



UFT Centro di competenza per i dati sul traffico merci

Traffico merci transalpino in Svizzera

Indicatori 2018 e interpretazione dell'evoluzione

Redatto nell'ambito dell'organizzazione del progetto Monitoraggio delle misure di accompagnamento

Marzo 2019



Foto: © Wagner Matthias UFT

Indice

Indice	2
1 Evoluzione del volume del traffico transalpino	3
1.1 <i>Traffico merci su strada</i>	3
1.2 <i>Traffico merci su ferrovia</i>	4
1.3 <i>Principali fattori trainanti del traffico merci transalpino: sviluppo economico e attività commerciali.....</i>	7
1.4 <i>Traffico complessivo e ripartizione modale</i>	8
2 Monitoraggio ambientale (inquinamento atmosferico)	10
Allegato	13
<i>Informazioni supplementari sul traffico merci ferroviario attraverso le Alpi.....</i>	13
Tasso di utilizzo della capacità del traffico merci ferroviario	13
Monitoraggio della qualità	16

1 Evoluzione del volume del traffico transalpino

Tabella riassuntiva

Numero di veicoli merci pesanti (in 1000)	2018				2017	2018	(+/-)
	1° semestre		2° semestre				
	Totale	(+/-)	Totale	(+/-)			
CH (totale)	477	-2.5%	464	-0.2%	954	941	-1.4%
San Gottardo	347	-1.5%	330	-4.4%	698	677	-2.9%
San Bernardino	71	-3.7%	73	-5.0%	150	144	-4.3%
Sempione	42	-7.9%	45	+25.8%	81	86	+7.0%
Gran San Bernardo	17	-3.4%	17	+115.7%	26	34	+32.3%
Totale CH (autotreni, autoarticolati)	431	-2.3%	418	-0.0%	859	849	-1.2%
Brennero (autotreni, autoarticolati)	1'246	+12.9%	1'176	+2.1%	2'256	2'422	+7.4%

Secondo la modalità di trasporto (in 1000 t nette)	2018				2017	2018	(+/-)
	1° semestre		2° semestre				
	Totale	(+/-)	Totale	(+/-)			
Totale CH strada e rotaia	20'461	-0.3%	19'166	+4.5%	38'869	39'627	+2.0%
Strada CH	5'932	-0.8%	5'765	+0.4%	11'718	11'698	-0.2%
Rotaia CH	14'528	-0.2%	13'401	+6.4%	27'150	27'929	+2.9%
TCC San Gottardo	2'920	+0.5%	2'730	+6.5%	5'470	5'651	+3.3%
TCC Sempione	883	+1.5%	759	+9.5%	1'564	1'643	+5.0%
TCC totale	3'803	+0.7%	3'490	+7.1%	7'034	7'293	+3.7%
TCNA San Gottardo	4'990	+2.3%	4'563	+49.3%	7'933	9'553	+20.4%
TCNA Sempione	4'928	-1.4%	4'603	-14.5%	10'381	9'531	-8.2%
TCNA totale	9'917	+0.5%	9'167	+8.6%	18'314	19'084	+4.2%
Rola S. Gottardo	72	-21.4%	45	-33.7%	159	117	-26.6%
Rola Sempione	735	-9.2%	700	-16.1%	1'644	1'435	-12.7%
Rola totale	808	-10.4%	745	-17.4%	1'803	1'552	-13.9%

Legenda: veicoli merci pesanti = veicoli merci > 3,5 t

(+/-) = scostamento percentuale dallo stesso periodo dell'anno precedente

Tabella 1: evoluzione dei transiti transalpini di veicoli merci pesanti in Svizzera e volume del traffico merci transalpino su strada e rotaia nel 2018 rispetto all'anno precedente.

1.1 Traffico merci su strada

- Rispetto all'anno precedente, nel 2018 il numero di transiti di veicoli merci pesanti (VMP) nel traffico merci transalpino in Svizzera è diminuito ulteriormente, scendendo a 941 000 unità; ciò corrisponde a un calo di circa 13 000 veicoli (-1,4 % rispetto al 2017). Nel 2018 il numero dei transiti risulta complessivamente inferiore di circa un terzo (-33,0 %) rispetto al 2000, anno di riferimento.
- Il valore è pertanto di 291 000 unità in più rispetto all'obiettivo di 650 000 transiti annui che, secondo l'articolo 3 capoverso 1 della legge federale concernente il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi (LTrasf)¹ doveva essere raggiunto entro il 2018. Resta, tuttavia, al di sotto dell'obiettivo intermedio di un milione di transiti che, secondo l'articolo 3 capoverso 4 LTrasf, doveva essere raggiunto nel 2011.
- Nel secondo semestre 2018 il numero di VMP nel traffico merci transalpino in Svizzera è diminuito dello 0,2 per cento rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, scendendo a 464 000; ciò corrisponde a un calo di circa 2000 veicoli.
- Nel secondo semestre 2018 il traffico merci stradale è stato interessato da poche limitazioni, con singole chiusure causate da incidenti o cantieri.

¹ Legge sul trasferimento del traffico merci; LTrasf; RS 740.1

- Il traffico merci stradale attraverso le Alpi svizzere, pertanto, registra un ulteriore calo, nonostante la congiuntura economica presenti una crescita stabile in Italia e in tutta Europa (cfr. figura 1 a pag. 7).
- Ai due valichi svizzeri più importanti il volume di traffico nel 2018 si differenzia come segue da quello del 2017: al San Gottardo (72 % di tutti i transiti) si registra una diminuzione del 2,9 per cento, al San Bernardino, secondo maggior valico (15 % di tutti i transiti), la flessione è stata ancora più accentuata (-4,3 %).
- Al Sempione, dopo il calo registrato a dicembre 2017 a seguito delle chiusure dovute a intemperie, il numero di transiti è aumentato del 7,0 per cento rispetto all'anno precedente, ma resta comunque inferiore di 3000 unità rispetto a quello del 2016 (-3,1 %). Anche al Gran San Bernardo si rileva un aumento pari al 32 per cento rispetto al 2017, riconducibile al fatto che in quell'anno nel secondo semestre la galleria era rimasta completamente chiusa a causa di un cantiere e, di conseguenza, i transiti registrati erano stati molto pochi. Il numero di transiti del 2018 resta comunque inferiore di 3000 unità (o -9,1 %) rispetto a quello del 2016.
- In controtendenza con i valichi svizzeri, è nuovamente aumentato il numero di transiti al Brennero, passando a 2,4 milioni (+7,4 %) contro i 2,26 milioni del 2017. Un incremento rispetto al 2017 si è registrato anche per i due valichi francesi, nello specifico del 4,7 per cento al Fréjus e del 5,4 per cento al Monte Bianco.
- Il volume di trasporto in tonnellate sui valichi stradali svizzeri è diminuito dello 0,2 per cento. La maggiore flessione del numero di transiti rispetto a quella dei volumi è riconducibile, tra l'altro, al fatto che, in termini relativi, la diminuzione del numero di autocarri è più consistente rispetto a quella degli autotreni e degli autoarticolati, che viaggiano con carichi più pesanti. Nel 2018 il carico medio dei veicoli che hanno attraversato le Alpi svizzere è stato pari a 12,4 tonnellate, ovvero leggermente superiore rispetto agli anni precedenti, probabilmente a seguito dell'adeguamento della TTPCP al 1° gennaio 2018.

1.2 Traffico merci su ferrovia

- Nel 2018 il traffico merci ferroviario attraverso le Alpi svizzere ha registrato un volume di 780 000 tonnellate, segnando un aumento del 2,9 per cento rispetto al 2017: nello specifico sui due valichi alpini svizzeri è transitato su rotaia un totale di 27,93 milioni di tonnellate di merci, mentre nel 2017 le tonnellate erano state 27,15 milioni.
- La crescita del 2018 è riconducibile esclusivamente agli effetti eccezionali delle chiusure di tratta del 2017 a Rastatt e a Luino, che in quell'anno hanno ridotto notevolmente il volume di trasporto del traffico merci su ferrovia.
- Nel 2018 quest'ultimo, pur non avendo raggiunto nuovamente il livello del 2016 (vi rimane inferiore del 2,6 %), pari a 28,7 milioni di tonnellate, resta comunque il secondo valore più alto mai misurato.
- Considerato che le chiusure di tratta (Rastatt, Luino) hanno avuto luogo nel secondo semestre 2017, i valori del secondo semestre 2018 sono notevolmente superiori rispetto a quelli dello stesso periodo nell'anno precedente (+6,4 %). Nel primo semestre 2018 il calo era ancora dello 0,2 per cento.
- L'evoluzione registrata nel traffico merci ferroviario transalpino è dovuta alla situazione congiunturale, ma anche e soprattutto al peggioramento della ferrovia in quanto a puntualità e affidabilità. Nel secondo semestre 2018 la quota di treni puntuali è infatti scesa nuovamente di tanto (cfr. all., cap. Monitoraggio della qualità pag. 16). Tale situazione è riconducibile alle limitazioni di capacità

causate dai numerosi cantieri, dalla carenza di risorse delle imprese di trasporto ferroviario nonché dalla mancata concertazione tra i diversi attori della catena di creazione del valore aggiunto (gestori dell'infrastruttura, imprese di trasporto ferroviario, operatori del TC, gestori di terminali, spedizionieri e caricatori). Inoltre non è da escludere che l'evento di Rastatt, oltre alla generale perdita di reputazione inflitta al traffico merci su rotaia, abbia causato il trasferimento di singoli flussi di merci, che finora passavano attraverso le Alpi, su strade e vettori alternativi.

- Considerando individualmente gli assi ferroviari, nel secondo semestre 2018 si delimita un aumento del volume sul San Gottardo (+29,0 %) e un calo sul Sempione (-12,3 %), entrambi riconducibili alla chiusura della linea di Luino nel 2017 e alla deviazione sull'asse del Lötschberg-Sempione del rispettivo traffico, che nel 2018 ha ripreso a circolare regolarmente attraverso il San Gottardo.
- Nel 2018 la quota di traffico merci ferroviario transalpino attraverso la Svizzera transitato sull'asse del San Gottardo è stata nuovamente del 55 per cento, mentre nel 2017 era ancora al 50 per cento e nel 2016 al 53 per cento.
- Il volume del traffico combinato non accompagnato (TCNA) e quello del trasporto in carri completi (TCC) sono aumentati rispettivamente del 4,2 e del 3,7 per cento rispetto all'anno precedente. La strada viaggiante (Rola) ha invece segnato un notevole calo (-13,9 %).
- Nel periodo in esame il volume del TCC è aumentato del 3,7 per cento, segnatamente la loro crescita è stata del 5,0 per cento al Sempione e più moderata al San Gottardo (+3,3 %), con una crescita totale per i due valichi nel secondo semestre superiore (+9,5 % al Sempione e +6,5 % al San Gottardo) a quella del primo (rispettivamente +1,5 % e +0,5 %).
- Il TCNA nel 2018 ha raggiunto valori da record, con 19 milioni di tonnellate trasportate, ovvero un aumento di 770 000 tonnellate rispetto al 2017 (+4,2 %) e di 1,035 milioni di tonnellate rispetto al 2016 (+5,7 %). Nel secondo semestre 2018 rispetto a quello 2017 è salito notevolmente il volume al San Gottardo (+49,3 %), mentre quello al Sempione è sceso del 14,5 per cento. Questi dati indicano una normalizzazione dei transiti dopo le chiusure del 2017: quella di Rastatt che aveva causato un crollo fondamentale dei transiti, e quella di Luino, a causa della quale il traffico sull'asse del San Gottardo era stato deviato sulla tratta d'accesso più importante del TCNA verso i terminali di Gallarate/Busto Arsizio tramite l'asse del Lötschberg-Sempione.
- Nel 2018, la Rola è stato l'unico segmento a registrare un calo (-13,9 %) rispetto all'anno precedente: sono stati trasportati attraverso le Alpi circa 97 000 VMP, ossia 12 000 veicoli in meno rispetto all'anno precedente. Tali cifre sono il risultato della progressiva soppressione dell'offerta sull'asse del San Gottardo, del temporaneo aumento di capacità a seguito della chiusura di Rastatt del 2017 e della qualità insufficiente (cfr. all. cap. Monitoraggio della qualità), che tocca in particolare la Rola poiché i suoi utenti più di altri necessitano di un servizio puntuale e affidabile.
- Conseguenza di questi sviluppi è che globalmente la quota del TCNA sull'insieme del traffico ferroviario transalpino è aumentata di 0,9 punti percentuali, portandosi al 68,3 per cento, e quella del TCC è salita di 0,2 punti percentuali, raggiungendo il 26,1 per cento. La Rola è invece a quota 5,6 per cento, in seguito a una riduzione di 1,1 punti percentuali.
- Anche nel 2018 sugli assi ferroviari nord-sud la disponibilità del traffico merci ferroviario transalpino è stata influenzata da numerose chiusure e limitazioni di capacità dovute a cantieri oppure a misure di creazione del corridoio di 4 metri sull'asse del San Gottardo, tra Lugano e Chiasso in Svizzera e tra Chiasso e Monza in Italia.
- Nel 2018 le quote di mercato delle imprese di trasporto ferroviario (ITF) nel traffico merci transalpino hanno subito solo poche variazioni rispetto al 2017. FFS Cargo International si conferma leader del mercato (-3,7 % rispetto al 2017), nonostante abbia registrato delle perdite, con una quota di mercato pari al 38,1 per cento. Al secondo posto quest'anno si posiziona la BLS Cargo,

con una quota del 28,3 per cento (+3 punti percentuali rispetto al 2017). Le due ITF, tuttavia, riunite sotto la denominazione FFS, insieme coprono ancora quasi due terzi (64,9 %) del mercato del traffico merci su rotaia attraverso le Alpi svizzere. La quota delle restanti imprese, pari a solo il 6,8 per cento, è esigua. In particolare si annovera un aumento di quota per la TX Logistik, che giunge al 2,5 per cento, e l'uscita dalla classifica della Crossrail.

Quote di mercato in % in base alle t nette-nette	2017			2018			Variazione (in punti %) Totale 2017- 2018
	San Got- tardo	Sempione	Totale	San Got- tardo	Sem- pione	Totale	
FFS Cargo Int.	42.1%	41.5%	41.8%	42.0%	33.4%	38.1%	-3.7%
BLS Cargo	8.8%	41.7%	25.3%	9.1%	51.6%	28.3%	+3.0%
FFS Cargo	44.4%	8.1%	26.2%	41.4%	9.1%	26.8%	+0.6%
DB Cargo AG	3.5%	7.0%	5.2%	2.4%	4.5%	3.3%	-1.9%
TX Logistik	0.1%	0.1%	0.1%	3.4%	1.4%	2.5%	+2.4%
Railcare	1.1%	0.0%	0.5%	1.7%	0.0%	0.9%	+0.4%
Crossrail	0.0%	1.5%	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	-0.8%

Tabella 2: quote di mercato nel traffico merci transalpino in percentuale (sulla base delle t nette-nette; valori arrotondati alla prima cifra decimale).

1.3 Principali fattori trainanti del traffico merci transalpino: sviluppo economico e attività commerciali

- Un fattore importante per lo sviluppo del traffico merci transalpino in Svizzera è l'andamento dell'economia in ambito europeo e segnatamente in Italia.
- Per tutto il 2018 il PIL nei Paesi presi in considerazione ha registrato una crescita continua, seppur bassa, rispetto al 2017:
- I tassi più alti li registra la Svizzera, seguita dall'UE e dalla Germania, mentre il PIL italiano segna una crescita più debole.
- La figura seguente indica le variazioni trimestrali del PIL nel 2017 e 2018.

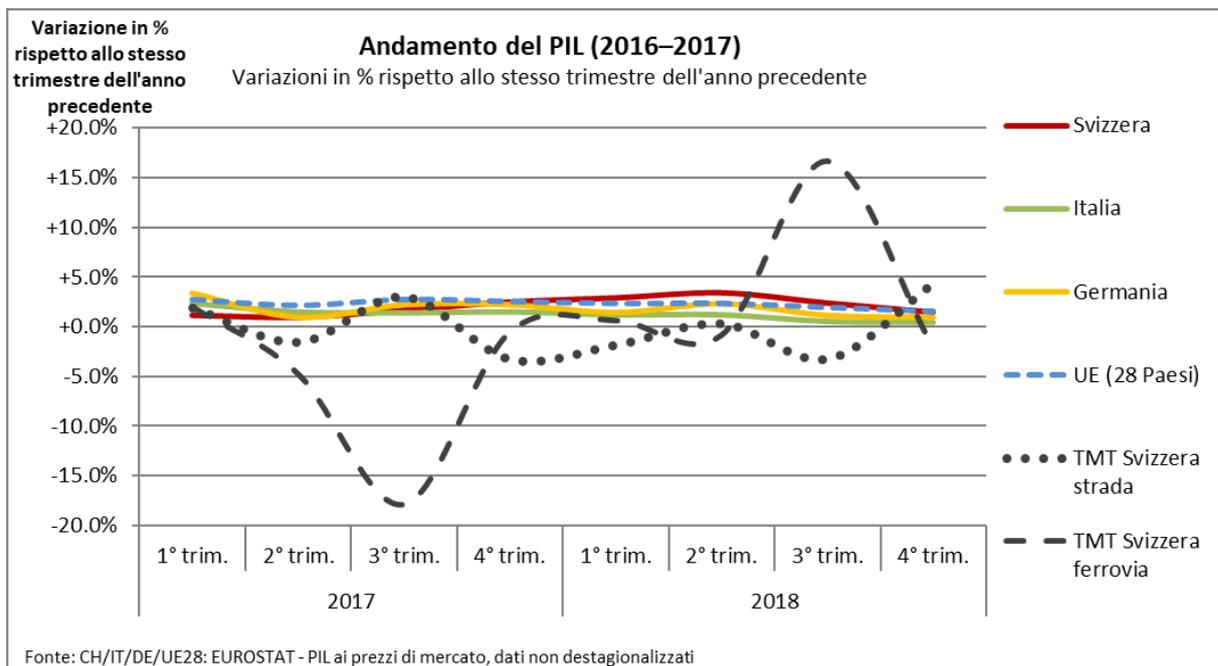


Figura1: andamento del PIL, in % rispetto al trimestre dell'anno precedente².

- L'andamento del commercio esterno è strettamente legato allo sviluppo dell'economia. Poiché una gran parte del traffico transalpino in Svizzera è costituita dai trasporti da e verso l'Italia, esiste una correlazione diretta tra l'evoluzione del commercio intracomunitario dell'Italia e quella del traffico merci transalpino. La figura seguente illustra l'andamento del volume del commercio esterno di Svizzera, Germania, Italia e UE nonché l'andamento del volume dei trasporti in tonnellate nel traffico merci attraverso le Alpi svizzere senza distinzione tra le varie modalità di trasporto.

² Per la Germania, l'Italia e i 28 Paesi dell'UE i valori del terzo e quarto trimestre 2014 come pure del primo e secondo trimestre 2015 si fondano sulle stime di EUROSTAT (comunicato stampa EUROSTAT 140/2015 del 14.08.2015).

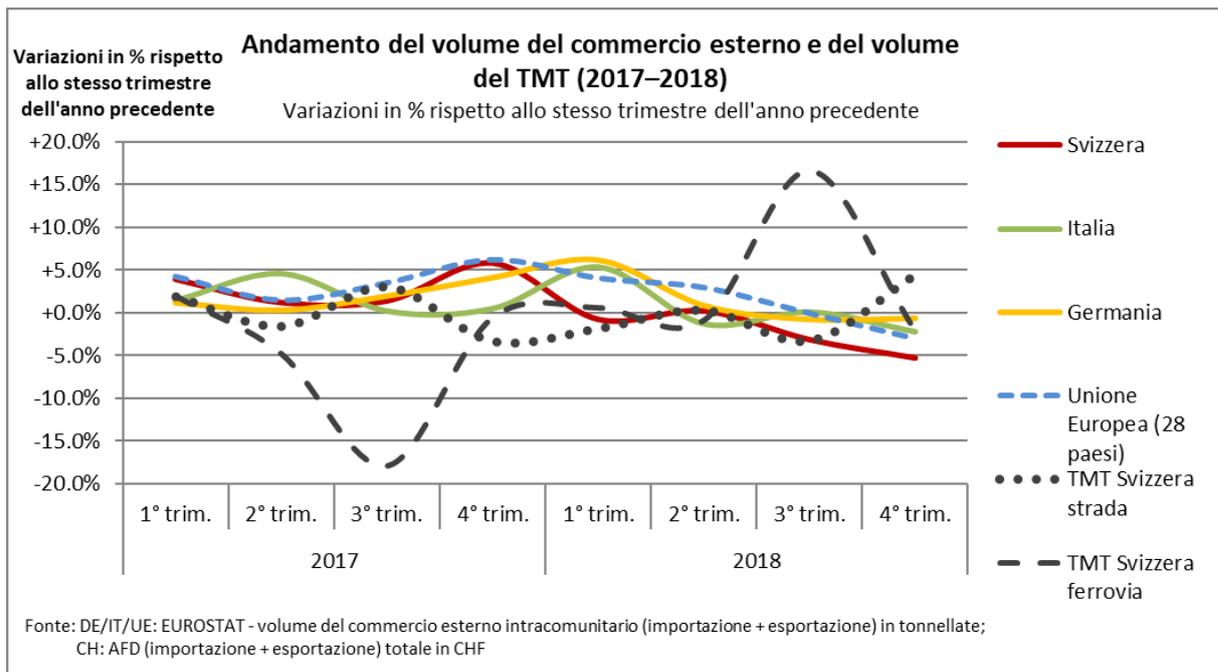


Figura 2: rapporto tra l'andamento del volume del commercio esterno dei principali Paesi di origine e di destinazione nel traffico merci transalpino e l'andamento del volume complessivo del traffico merci transalpino attraverso la Svizzera.

- Si nota chiaramente l'andamento discontinuo del commercio esterno nel periodo preso in esame e l'andamento connesso delle quantità trasportate nel traffico merci transalpino.
- Per tutti gli Stati si delinea un calo del volume del commercio esterno dal quarto trimestre 2017, continuato per tutto il 2018.

Lo sviluppo, di base positivo, del volume del commercio esterno registrato dalla Svizzera nel 2017 non è proseguito nel 2018 e nel secondo semestre 2018, rispetto all'anno precedente, è diminuito notevolmente in entrambi i trimestri (risp. -3,3 % e -7,4 %). Emerge un'evidente discontinuità nell'evoluzione delle attività del commercio esterno dal 2017.

1.4 Traffico complessivo e ripartizione modale

- Nel 2018 attraverso le Alpi svizzere sono state trasportate complessivamente 39,6 milioni di tonnellate di merci, corrispondenti a un aumento di 780 000 tonnellate, ovvero del 2,9 per cento, rispetto al 2017. Non è tuttavia stato raggiunto il volume record del 2016 (40,4 mio. t): nel 2018 il valore resta del 2,6 per cento inferiore a quello del 2016.
- La crescita rispetto al 2017 è il risultato degli aumenti di transiti del secondo semestre 2018, pari a +4,5 per cento. Nel primo semestre del 2018, per contro, si registrava ancora un calo dello 0,3 per cento.

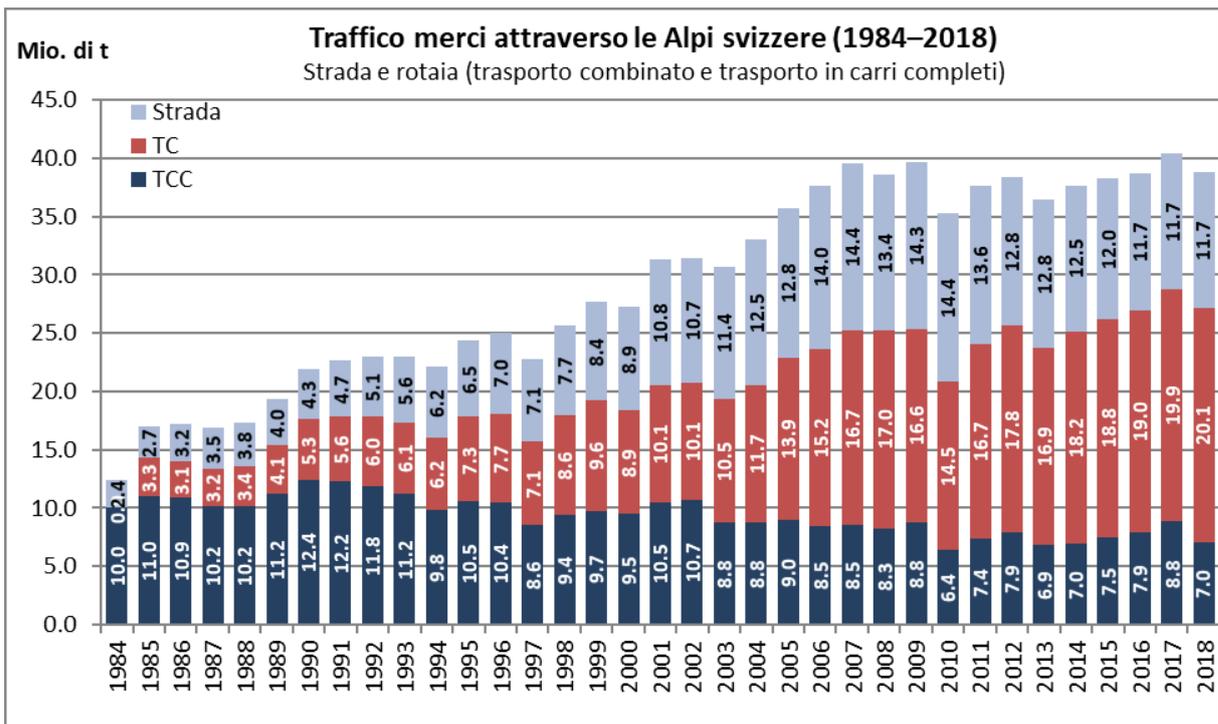


Figura 3: evoluzione del traffico merci transalpino 1984-2018.

- La crescita del volume del traffico su rotaia rispetto al continuo calo di quello su strada ha generato un aumento della quota della ferrovia rispetto al traffico merci transalpino totale, che passa dal 69,9 per cento nel 2017 al 70,5 per cento (cfr. fig. 4). Ancora una volta non è però stato raggiunto il volume del 2016, pari a quasi il 71 per cento. Oltre la metà del volume di merci continua ad attraversare le Alpi svizzere nel trasporto combinato (TCNA e Rola).

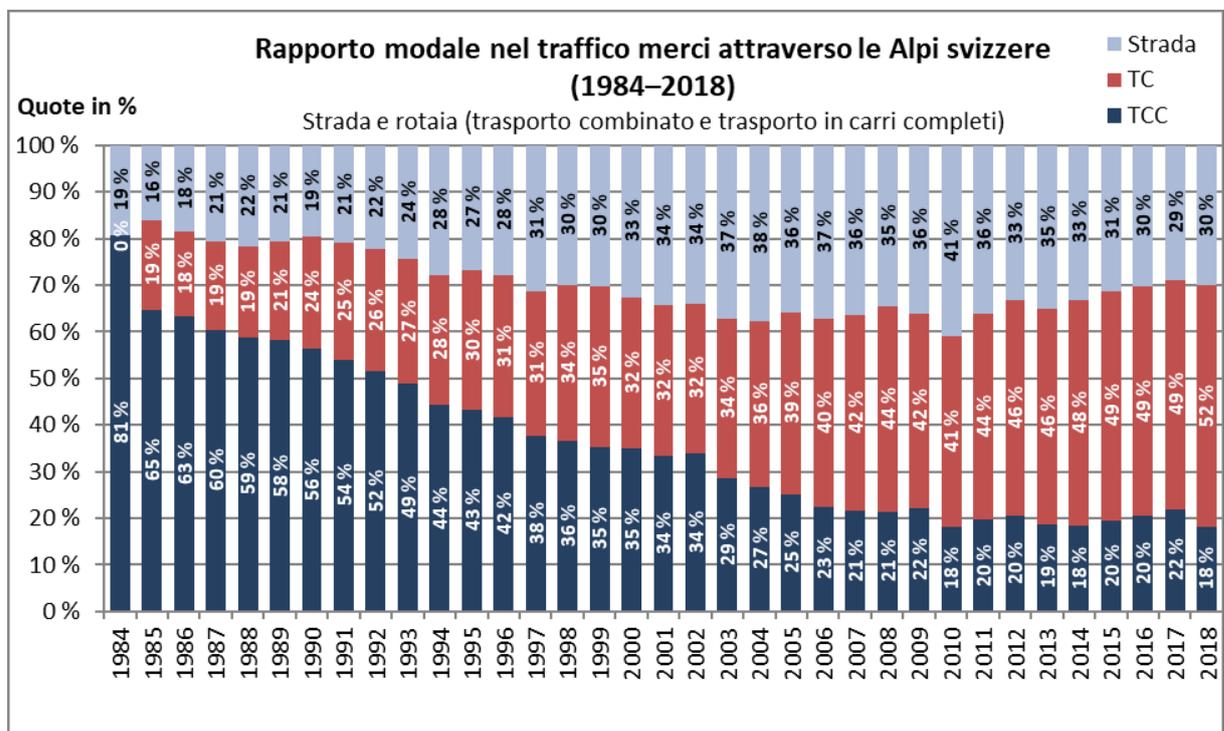


Figura 3: ripartizione modale nel traffico merci transalpino 1984-2018.

2 Monitoraggio ambientale (inquinamento atmosferico)

Il progetto «Monitoraggio delle misure di accompagnamento - Ambiente (MMA-A)», gestito congiuntamente dall'UFAM e dai Cantoni ubicati lungo gli assi di transito A2 e A13, misura l'evoluzione dell'inquinamento atmosferico e acustico lungo i principali assi di transito (San Gottardo e San Bernardino). Nel presente rapporto semestrale vengono illustrate le misurazioni relative all'inquinamento atmosferico.

- L'inquinamento da ossidi di azoto (NO_x) lungo la A2 e la A13 continua a ridursi. Nel 2018 in tutte le stazioni si rilevano i dati più bassi mai registrati dall'inizio delle misurazioni.
- La concentrazione di NO_2 è diminuita in misura minore: nel 2018 i valori d'immissione registrati lungo la A2 presso Erstfeld (località sul versante nord dell'arco alpino) e Reiden (Altopiano centrale) erano chiaramente inferiori a quelli limite. Sulla A13, dove il traffico è sostanzialmente meno intenso, il valore limite è stato rispettato sin dall'inizio delle misurazioni. Nella Svizzera meridionale e nella regione di Basilea, invece, nonostante il calo, i valori limite d'immissione di NO_2 vengono ancora nettamente superati.

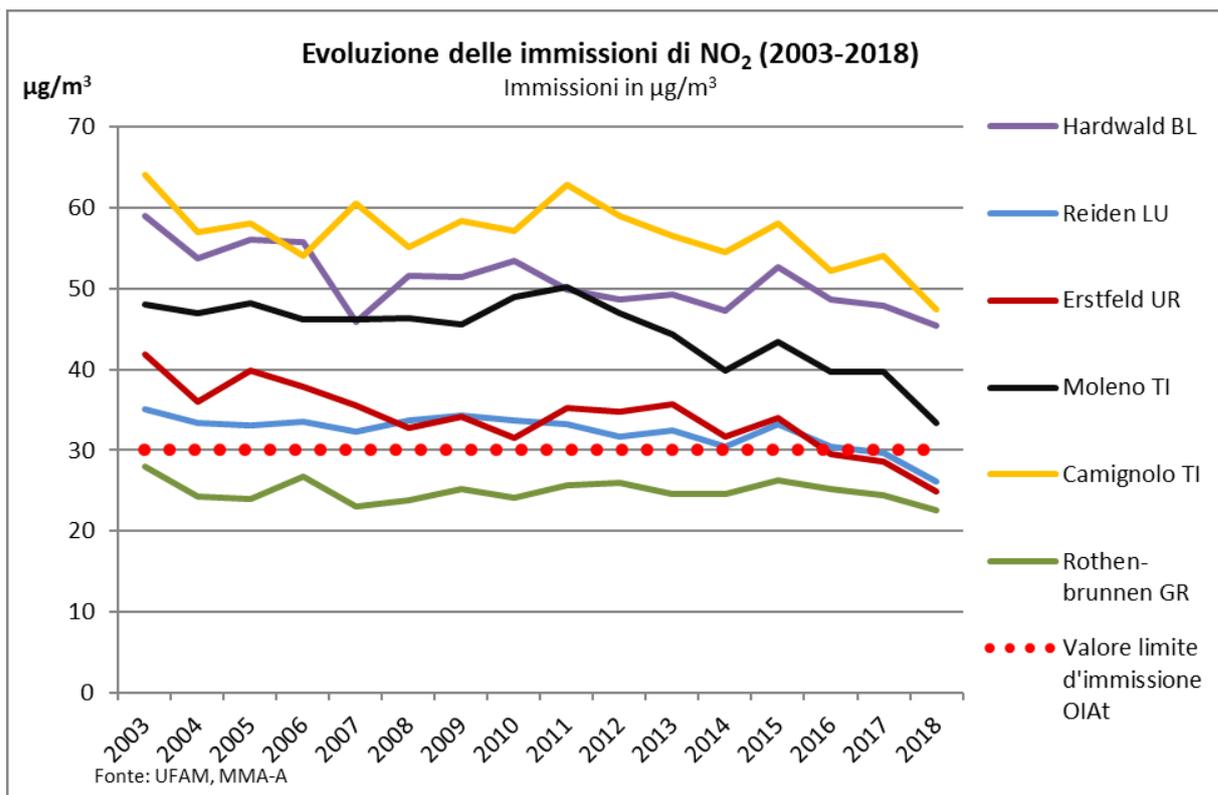


Figura 4: valori medi annui relativi alla concentrazione di NO_x dal 2003

- L'inquinamento da PM_{10} dall'inizio delle misurazioni registra ovunque una chiara tendenza al ribasso. Nel 2018 i valori registrati erano dappertutto al di sotto dei valori limite d'immissione, ma nella Svizzera meridionale e nella zona di Basilea erano tuttavia ancora vicini al limite.
- Notevolmente diminuito dall'inizio delle misurazioni è l'inquinamento da fuliggine, ma in tutte le stazioni resta ancora molto al di sopra del livello accettabile sotto il profilo della salute.

La riduzione di NO_x e del carico di fuliggine, risultante anche dai rilevamenti sui siti NABEL di Härkingen e Sion nelle immediate vicinanze dell'autostrada, indica chiaramente il calo delle emissioni dei veicoli. I VMP transitati nel 2018 sulla A2 e sulla A13 nella regione alpina hanno prodotto circa un quarto di tutte le emissioni di NO_x attribuibili al traffico. Per i prossimi anni sono previsti ulteriori cali delle emissioni a seguito del considerevole aumento dei veicoli EURO VI, a condizione che vengano rispettate le pertinenti norme sui gas di scarico e che la rispettiva tecnologia espliciti tutta la propria efficacia. A causa dei complessi processi chimici che avvengono nell'atmosfera è necessaria un'ulteriore riduzione dell'inquinamento da NO_x per poter ottenere un'evidente riduzione del carico di NO_2 e, quindi, rispettare ovunque il relativo valore limite. Allo stesso modo, lungo gli assi di transito deve essere ulteriormente ridotto l'inquinamento da polveri fini e fuliggine.

Allegato

Informazioni supplementari sul traffico merci ferroviario attraverso le Alpi

Tasso di utilizzo della capacità del traffico merci ferroviario

Nell'ambito delle attività dell'Osservatorio del traffico merci stradale e ferroviario nella regione alpina Svizzera-UE è stato effettuato un rilevamento sistematico dell'utilizzazione delle tracce orarie disponibili. Fino all'entrata in esercizio della galleria di base del San Gottardo, avvenuta l'11 dicembre 2016, la capacità a disposizione del traffico merci ammontava complessivamente a 290 treni al giorno per ogni direzione. A seguito dell'entrata in esercizio della galleria, la capacità è aumentata di 12 tracce al giorno. Pertanto, le capacità a disposizione del traffico merci transalpino su rotaia lungo i due assi nord-sud si presentano come illustrato in tabella.

Asse	Capacità traffico merci fino al 10.12.2017 numero treni/giorno in entrambe le direzioni	Capacità traffico merci dall'11.12.2017 numero treni/giorno in entrambe le direzioni
Asse del Lötschberg-Sempione	110	110
Asse del San Gottardo	180	192
Totale	290	302

Tabella 3: capacità delle tracce sugli assi nord-sud nel traffico merci transalpino (da confine a confine).

I seguenti grafici illustrano il tasso di utilizzo delle capacità ferroviarie tra il primo semestre 2017 e il secondo semestre 2018 per l'asse del San Gottardo e per quello del Lötschberg-Sempione³. Essi indicano anche in quale misura si è fatto ricorso alle capacità tramite TCC, TCNA e Rola.

Considerato l'intero anno, entrambi i valichi alpini hanno fatto registrare un tasso di utilizzo invariato della capacità ferroviaria. Nel confronto con il 2017, il tasso di utilizzo complessivo sull'asse del San Gottardo sull'intero 2018 è diminuito di 6,2 punti percentuali, raggiungendo il 60,6 per cento, quello sull'asse del Sempione è invece calato del 17,9 per cento, scendendo al 76,9 per cento.

Al Sempione il tasso di utilizzo ha segnato un notevole aumento nel secondo semestre 2018.

³ Ogni settimana sono disponibili, in linea di massima, circa 1035 tracce (ovvero 1065 a partire dall'11.12.2016) sull'asse del San Gottardo e 633 su quello del Lötschberg-Sempione. Va precisato che alla capacità nel fine settimana è stato attribuito un peso inferiore in virtù dell'attenuazione dell'andamento settimanale. Ad esempio, per il calcolo della capacità settimanale sull'asse del San Gottardo le 180 (ovvero 210) tracce disponibili giornalmente sono moltiplicate per il fattore 5,75 anziché 7, così da tenere in debita considerazione sia l'andamento complessivo, sia quello relativamente contenuto del fine settimana. Le cifre riportate vengono considerate costanti, ma la disponibilità effettiva può essere inferiore in seguito a lavori di costruzione e manutenzione e a causa di chiusure dovute a intemperie o incidenti.

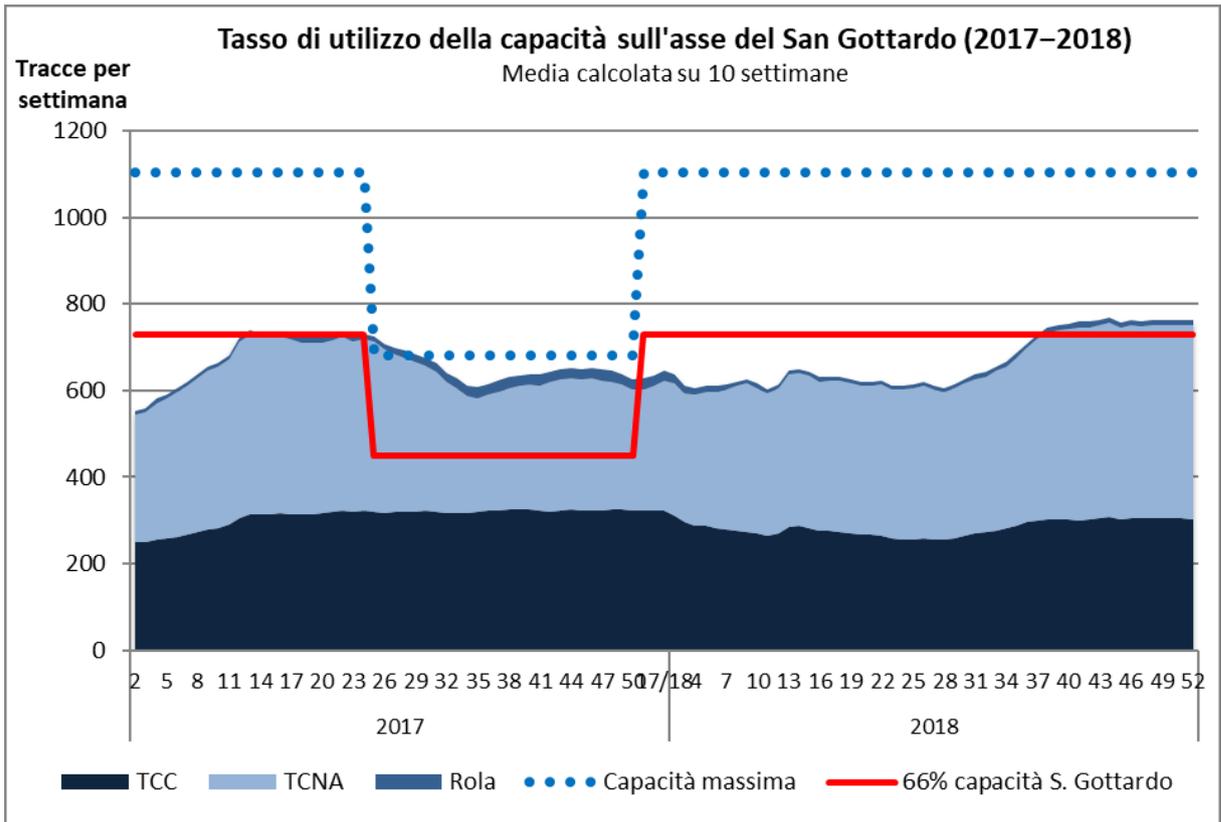


Figura 5: tasso di utilizzo della capacità sull'asse del San Gottardo 2017-2018. Capacità: tracce per il traffico merci transalpino da confine a confine (Basilea – Chiasso/Luino).

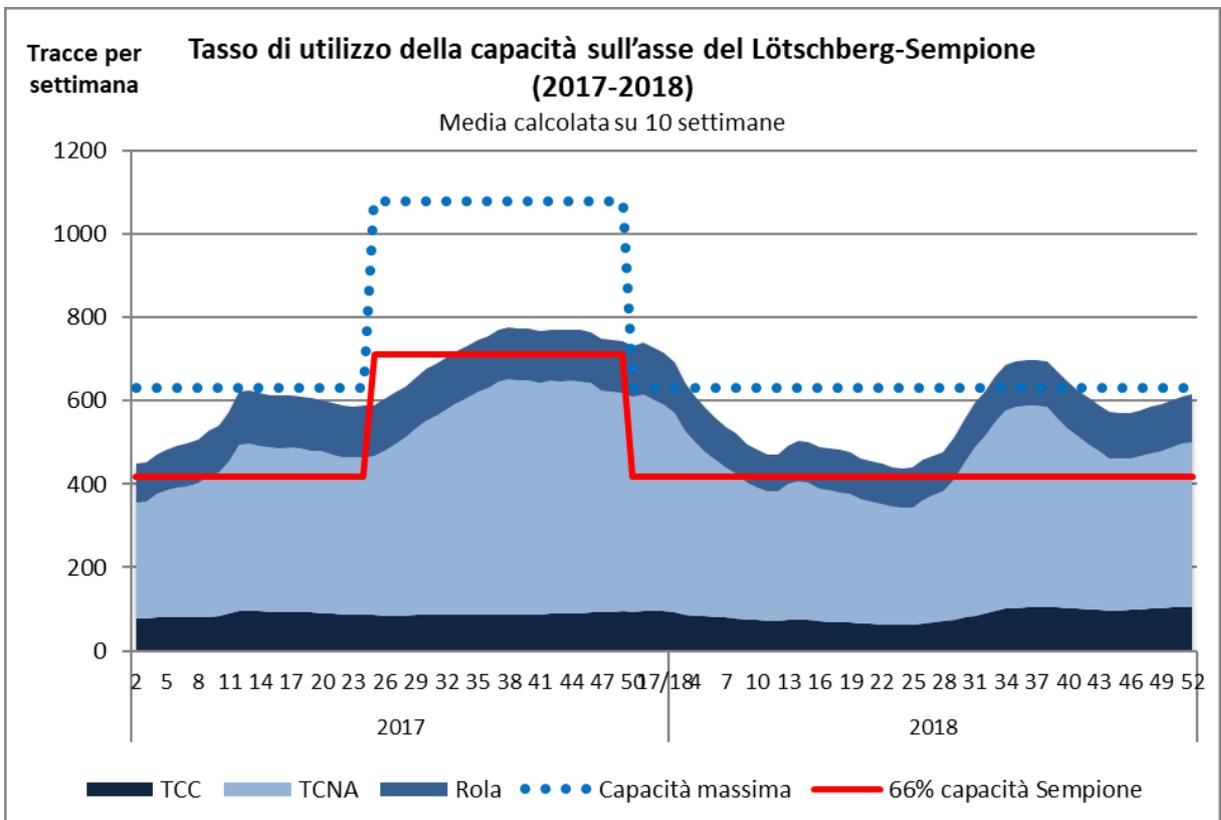


Figura 6: tasso di utilizzo della capacità sull'asse del Lötschberg–Sempione 2017-2018. Capacità: tracce per il traffico merci transalpino da confine a confine (Basilea–Domodossola).

Come il traffico merci transalpino su strada, anche quello su rotaia è caratterizzato da un andamento settimanale piuttosto irregolare. Mentre il sabato, la domenica (domanda minima) e il lunedì si registra un numero di treni inferiore, a metà settimana il traffico aumenta. Di norma l'utilizzazione massima delle tracce viene raggiunta il giovedì (a volte anche il mercoledì). La figura seguente indica il tasso di utilizzo di giovedì dall'inizio del 2017.

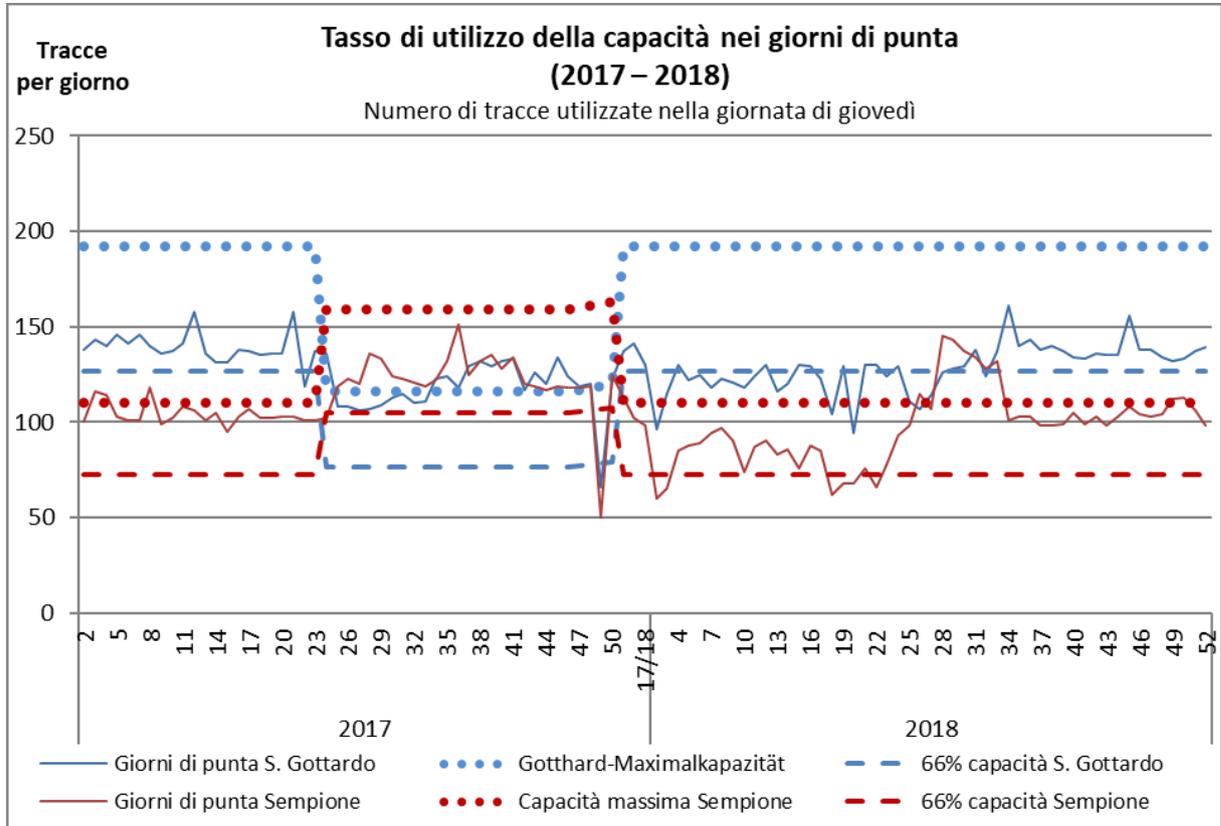


Figura 7: tasso di utilizzo della capacità nei giorni di punta (giovedì) sugli assi del San Gottardo e del Sempione (1° semestre 2017 - 2° semestre 2018).

L'andamento ai due valichi ferroviari svizzeri mostra chiaramente che nei giorni di punta, al di fuori dei periodi di vacanza, di norma il tasso di utilizzo del 66 per cento⁴, ossia il parametro di riferimento stabilito nell'ambito dell'Accordo sui trasporti terrestri, viene raggiunto su entrambi gli assi. Al Sempione, nel secondo semestre 2018 il tasso di utilizzo nei giorni di punta ha fatto registrare un notevole aumento, corrispondente anche ai valori medi di dieci settimane.

⁴ In caso di gravi problemi nello smaltimento del traffico merci transalpino su strada associati a un insufficiente tasso di utilizzo della capacità ferroviaria disponibile nel nostro Paese (tasso di utilizzo inferiore al 66 % per un periodo di dieci settimane), l'articolo 46 dell'Accordo sui trasporti terrestri CH-UE permette alla Svizzera di adottare misure unilaterali di salvaguardia. Ai fini dell'adozione di queste misure, i problemi summenzionati devono inoltre essersi manifestati nonostante la corretta applicazione dei provvedimenti relativi ai parametri di qualità.

Monitoraggio della qualità

Il miglioramento della qualità (in particolare della puntualità) del traffico ferroviario transalpino costituisce un fattore fondamentale per il successo della politica di trasferimento. Grazie al suo ruolo di committente nel trasporto combinato (TC), l'UFT può vincolare l'assegnazione dei mezzi finanziari al rispetto di requisiti qualitativi. Con il monitoraggio integrato della qualità per il TC l'UFT mira a:

- sorvegliare costantemente l'evoluzione della qualità (soprattutto nel TC transalpino) rendendone conto tramite indicatori facilmente rilevabili; e
- riconoscere precocemente deficit e punti deboli nell'evoluzione della qualità per poter adottare le misure necessarie.

A questo scopo, la Rola e gli operatori del TCNA sono sottoposti a inchieste riguardanti i ritardi e la qualità del servizio di ogni relazione. La figura sottostante mostra l'evoluzione della puntualità nel biennio 2017-2018.

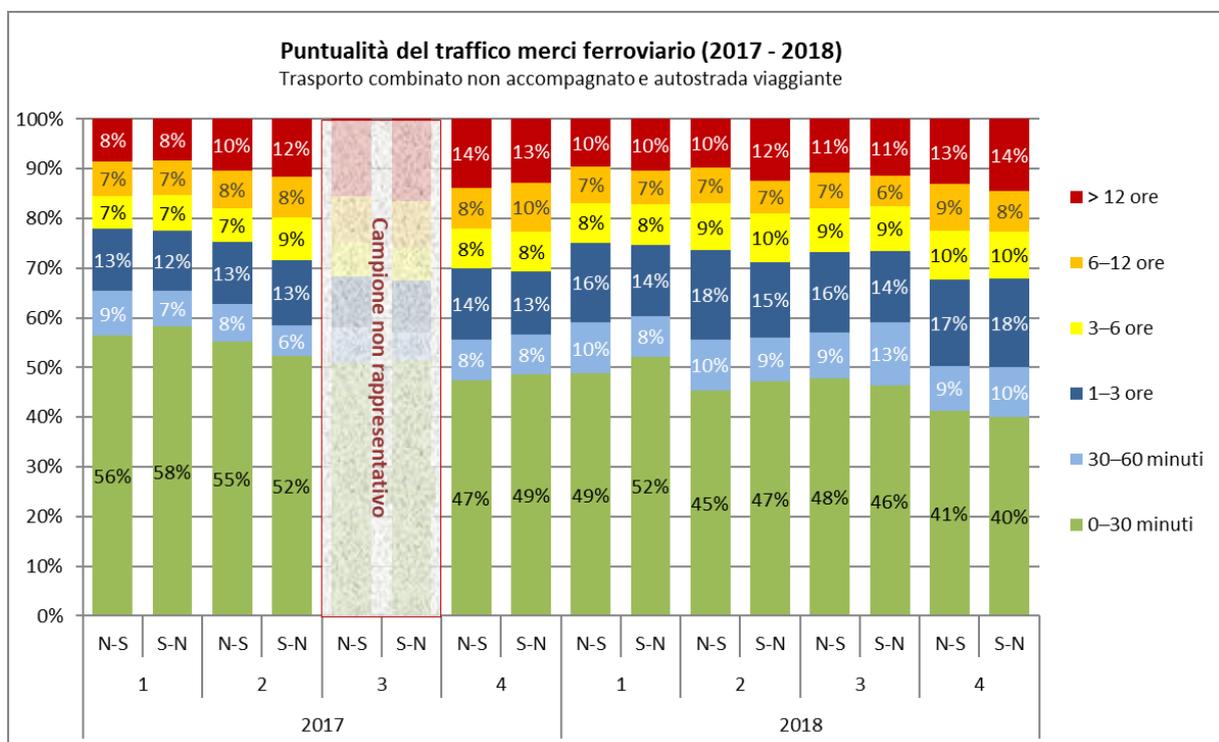


Figura 8: puntualità nel traffico transalpino 2017-2018. Fonte: risultati del rilevamento continuo (trimestrale e specifico per le diverse relazioni) effettuato presso gli operatori del TC.

Nel 2018 la puntualità del TC transalpino è peggiorata: in media, nel secondo semestre 2018 è giunta a destinazione puntuale (ritardi di 0-30 min.) meno della metà (44 %) dei treni. Anche la quota dei treni in notevole ritardo (oltre 3 ore) è tornata a salire rispetto al 2017 (29 %): più di un quarto dei treni del TC è giunto a destinazione con oltre tre ore di ritardo. Anche quest'anno tale evoluzione è dovuta alle numerose deviazioni e temporanee chiusure di tratte per lavori di costruzione e a carenti disponibilità di macchinisti e mezzi di trazione di alcune imprese.

La qualità del traffico merci ferroviario transalpino resta pertanto insoddisfacente e impedisce un ulteriore trasferimento dalla strada alla rotaia.