



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

UFT Centro di competenza per i dati sul traffico merci

Traffico merci transalpino in Svizzera

Indicatori per il primo semestre 2019 e interpretazione dell'evoluzione

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

Settembre 2019



Foto: © BAV / 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>	6
1.4 <i>Traffico complessivo e ripartizione modale</i>	7
2 Monitoraggio ambientale (inquinamento acustico).....	8
2.1 <i>Evoluzione delle emissioni acustiche: strada.....</i>	8
2.2 <i>Evoluzione delle emissioni acustiche: ferrovia</i>	9
Allegato	11
<i>Informazioni supplementari sul traffico merci ferroviario attraverso le Alpi.....</i>	11
Tasso di utilizzo della capacità del traffico merci ferroviario	11
Monitoraggio della qualità	13

1. Evoluzione del volume del traffico transalpino

Tabella riassuntiva

Numero di veicoli merci (pesanti, in 1000)	2019				2018	2019				
	1° trimestre		2° trimestre							
	Totale	(+/-)	Totale	(+/-)						
CH (totale)	230	+0.7%	234	-5.5%	477	465	-2.5%			
San Gottardo	172	+1.8%	164	-7.6%	347	337	-3.0%			
San Bernardino	30	-11.8%	35	-3.9%	71	65	-7.7%			
Sempione	19	+15.7%	26	+3.7%	42	45	+8.5%			
Gran San Bernardo	8	-0.7%	9	+3.8%	17	18	+1.6%			
Totale CH (autotreni, autoarticolati)	210	+0.7%	211	-5.2%	431	421	-2.3%			
Brennero (autotreni, autoarticolati)	619	-0.4%	635	+1.6%	1'246	1'254	+0.6%			

Secondo la modalità di trasporto (in 1000 t nette)	2019				2018	2019				
	1° trimestre		2° trimestre							
	Total	(+/-)	Total	(+/-)						
Totale CH strada e rotaia	10'020	-1.0%	9'763	-5.6%	20'461	19'783	-3.3%			
Strada CH	2'878	+0.6%	2'910	-5.3%	5'932	5'788	-2.4%			
Rotaia CH	7'143	-1.6%	6'853	-5.7%	14'528	13'996	-3.7%			
Schiene Gotthard Total	4'090	+2.3%	3'977	-0.2%	7'982	8'067	+1.1%			
Schiene Simplon Total	3'053	-6.5%	2'876	-12.3%	6'546	5'929	-9.4%			
TCC San Gottardo	1'361	-6.8%	1'292	-11.5%	2'920	2'653	-9.2%			
TCC Sempione	465	+4.7%	406	-7.5%	883	871	-1.3%			
TCC totale	1'826	-4.1%	1'698	-10.5%	3'803	3'524	-7.3%			
TCNA San Gottardo	2'729	+9.3%	2'685	+7.7%	4'990	5'414	+8.5%			
TCNA Sempione	2'182	-11.4%	2'096	-15.0%	4'928	4'278	-13.2%			
TCNA totale	4'911	-1.0%	4'781	-3.6%	9'917	9'692	-2.3%			
Rola S. Gottardo	0	-100.0%	0	-100.0%	72	0	-100.0%			
Rola Sempione	405	+13.4%	374	-1.0%	735	779	+6.0%			
Rola totale	405	+2.1%	374	-8.9%	808	779	-3.5%			

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 primo semestre 2019¹ rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

1.1 Traffico merci su strada

- Nel primo semestre 2019 è stata constatata un'ulteriore diminuzione dei transiti di veicoli merci pesanti attraverso le Alpi svizzere: rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente il loro numero è sceso del 2,5 per cento. I transiti sono stati 465 000, ossia circa 12 000 in meno rispetto all'anno precedente; si tratta nuovamente del valore più basso mai registrato in un semestre dall'entrata in vigore della prima legge sul trasferimento del traffico (1999)².
- Rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente i transiti sono leggermente aumentati nel primo trimestre 2019 (+0,7 %), per poi diminuire nel secondo (-5,5 %). La lieve crescita è dovuta in particolare al fatto che nel primo trimestre 2018 il Sempione aveva subito chiusure a causa delle cattive condizioni meteorologiche.

¹ Il numero di veicoli merci pesanti risulta dai valori registrati dagli impianti di controllo relativo alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Le cifre possono subire lievi variazioni a posteriori; questo spiega gli eventuali scostamenti rispetto ai rapporti precedenti.

² I dati sui transiti ai valichi del Gran San Bernardo e del Sempione relativi al mese di giugno 2019 provengono dall'Ufficio federale delle strade (USTRA) e non, come di consueto, dal sistema informativo sulla TTPCP dell'Amministrazione federale delle finanze (AFF).

- Tre dei quattro valichi svizzeri hanno registrato cali di volume rispetto al primo semestre dell'anno precedente, il maggiore dei quali ha riguardato il San Bernardino (-7,7 %), seguito dal San Gottardo (-3,0 %), mentre al Sempione (+8,5 %) e al Gran San Bernardo (+1,6 %) i transiti sono aumentati.
- Contrariamente allo stesso periodo dell'anno precedente, nel primo semestre 2019 il trasporto di merci su strada attraverso le Alpi è stato penalizzato relativamente poco dalle condizioni del traffico e meteorologiche.
- Il traffico merci transalpino su gomma ha però risentito del peggioramento della situazione economica in Europa (cfr. Figura 1 a pag. 6).
- In controtendenza con i valichi svizzeri, al Brennero il numero di transiti è nuovamente aumentato anche nel primo semestre 2019, seppur in misura minore rispetto agli anni precedenti (+0,6 %). Al Fréjus i transiti sono diminuiti dell'1,8 per cento, mentre al Monte Bianco si è registrata una progressione del 2,4 per cento.
- Rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, il calo del volume di trasporto in tonnellate su strada attraverso le Alpi è stato del 3,3 per cento.

1.2 Traffico merci su ferrovia

- Complessivamente, nel primo semestre del 2019, dai due valichi alpini svizzeri sono transitate su rotaia merci per 14,0 milioni di tonnellate: con ciò il volume di trasporti è risultato inferiore a quello dello stesso periodo del 2018 (-3,7 %), facendo registrare in termini assoluti un calo di circa 500 000 tonnellate.
- La crescita registrata tra il 2013 e il 2018 nel trasporto su rotaia si è pertanto arrestata. La flessione si è verificata soprattutto nel secondo trimestre 2019 (-5,7 %), mentre nel primo era ancora moderata (-1,6 %).
- Disaggregando i dati per valico si rileva una diminuzione del 9,4 per cento al Sempione e un aumento dell'1,1 per cento al San Gottardo, che ha quindi rafforzato la sua posizione di valico con la maggiore quota sul traffico merci transalpino per ferrovia attraverso la Svizzera (nuovo dato: 57,6 %).
- Nel primo semestre 2019 tutte le forme di produzione nel traffico merci su rotaia attraverso le Alpi hanno subito perdite. Il comparto meno colpito è stato il trasporto combinato non accompagnato (TCNA), con una contrazione del 2,3 per cento rispetto al primo semestre 2018, mentre quello in carri completi (TCC) ha registrato un -7,3 per cento e la strada viaggiante (Rola) un -3,5 per cento.
- La riduzione del TCC nel primo semestre 2019 (-7,3 %) ha interessato il Sempione in misura minore (-1,3 %) che non il San Gottardo (-9,2 %) ed è stata maggiore nel secondo trimestre (-10,5 %) rispetto al primo (-4,1 %).
- Nel TCNA, che con il -2,3 per cento nel primo semestre 2019 è risultato in calo rispetto agli anni precedenti, si è registrato un aumento al San Gottardo (+8,5 %) e una riduzione al Sempione (-13,2 %).
- La nuova diminuzione dei trasporti sulla Rola (-3,5 %) è da ricondurre in particolare al fatto che il 9 dicembre 2018 è cessato il servizio al San Gottardo. Ormai è offerto solo sull'asse del Lötschberg-Sempione, dove rispetto al primo semestre dell'anno precedente il volume è complessivamente aumentato del 6,0 per cento. La Rola ha si è ripresa dalle numerose soppressioni di treno operate nella prima metà del 2018.

- La quota del TCNA sull'intero traffico merci transalpino ammonta al 49,1 per cento, la quota del TCC al 17,9 per cento e quella della Rola al 3,9 per cento.
- Nel traffico merci ferroviario la produzione resta condizionata dai cantieri in corso in Svizzera e sulle tratte estere di accesso agli assi transalpini. Su quello del San Gottardo, le maggiori perturbazioni sono causate dai numerosi lavori per la realizzazione del corridoio di quattro metri: l'ampliamento del profilo di spazio libero delle molte gallerie, eseguito durante l'esercizio ferroviario (a binario unico), comporta limitazioni e problemi di capacità dovuti all'elevato tasso di utilizzo dell'infrastruttura esistente. Questi aspetti incidono sulla qualità del trasporto di merci transalpino su ferrovia.
- Il traffico merci ferroviario attraverso le Alpi risente anche del rallentamento congiunturale in Europa.
- Nel 2019 la maggiore sfida da affrontare rimane la scarsa qualità del servizio (cfr. anche n. Monitoraggio della qualità a pag. 13f), dovuta alle risorse fortemente ridotte sia sul piano infrastrutturale (capacità limitate a causa dei cantieri) sia presso le imprese di trasporto ferroviario (macchinisti, locomotive), tanto che a fine 2019 il traffico merci transalpino su rotaia difficilmente raggiungerà i valori dell'anno precedente.
- Nel primo semestre 2019 le quote di mercato delle imprese di trasporto ferroviario nel traffico merci transalpino hanno subito solo modeste variazioni rispetto a tutto il 2018. FFS Cargo International si conferma leader del mercato (-1,5 punti percentuali rispetto al 2018), con una quota pari al 39,0 per cento. La seconda maggiore impresa di trasporto è la BLS Cargo con il 28,0 per cento (+0,4 punti percentuali), seguita da FFS Cargo con il 24,9 per cento (-0,6 punti percentuali). Le due imprese riunite sotto la denominazione FFS insieme coprono ancora quasi due terzi (64,9 %) del mercato del traffico merci su rotaia attraverso le Alpi svizzere. Le altre hanno leggermente incrementato la propria quota, che ammonta ora all'8,0 per cento (+1,7 punti percentuali rispetto al 2018).

Quote di mercato in % in base alle t nette- nette	2018			1° semestre 2019			Variazione (in PP)
	San Gottardo	Sempione	Totale	San Gottardo	Sempione	Totale	
FFS Cargo Int.	43,1 %	37,6 %	40,5 %	46,4 %	29,1 %	39,0 %	-1,5 %
BLS Cargo	8,9 %	48,7 %	27,6 %	8,4 %	54,6 %	28,0 %	+0,4 %
FFS Cargo	40,8 %	8,3 %	25,6 %	38,1 %	7,0 %	24,9 %	-0,6 %
DB Cargo AG	2,3 %	4,0 %	3,1 %	1,2 %	9,2 %	4,6 %	+1,5 %
TX Logistik	3,2 %	1,3 %	2,3 %	4,3 %	0,0 %	2,5 %	+0,2 %
Railcare	1,6 %	0,0 %	0,9 %	1,5 %	0,0 %	0,9 %	±0,0 %
Altre	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	±0,0 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	-

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

- Il fattore determinante per lo sviluppo del traffico merci transalpino attraverso la Svizzera è l'andamento dell'economia in ambito europeo – segnatamente in Italia, ma anche in Germania.
- Per l'intero periodo in oggetto il prodotto interno lordo (PIL) dei Paesi considerati ha registrato una crescita debole, che si è ulteriormente indebolita a inizio 2019 rispetto al 2018.
- Un indebolimento è riscontrabile in particolare nell'UE e in Germania. Quest'ultima e l'Italia, principali Paesi di origine e di destinazione del traffico merci transalpino, evidenziano una produzione industriale in calo, soprattutto per quanto concerne i beni d'investimento e intermedi. La Germania è tra i Paesi UE con la maggiore diminuzione nel primo semestre 2019 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.
- Il PIL dell'Italia, che aveva già registrato i tassi di crescita più bassi per tutto il 2018, nel primo semestre 2019 è nuovamente diminuito rispetto all'anno precedente.
- In controtendenza con l'Europa, il PIL della Svizzera continua a crescere – seppur in misura minore, soprattutto rispetto a inizio 2018.
- La figura seguente indica le variazioni del PIL dal terzo trimestre 2017.

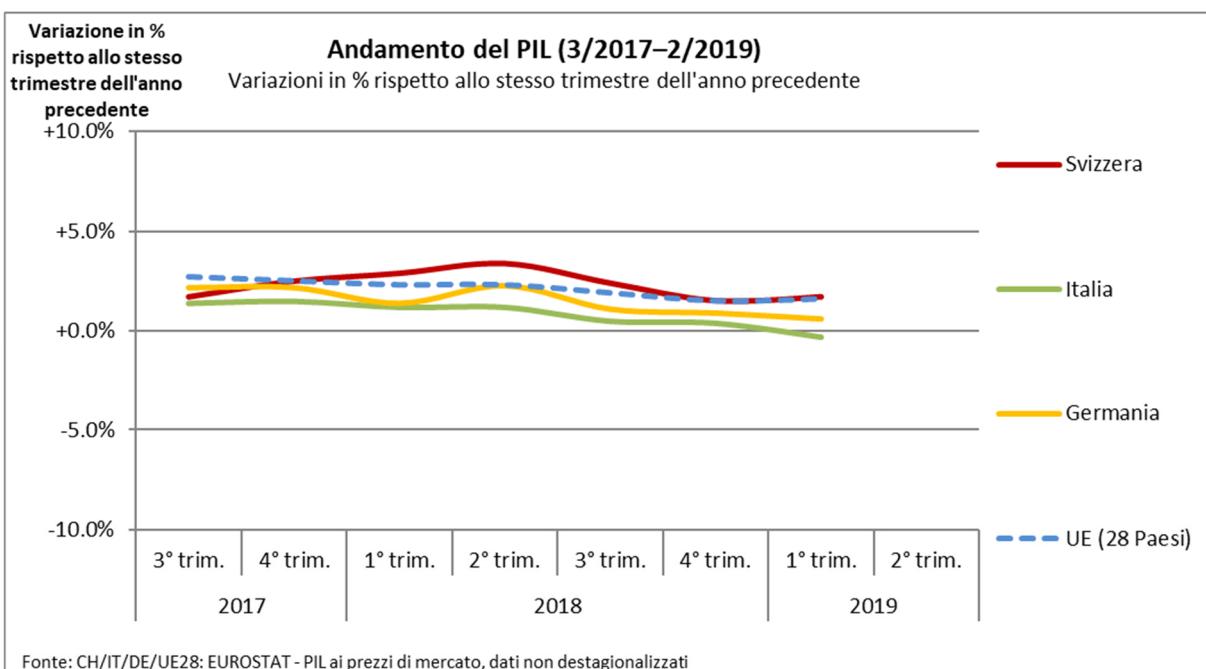


Figura 1: andamento del PIL dal terzo trimestre 2017 al secondo trimestre 2019, presentato in percentuale indicante lo scostamento dal rispettivo trimestre dell'anno precedente.

- L'andamento del commercio estero è strettamente legato allo sviluppo economico. Poiché gran parte del traffico merci transalpino in Svizzera è costituita da trasporti da e verso l'Italia, esiste una correlazione diretta tra l'evoluzione del commercio intracomunitario dell'Italia e quella del trasporto di merci attraverso le Alpi. La figura seguente illustra l'andamento del volume del commercio estero di Svizzera, Germania, Italia e UE.

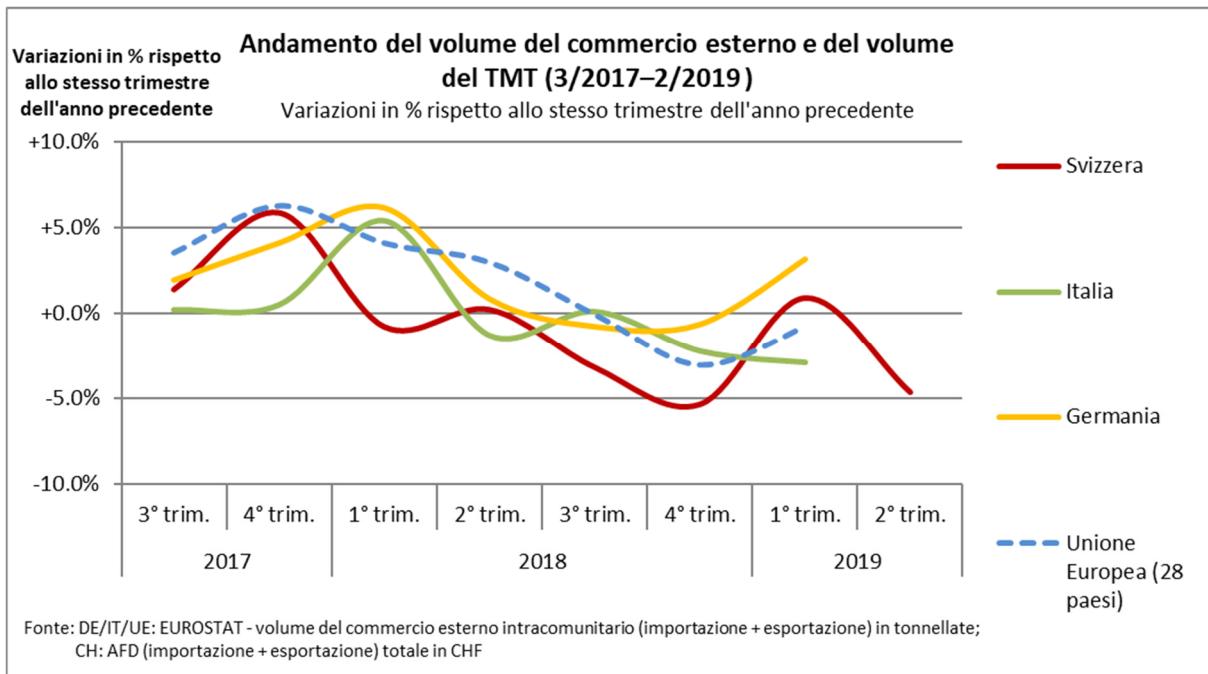


Figura 2: andamento del volume del commercio esterno dal terzo trimestre 2017 al secondo trimestre 2019, presentato in percentuale indicante lo scostamento dal rispettivo trimestre dell'anno precedente.

- Per tutti gli Stati si rileva un calo del volume del commercio esterno dal secondo trimestre 2018, continuato – con l'eccezione della Germania – fino al primo semestre 2019; per l'Italia la diminuzione si è addirittura accentuata nel 2019. In proposito esiste una correlazione tra l'evoluzione del volume del commercio esterno e quella del PIL.
- L'evoluzione negativa del volume del commercio esterno della Svizzera delineatasi dal secondo trimestre 2018 è proseguita nel secondo trimestre 2019, dopo essersi interrotta nel primo.

1.4 Traffico complessivo e ripartizione modale

- Nel primo semestre 2019 nel traffico merci sono stati trasportati complessivamente 19,8 milioni di tonnellate attraverso le Alpi svizzere, ossia il 3,3 per cento in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un calo dell'1,0 per cento nel primo trimestre e del 5,6 per cento nel secondo.
- Come già avvenuto nel 2018, i fornitori di servizi di trasporto merci su rotaia non sono riusciti ad aumentare il proprio volume, risultato anzi nettamente inferiore a quello dello stesso semestre del 2018.
- Nella prima metà del 2019 in Svizzera la quota della ferrovia sull'intero traffico merci transalpino è stata del 70,7 per cento, rimanendo in pratica invariata rispetto allo stesso periodo del 2018 (71,0 %).
- Per il secondo semestre 2019 attualmente le previsioni sullo sviluppo economico dell'Unione europea e dell'eurozona sono improntate al pessimismo e indicano una crescita negativa, mentre per la Svizzera gli economisti si aspettano una leggera crescita. Non sono pertanto da attendersi forti aumenti del volume complessivo del traffico merci transalpino attraverso la Svizzera, tanto che a fine anno sia il comparto ferroviario ma anche quello stradale risulteranno molto probabilmente in calo.

2. Monitoraggio ambientale (inquinamento acustico)

Il progetto «Monitoraggio delle misure di accompagnamento – Ambiente (MMA-A)» dell’Ufficio federale dell’ambiente (UFAM) misura l’evoluzione dell’inquinamento atmosferico e acustico in diversi punti lungo la A2 e la A13. L’Ufficio federale dei trasporti (UFT) effettua a sua volta rilevamenti a Steinen (SZ) e Wichtrach (BE), che permettono di formulare considerazioni in merito alle emissioni acustiche della ferrovia nel traffico nord-sud. Nel presente rapporto vengono presentate le misurazioni acustiche concernenti la strada e la ferrovia condotte nel 2018.

2.1. Evoluzione delle emissioni acustiche: strada

Le emissioni acustiche del traffico presenti in prossimità della fonte vengono rilevate mediante stazioni di misurazione fisse, che distinguono le emissioni di tutto il traffico da quelle dei mezzi pesanti.

- A Reiden (A2) l’inquinamento fonico dovuto al traffico complessivo è rimasto pressoché invariato (la variazione massima del livello sonoro rilevata negli ultimi anni, di ca. 1 dB, è appena percepibile all’udito).
- Presso le altre stazioni di misurazione, almeno una volta dall’inizio dei rilevamenti è stata realizzata una pavimentazione stradale fonoassorbente (a Moleno il vecchio asfalto è stato sostituito da una pavimentazione ordinaria), che spiega le riduzioni delle emissioni foniche ottenute nei periodi 2004/2005 e 2012/2013 a Moleno e 2012–2014 a Camignolo e Rothenbrunnen. A Camignolo (A2) e a Rothenbrunnen (A13) la diminuzione è stata di ben 4 decibel, che dal punto di vista acustico equivalgono a più di un dimezzamento del volume di traffico. A Rothenbrunnen e presso le stazioni di misurazione ticinesi si registra tuttavia un nuovo aumento delle emissioni. L’effetto di riduzione del rumore tende a diminuire con l’usura della pavimentazione.

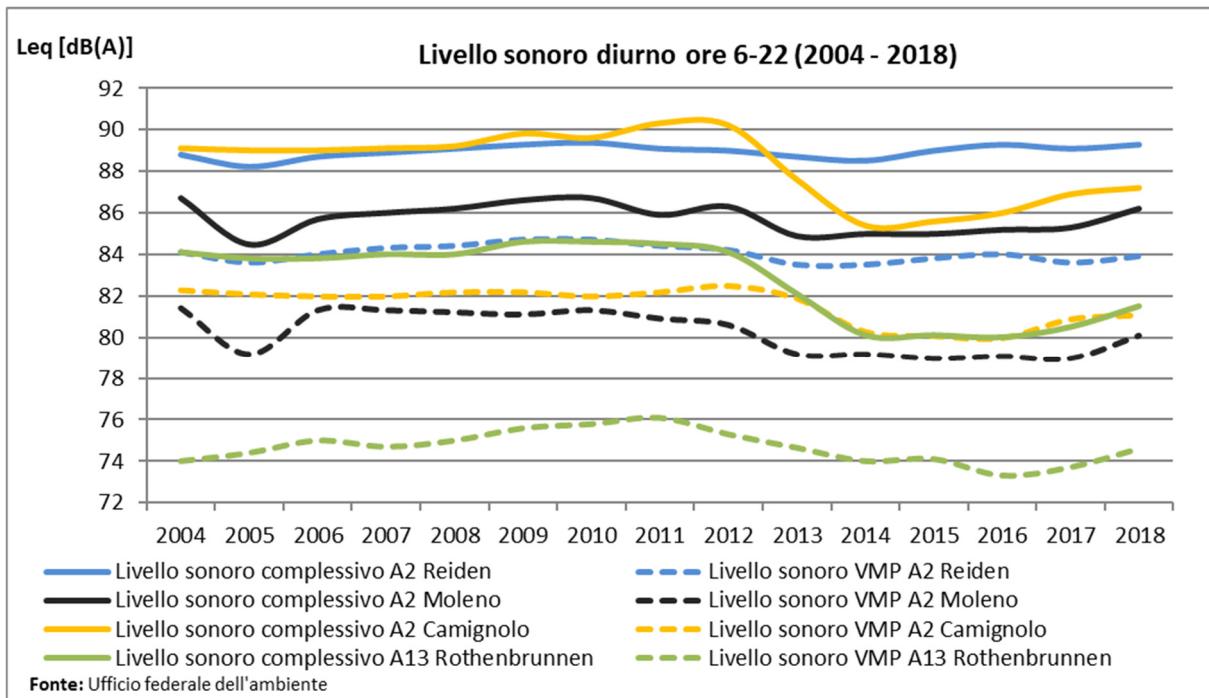


Figura 3: andamento del livello sonoro complessivo nonché del livello sonoro dei veicoli merci pesanti lungo la A2 e la A13 tra il 2004 e il 2019, espresso in dB(A) e rilevato durante le ore diurne³.

- Per quanto riguarda le emissioni foniche dovute al traffico merci pesante, a Reiden (A2) non è stato osservato alcun sostanziale cambiamento dei livelli sonori dall'inizio delle misurazioni.
- A Rothenbrunnen (A13), invece, dopo un aumento tendenziale delle emissioni fino al 2011, riconducibile a un incremento superiore alla media anche tra gli autoarticolati, è stato possibile ridurle notevolmente grazie al risanamento della pavimentazione stradale, durato due anni. A Camignolo e a Molen (A2) la riduzione delle emissioni dovute al traffico merci pesante riconducibile al risanamento è leggermente inferiore rispetto a quella del traffico nel suo complesso⁴.

2.2. Evoluzione delle emissioni acustiche: ferrovia

Nell'ambito del progetto di risanamento fonico delle ferrovie, l'UFT monitora l'evoluzione del rumore ferroviario in Svizzera. I dati delle stazioni di misurazione situate lungo l'asse del San Gottardo (Steinen SZ) e del Lötschberg-Sempione (Wichtrach BE) consentono di formulare considerazioni in merito al rumore dei treni viaggiatori e merci.

- A Steinen e a Wichtrach l'inquinamento acustico è diminuito, sia nelle ore diurne che notturne.
- Nel 2018, i valori rilevati alla stazione di Steinen sono stati nuovamente ben al di sotto del livello di rumore stabilito nel piano delle emissioni 2015. Il leggero aumento registrato nel 2018 rispetto al 2017 è dovuto al calo del traffico ferroviario al San Gottardo in seguito alle chiusure di Rastatt e Luino. I valori del 2018 si situano ai livelli del 2016.

³ In base all'ordinanza del 15 dicembre 1986 contro l'inquinamento fonico [RS 814.41], dalle ore 06.00 fino alle ore 22.00.

⁴ In merito al metodo di rilevamento del rumore in prossimità della fonte si vedano i rapporti pubblicati sotto www.bafu.admin.ch/mfm-u - Studi - Rumore.

- Anche a Wichtrach i valori di emissione sono inferiori a quelli stabiliti nel piano delle emissioni 2015 – e ciò dal 2013. Le elevate emissioni acustiche rilevate inizialmente (rispetto a quelle attuali) erano principalmente dovute alla sovrastruttura del binario. Il rinnovo dei binari nel 2013 e 2014 ha migliorato sensibilmente la situazione.
- Per quanto riguarda gli effetti sull'inquinamento fonico, il traffico merci su rotaia incide soprattutto nelle ore notturne. Infatti, sul totale delle emissioni notturne lungo gli assi di transito la quota del traffico merci supera il 90 per cento.

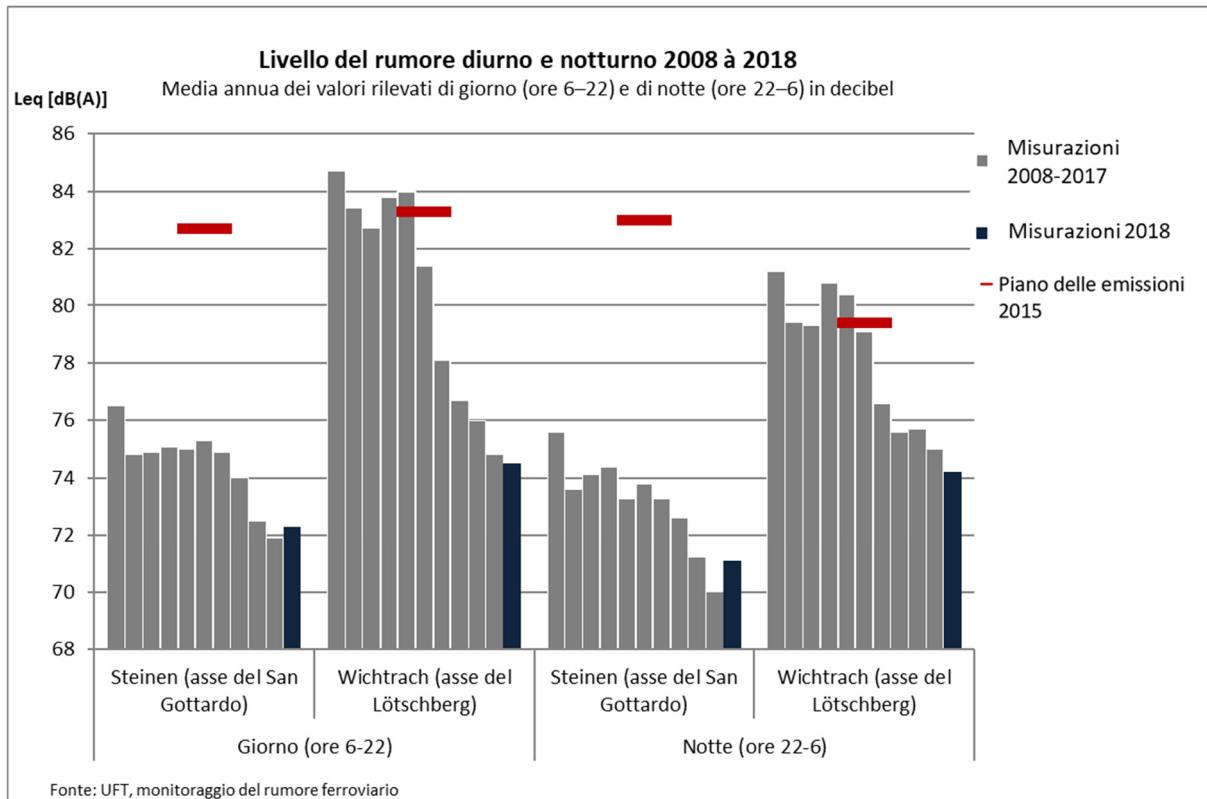


Figura 4: emissioni acustiche presso le stazioni di misurazione di Steinen (San Gottardo) e Wichtrach (Lötschberg) tra il 2006 e il 2018

Tuttavia, si sta diffondendo l'impiego di carri merci meno rumorosi, agevolato dal divieto assoluto dell'utilizzo di ceppi frenanti in ghisa sulla rete ferroviaria svizzera, che entrerà in vigore il 1° gennaio 2020. I treni composti unicamente da carri nuovi o risanati sono sempre più numerosi specialmente nel TCNA, dove sono impiegati perlopiù treni navetta. Grazie al materiale rotabile nuovo o risanato, il livello sonoro medio dei convogli merci in transito è sceso notevolmente dal 2003.

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 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 quotidiana è aumentata di 12 tracce. La messa in servizio completa di Alptransit prevista per il 2020 renderà disponibili, ogni giorno, ulteriori 72 tracce.

Asse	Capacità del traffico merci numero treni/giorno in entrambe le direzioni
Lötschberg-Sempione	110
San Gottardo	192
Total	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 luglio 2017 e giugno 2019 per l'asse del San Gottardo e per quello del Lötschberg-Sempione⁵. Essi indicano anche in quale misura si è fatto ricorso alle capacità tramite TCC, TCNA e Rola.

Il San Gottardo presenta per l'intero periodo in oggetto un tasso di utilizzo invariato della capacità ferroviaria. Nel primo semestre 2019 il tasso di utilizzo complessivo dei due assi è aumentato del 3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2018: il tasso di utilizzo cumulato al San Gottardo era del 63,2 per cento, pari a un aumento dell'11,3 per cento, mentre al Sempione era del 76,4 per cento (+11,8 %).

⁵ Dall'11 dicembre 2016 sono disponibili, in linea di massima, ogni settimana circa 1065 tracce 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. Le finestre settimanali di manutenzione nella galleria di base del San Gottardo e il risultante tracciato di singoli treni attraverso la tratta di montagna limitano le suddette capacità, riducendole della metà in un lasso di tempo di sei-otto ore per tre notti. Di conseguenza, per il calcolo della capacità settimanale le 192 tracce disponibili giornalmente sono moltiplicate per il fattore 6,25 anziché 7. Le cifre riportate vengono considerate costanti, ma la disponibilità effettiva può essere inferiore in seguito a lavori di costruzione e manutenzione e a chiusure dovute a intemperie o incidenti.

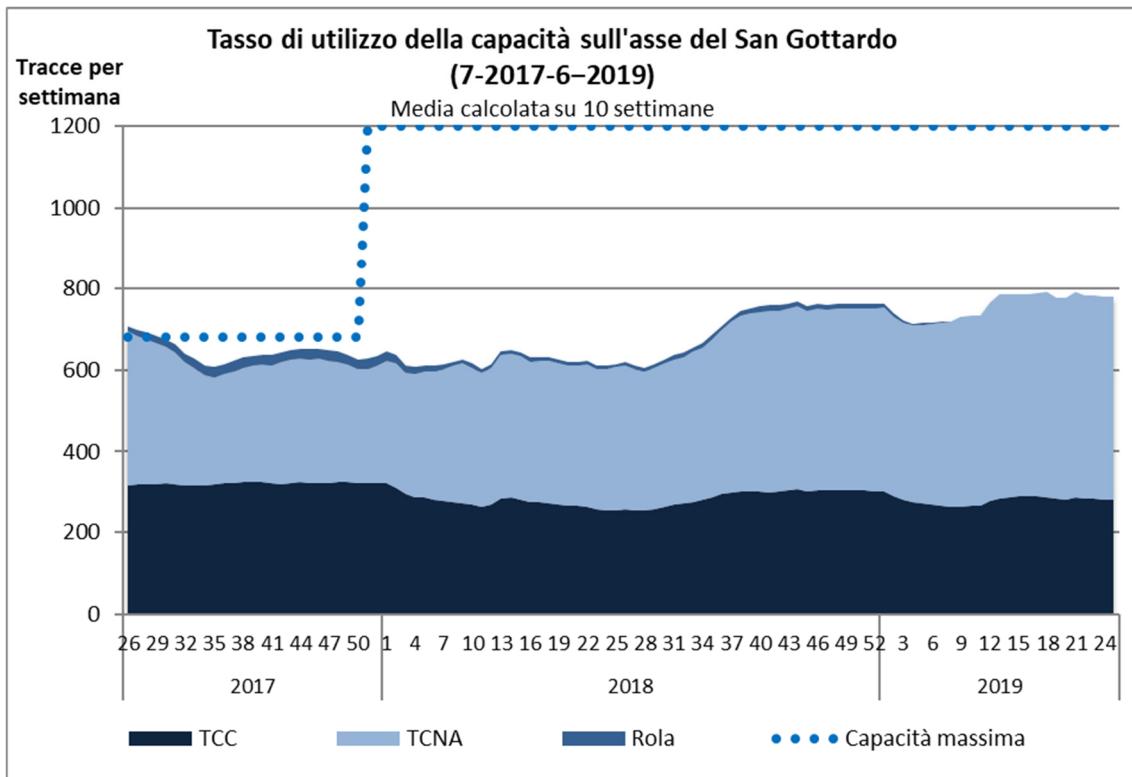


Figura 5: tasso di utilizzo della capacità⁶ sull'asse del San Gottardo 2017–2019.

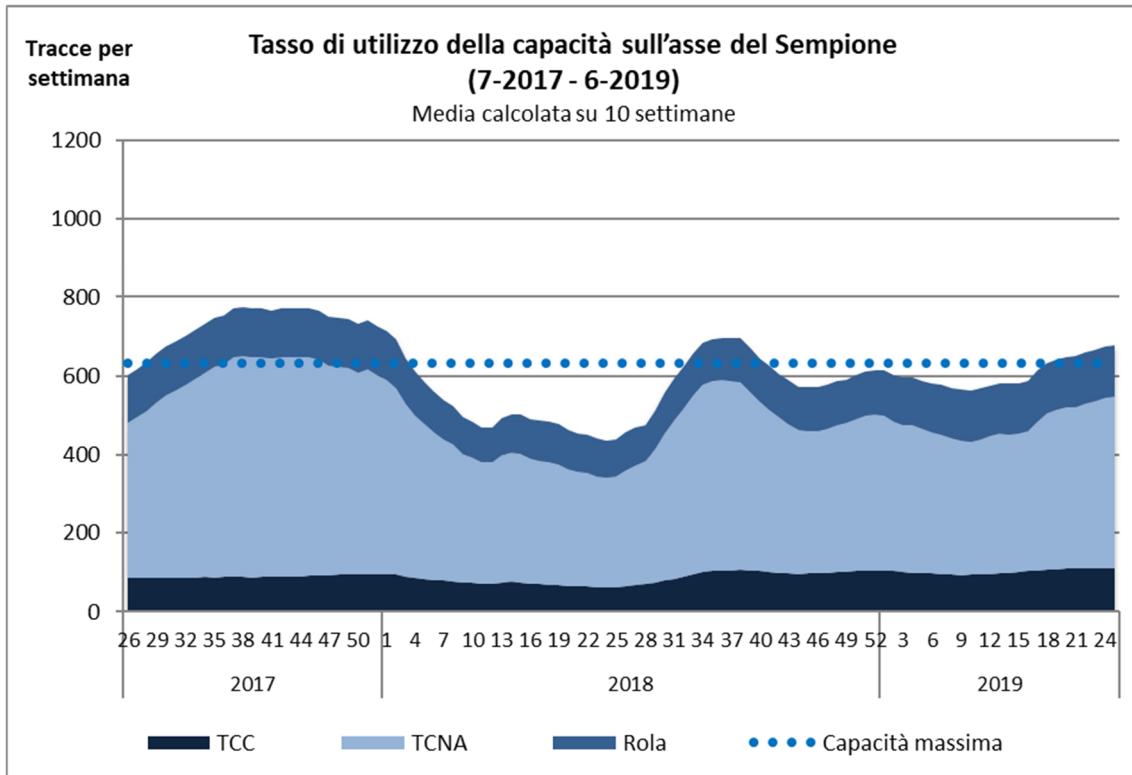


Figura 6: tasso di utilizzo della capacità⁷ sull'asse del Lötschberg–Sempione 2017–2019.

⁶ Capacità: tracce per il traffico merci transalpino da confine a confine (Basilea – Chiasso/Luino).

⁷ Capacità: tracce per il traffico merci transalpino da confine a confine (ovvero 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). Il grafico seguente indica il tasso di utilizzo registrato di giovedì dal secondo semestre 2017.

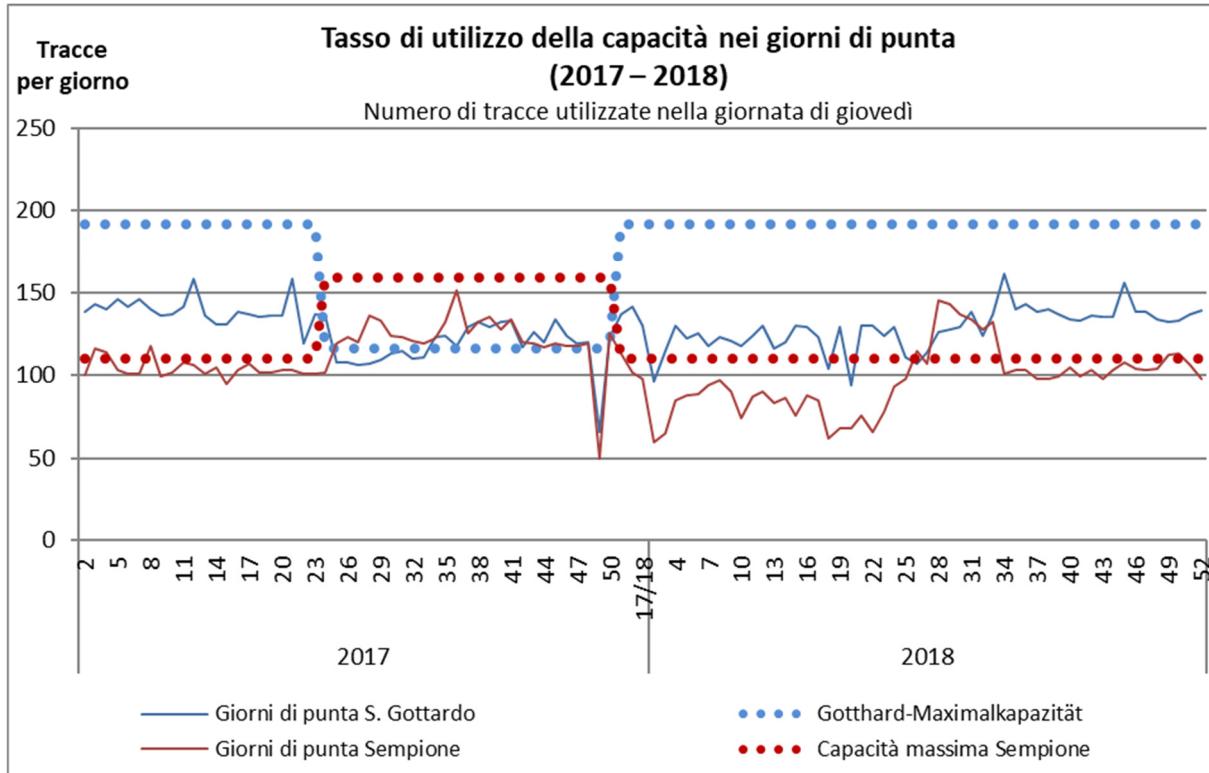


Figura 7: tasso di utilizzo della capacità nei giorni di punta (giovedì) sugli assi del San Gottardo e del Sempione 2017–2019.

L'andamento ai due valichi ferroviari svizzeri evidenzia l'elevato tasso di utilizzo nei giorni di punta al di fuori dei periodi di vacanza, in particolare per quanto concerne il Sempione. A entrambi i valichi, tuttavia, nel primo semestre 2019 il tasso è leggermente inferiore rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Monitoraggio della qualità

Il miglioramento della qualità (in particolare della puntualità) del traffico merci transalpino su rotaia 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:

- vigilare costantemente sul miglioramento della qualità (segnatamente nel TC transalpino) e renderne 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, gli operatori della Rola e del TC sono sottoposti a inchieste riguardanti i ritardi e la qualità del servizio di ogni relazione. Il seguente grafico mostra l'evoluzione della puntualità tra il secondo semestre 2017 e il primo semestre 2019.

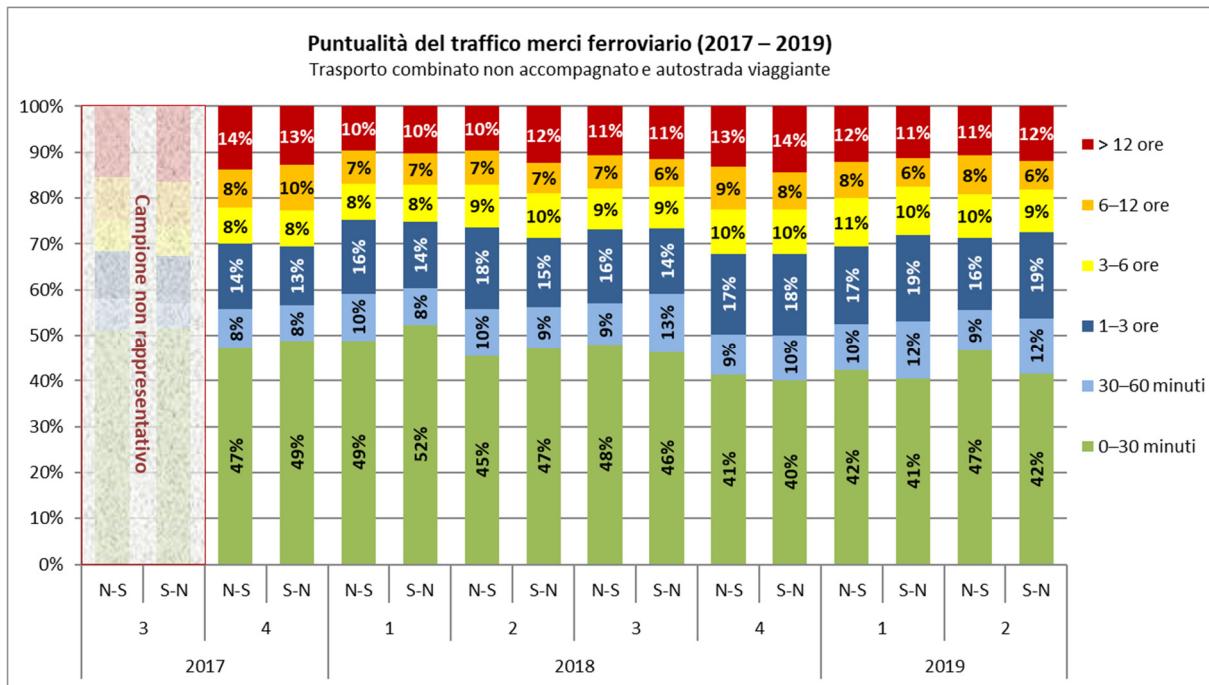


Figura 8: puntualità nel traffico transalpino 2017–2019. Fonte: risultati del rilevamento continuo (trimestrale e specifico per le diverse relazioni) effettuato presso gli operatori del TC.

La qualità del TC transalpino risulta insoddisfacente anche nel primo semestre 2019 ed è peggiorata rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente: è diminuito il numero dei treni puntuali e aumentata la quota di quelli in moderato o notevole ritardo. Nel periodo considerato in media neanche la metà dei treni (42,8 %) è giunta a destinazione in orario (ritardo 0–30 minuti). Inoltre, la quota dei treni in notevole ritardo (oltre 3 ore) è salita ulteriormente rispetto alla prima metà del 2018, risultando pari al 28,6 per cento: più di un treno su quattro è giunto al terminale con oltre tre ore di ritardo. Rispetto al secondo semestre 2018 si tratta tuttavia di un leggero miglioramento.

Tale evoluzione riflette le tuttora numerose deviazioni e temporanee chiusure di tratte dovute ai lavori di costruzione nel corridoio nord-sud e le carenti disponibilità di macchinisti e mezzi di trazione di alcune imprese. Complessivamente, il livello di qualità resta insufficiente per consentire al TC di guadagnare determinati segmenti di mercato o gruppi di merci.