tale senso:

— l'evoluzione recente ha portato la quota di manodopera frontaliere impiegata nelle case di spedizione di Chiasso dal 30% degli anni '60 all'attuale 54%, con il risultato che circa la metà dei 60 mio di fr. di salari versati annualmente sono andati oltre la frontiera;

— l'infrastruttura autoportuale sorta recentemente vicino a Chiasso, sul territorio italiano, a Montano-Lucino, potrebbe, in un'ottica di transfrontalierità, diventare un utile complemento all'infrastruttura chiasse più che un centro concorrente, se considerata dal solo punto di vista strettamente nazionale;

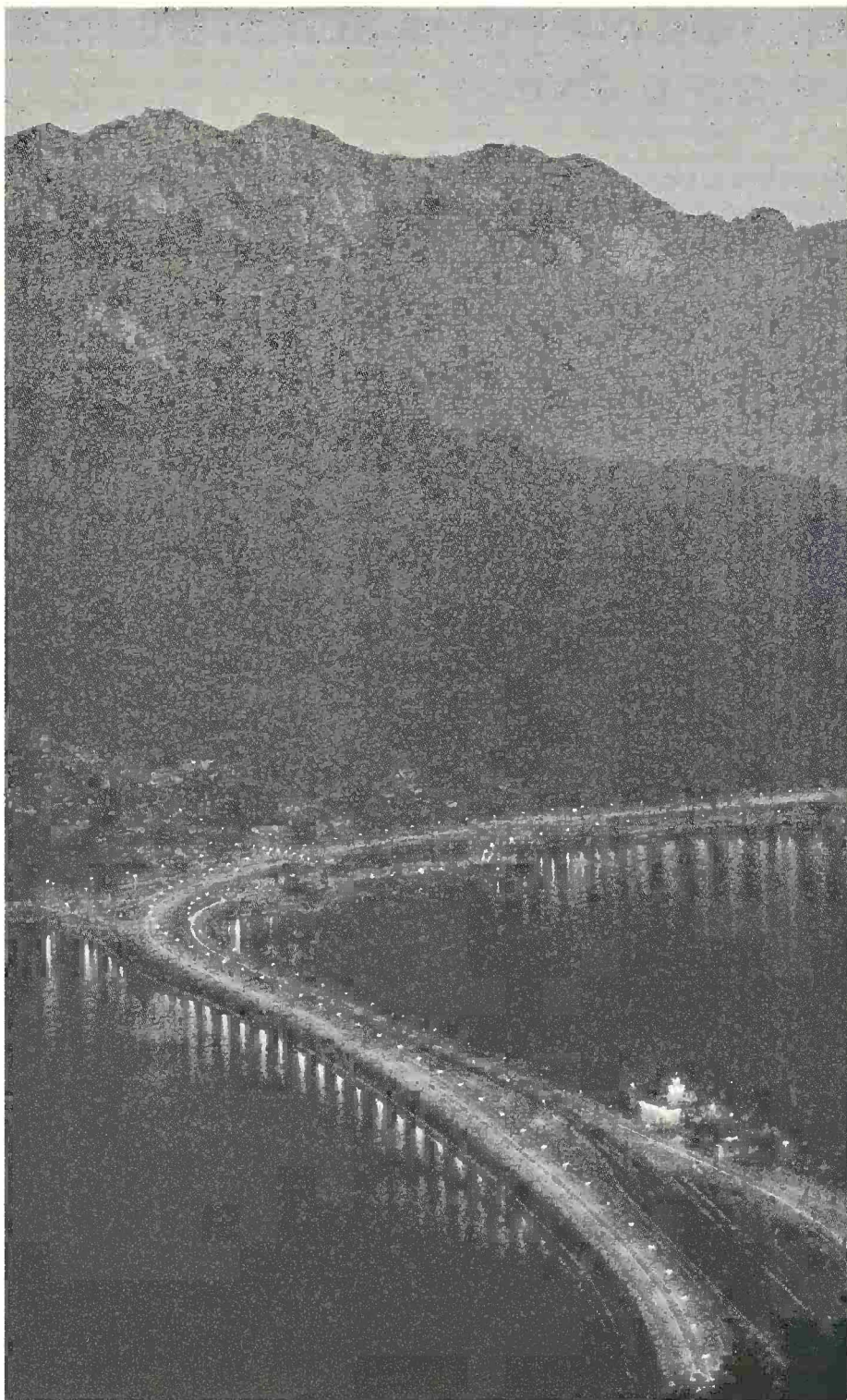
— per la sua localizzazione Chiasso, e domani il valico italo-svizzero di Stabio-Gaggiolo, non è mai stato unicamente una dogana cosiddetta di «confine» ma, in pratica, la piazza commerciale e doganale di Chiasso ha progressivamente dimostrato di essere, con la sua razionalità ed efficienza, una vera e propria dogana «interna» al servizio in particolare di un mercato «regionale», transfrontaliero, strettamente legato ai bisogni dell'import-export lombardo, e in tale modo dovrebbe essere vista.

Il problema sembra così collegato ad un'esigenza di lungimiranza politica: il superamento dello scenario «Ticino corridoio del transito», il consolidamento dell'inserimento economico ticinese e nel medesimo tempo gli interessi economici delle vicine zone del comasco e del varesotto appaiono convenientemente attuabili nell'ambito di una cooperazione transfrontaliera e di meglio strutturati rapporti del Cantone Ticino con lo spazio che gli è naturale, la Lombardia. Quello della transfrontalierità reale o potenziale delle nostre zone di confine è uno dei temi d'interesse cantonale che va meglio approfondito sotto i molteplici aspetti sollevati dalle relazioni economiche, sociali e culturali della nostra zona di confine, uno spazio geografico-territoriale entro il quale vive più di 1/5 della nostra popolazione.

Remigio Ratti

¹⁾ Cfr. il contributo del geografo Tazio Bottinelli sulla relazione tra vie di comunicazione ed assetto economico-territoriale riportata in questo medesimo numero.

²⁾ I temi delle ripercussioni generali delle vie di comunicazione ed i problemi settoriali legati al transito internazionale delle merci sono sviluppati nel Quaderno dell'URE No. 13 «Il Ticino ed i



La strada nazionale N2 al Sud del San Gottardo, presso Melide.

traffici internazionali di transito: ruolo storico, problemi attuali, prospettive d'inserimento economico, Bellinzona, 1980.

³⁾ Ratti, R., Le partite invisibili e la loro importanza per la bilancia svizzera dei redditi, in: Rivista delle dogane, Nr. speciale 5, 1969, pp. 183-185.

⁴⁾ Sotto questo aspetto la Svizzera soffre piuttosto di eccesso di riequilibrio poiché la nostra bilancia dei redditi, fortemente positiva, costituisce un fattore tendenziale di rivalutazione del franco svizzero.

⁵⁾ Ratti, R., Investimento pubblico ed effetti economico-spaziali, Friburgo, 1980, p. 175.

⁶⁾ Il tasso di copertura (entrate d'esercizio / costi di esercizio) per gli invii a piccole partite è sempre

stato inferiore al 100% e dopo esser stato per tutto il decennio 1964-74 di circa il 50% è caduto nel 1976 al 39%.

Nel traffico a carri completi il rapporto era del 132% nel 1964, del 100% nel 1974 (esatta copertura dei costi d'esercizio) e dell'82% nel 1976. Il grado di copertura dei costi per il traffico merci totale delle FFS è stato nel 1976 del 69% (mentre era quasi totale negli anni '60 e fino al 1970) e del 61% nel traffico totale viaggiatori. Fonte: Anuario statistico delle FFS, 1978, pag. 163.

⁷⁾ Ratti, R., I traffici internazionali di transito e la regione di Chiasso, Friburgo, 1971.

⁸⁾ Biucchi, B., «San Gottardo, strada d'Europa», Bellinzona, 1959, p. 66 e seg.