

Il parere dell'economista capo di Raiffeisen

Think BIG



Sul progetto Cargo sous terrain (CST) è calato il silenzio, un silenzio sospetto. Il progetto visionario prevede un sistema sotterraneo per il trasporto merci, composto da gallerie completamente automatizzate che collegano in modo efficiente agli agglomerati urbani della Svizzera, alleggerendo il traffico stradale. L'idea è straordinariamente semplice: oggi le autostrade sono congestionate e la rete ferroviaria è al limite delle sue capacità, mentre la Svizzera continua a crescere. Una galleria logistica che si estende dal Lago Lemano al Lago di Costanza potrà ridurre del 40% il traffico pesante sull'autostrada.

Le prime idee di questo megaprogetto sono nate all'inizio degli anni 2010. Nel 2013, uno studio di fattibilità ha confermato le potenzialità di un sistema di trasporto merci sotterraneo. Nel 2017, oltre 80 aziende e investitori svizzeri hanno fondato Cargo sous terrain SA. Già un anno dopo sono stati annunciati impegni di investimento per un totale di oltre 100 milioni di franchi. Nel 2021, il Parlamento ha approvato una legge federale speciale per regolamentare il trasporto di merci sotterraneo, gettando così la base giuridica per CST.

Sabbia negli ingranaggi

Negli ultimi anni, tuttavia, il progetto si è arenato. La Posta e le FFS vi partecipano a malavoglia. Queste ultime si sono addirittura ritirate in sordina nel 2022. Molte aziende dei trasporti mettono in questione la redditività e la finanziabilità del progetto. Diversi comuni in cui è prevista una stazione di trasbordo in superficie – un cosiddetto hub – temono un impatto negativo sulla natura e l'ambiente. Sono preoccupati per tutto ciò che potrebbe andare storto in un progetto di tale portata.

La Svizzera può ancora pensare in grande?

L'avanzare a rilento del progetto CST solleva una serie di interrogativi. La Svizzera è ancora in grado di pensare in grande? E se non lo è, cosa significa la mancanza di progetti visionari per la nostra società e soprattutto per il suo futuro? Dove sarebbe oggi la Svizzera se nessuno avesse avuto il coraggio di costruire la rete ferroviaria o la galleria del San Gottardo? Anche questi progetti hanno richiesto immense somme di denaro. Gli scettici sono ormai diventati la maggioranza nel nostro Paese? Mentre è praticamente impossibile installare anche una sola turbina eolica, siamo quasi costretti a

ricorrere al diritto di emergenza per costruire i tanto necessari impianti fotovoltaici in montagna.

Utilizzo logico della terza dimensione

È vero: CST sarebbe caro. Chi conosce i costi di un chilometro di galleria autostradale in Svizzera tende a respingere il progetto. Anch'io ho reagito così quando ne ho sentito parlare per la prima volta. Eppure, l'idea di base è avvincente. Il nostro sistema di trasporti risente del fatto che cerchiamo di organizzare allo stesso modo tutte le forme di mobilità – autobus, tram, camion, auto, biciclette, monopattini e pedoni. I limiti di questo approccio sono evidenti. È quindi logico spostare i flussi di traffico in verticale. Ne sono una prova i treni a levitazione magnetica o simili ferrovie sopraelevate all'estero. Anche le funivie sono tornate in auge nelle città. Infine, le metropolitane dei grandi agglomerati urbani dimostrano che il ricorso alla terza dimensione è da tempo una soluzione collaudata.

Critica prevedibile

La critica rivolta a CST è prevedibile. Proviene soprattutto dall'industria dei trasporti e lascia un retrogusto amaro. CST sarebbe una concorrenza diretta - anche per le FFS. Particolarmente perfida è la critica secondo cui un sistema di questo tipo non è mai stato realizzato. Un argomento così letale può soffocare sul nascere qualsiasi innovazione – e ci farebbe ancora vivere nelle caverne. Elon Musk di certo non si è mai posto una tale domanda. Se l'idea fosse così sbagliata, il gruppo di esperti giapponesi nominato dal Ministero del territorio, delle infrastrutture, dei trasporti e del turismo non avrebbe di recente proposto lo sviluppo di un collegamento logistico sotterraneo e automatizzato tra Tokyo e Osaka.

I critici mettono inoltre in guardia dal fatto che nel sottosuolo sarà impossibile creare una rete altrettanto fitta come quella stradale. Ma non è neppure necessario. CST funziona secondo il principio «hub and spoke», che si è affermato nel trasporto aereo. I grandi aeroporti «hub» costituiscono la spina dorsale, mentre la distribuzione capillare è assicurata con voli di collegamento da aeroporti minori. Al progetto vengono altresì contestati i costi elevati e la mancanza di competitività rispetto ai prezzi di trasporto odierni. D'altro canto, se i camion rimangono bloccati allo snodo di Härkingen, i costi di trasporto aumenteranno rapidamente. Le ore di traffico congestionato registrate ogni anno

dimostrano che la rete di strade nazionali è prossima al collasso. Nel 2023, il numero di chilometri percorsi sulle strade nazionali è aumentato dell'1.5% rispetto all'anno precedente, mentre le ore di congestione sono salite del 22.4%. Anche se la strada e la ferrovia potrebbero essere utilizzate in modo più efficiente, è poco realistico pensare che possano assorbire l'aumento del 31% del traffico merci previsto dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale entro il 2050. Non si intravedono altre soluzioni. L'abolizione del divieto di circolazione notturna offrirebbe un certo margine di manovra, ma non potrà trovare una maggioranza a livello politico.

La costruzione di infrastrutture sarebbe compito dello Stato

I vantaggi di un sistema di trasporto sotterraneo sono invece evidenti. La rete di gallerie sarebbe esonerata da tutti i requisiti che fanno lievitare i prezzi del trasporto merci convenzionale, in particolare le norme sull'inquinamento fonico e sulla sicurezza. CST potrebbe funzionare ininterrottamente 24 ore al giorno. E poi è legittimo chiedersi: da quando in qua i privati

devono finanziare le infrastrutture e le reti di trasporto? Non è forse un compito dello Stato? Finora i privati hanno investito circa 150 milioni: un fatto senza precedenti in Svizzera. Eppure, mentre ampie cerchie di nostalgici vogliono preservare gli uffici postali in ogni comune, stiamo perdendo il treno del futuro.

Dopo gli incoraggianti successi iniziali, il progetto Cargo sous terrain si trova attualmente nella fossa della disillusione secondo il noto Hype Cycle di Gartner. Ci auspichiamo che il progetto dia prova di resistenza, perché non possiamo lasciarci sfuggire molte altre opportunità.



Fredy Hasenmaile

Economista capo
Raiffeisen Svizzera

Editore

Raiffeisen Svizzera
Economic Research
The Circle 66
8058 Zurigo Aeroporto
economic-research@raiffeisen.ch

Internet

raiffeisen.ch/abitazione
raiffeisen.ch/investire

Pubblicazioni

Scoprite la nostra attuale visione dei mercati finanziari nelle nostre pubblicazioni
raiffeisen.ch/mercati-opinioni

Consulenza

Vogliate mettervi in contatto con il vostro consulente agli investimenti oppure con la vostra Banca Raiffeisen locale:
raiffeisen.ch/web/la+mia+banca

Note legali

Il presente documento ha esclusivamente finalità pubblicitarie e informative di carattere generale e non è riferito alla situazione individuale del destinatario. Il destinatario rimane direttamente responsabile di richiedere i necessari chiarimenti, di effettuare le necessarie verifiche e di consultare gli specialisti (ad es. consulente fiscale, assicurativo o legale). Gli esempi, le spiegazioni e le indicazioni menzionati hanno carattere generale e possono presentare scostamenti a seconda dei casi. Gli arrotondamenti possono infatti dare luogo a differenze rispetto ai valori effettivi.

Il presente documento non costituisce una consulenza agli investimenti o una raccomandazione individuale né un'offerta, un invito o una raccomandazione all'acquisto o all'alienazione di strumenti finanziari. In particolare il documento non rappresenta né un prospetto né un foglio informativo di base ai sensi degli art. 35 segg. o art. 58 segg. LSerFi. Le sole condizioni complete facenti fede e le esaurienti avvertenze sui rischi degli strumenti finanziari citati sono contenute nei rispettivi documenti di vendita giuridicamente vincolanti (es. prospetto [base], contratto del fondo e foglio informativo di base [FIB]/Key Information Document [KID], rapporti annuali e semestrali). Questi documenti possono essere ottenuti gratuitamente da Raiffeisen Svizzera società cooperativa, Raiffeisenplatz, 9001 San Gallo o all'indirizzo raiffeisen.ch. Gli strumenti finanziari andrebbero acquistati solo a seguito di una consulenza personale e dell'analisi dei documenti di vendita giuridicamente vincolanti e dell'opuscolo «[Rischi nel commercio di strumenti finanziari](#)» dell'Associazione Svizzera dei Banchieri (ASB). Le decisioni prese in base al presente documento sono a rischio esclusivo del destinatario. A causa delle restrizioni legali in alcuni Paesi, queste informazioni non sono rivolte a persone la cui nazionalità, sede o domicilio si trovi in un paese in cui l'autorizzazione degli strumenti finanziari o dei servizi finanziari descritti nel presente documento è soggetta a limitazioni. Per quanto riguarda i dati di performance indicati si tratta di dati storici, da cui non si può ricavare l'andamento attuale o futuro.

Il presente documento contiene affermazioni previsionali che si basano su stime, ipotesi e aspettative formulate da Raiffeisen Svizzera al momento della redazione. In seguito al subentrare di rischi, incertezze e altri fattori, i risultati futuri potrebbero discostarsi dalle dichiarazioni previsionali. Di conseguenza tali dichiarazioni non costituiscono una garanzia di risultati e andamenti futuri. Tra i rischi e le incertezze si annoverano anche quelli descritti nel rispettivo [rapporto di gestione del Gruppo Raiffeisen](#).

Raiffeisen Svizzera e le Banche Raiffeisen adottano ogni misura ragionevole per garantire l'affidabilità dei dati e contenuti presentati. Declinano però qualsiasi responsabilità in merito all'attualità, esattezza e completezza delle informazioni pubblicate nel presente documento e non rispondono di eventuali perdite o danni (diretti, indiretti e conseguenti) che dovessero derivare dalla diffusione e dall'utilizzo del presente documento o del suo contenuto. In particolare non rispondono di eventuali perdite derivanti dai [rischi](#) intrinseci ai mercati finanziari. Le opinioni espresse in questo documento sono quelle di Raiffeisen Svizzera al momento della stesura e possono cambiare in qualsiasi momento e senza ulteriore comunicazione. Raiffeisen Svizzera non è tenuta ad aggiornare il presente documento. Si declina qualsiasi responsabilità in relazione a eventuali conseguenze fiscali che dovessero verificarsi. Senza l'approvazione scritta di Raiffeisen Svizzera il presente documento non può essere riprodotto né trasmesso ad altri né in tutto né in parte.