



UFT Centro di competenza per i dati sul traffico merci

---

# Traffico merci transalpino in Svizzera

## Indicatori 2015 e interpretazione dell'evoluzione

---

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

Marzo 2016



Foto: © AlpTransit San Gottardo SA

# Indice

<b>1</b>	<b>Evoluzione del volume del traffico transalpino .....</b>	<b>3</b>
1.1	<i>Traffico merci su strada .....</i>	3
1.2	<i>Traffico merci su ferrovia .....</i>	4
1.3	<i>Fattori principali del traffico merci transalpino: sviluppo economico e attività commerciali .....</i>	6
1.4	<i>Traffico complessivo e ripartizione modale .....</i>	9
<b>2</b>	<b>Monitoraggio ambientale (inquinamento atmosferico) .....</b>	<b>11</b>
	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)	2015				2014 Totale	2015 Totale	(+/-)
	1° semestre		2° semestre				
	Totale	(+/-)	Totale	(+/-)			
CH (totale)	516	-1.7%	494	-2.7%	1'033	1'010	-2.2%
San Gottardo	381	-2.3%	349	-5.4%	758	730	-3.8%
San Bernardino	76	+3.2%	81	+4.6%	151	157	+3.9%
Sempione	38	+1.3%	45	+13.4%	77	83	+7.5%
Gran San Bernardo	21	-12.4%	19	-13.4%	45	40	-12.9%
Totale CH (autotreni, autoarticolati)	454	-5.5%	444	-3.6%	940	897	-4.5%
Brennero (autotreni, autoarticolati)	970	+3.7%	961	+4.3%	1'858	1'932	+4.0%

Secondo la modalità di trasporto (in 1000 t nette)	2015				2014 Totale	2015 Totale	(+/-)
	1° semestre		2° semestre				
	Totale	(+/-)	Totale	(+/-)			
<b>Totale CH strada e rotaia</b>	<b>19'832</b>	<b>+0.3%</b>	<b>19'130</b>	<b>+2.0%</b>	<b>38'516</b>	<b>38'962</b>	<b>+1.2%</b>
<b>Strada CH</b>	<b>6'103</b>	<b>-3.9%</b>	<b>5'920</b>	<b>-2.9%</b>	<b>12'447</b>	<b>12'023</b>	<b>-3.4%</b>
<b>Rotaia CH</b>	<b>13'728</b>	<b>+2.4%</b>	<b>13'211</b>	<b>+4.4%</b>	<b>26'069</b>	<b>26'939</b>	<b>+3.3%</b>
TCC San Gottardo	2'963	+5.0%	2'659	-1.8%	5'528	5'622	+1.7%
TCC Sempione	1'048	+13.3%	1'230	+33.4%	1'848	2'278	+23.3%
TCC totale	4'011	+7.1%	3'889	+7.2%	7'376	7'900	+7.1%
TCNA San Gottardo	5'143	+1.4%	4'332	-10.2%	9'895	9'475	-4.2%
TCNA Sempione	3'623	+0.4%	4'055	+22.8%	6'911	7'678	+11.1%
TCNA totale	8'766	+1.0%	8'387	+3.2%	16'806	17'153	+2.1%
Rola S. Gottardo	83	-9.8%	71	-18.9%	179	154	-14.3%
Rola Sempione	868	-2.9%	864	+6.0%	1'709	1'732	+1.4%
Rola totale	951	-3.5%	935	+3.6%	1'888	1'886	-0.1%

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

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

**Tabella 1:** Evoluzione dei passaggi transalpini di veicoli merci pesanti in Svizzera e volume del traffico merci transalpino su strada e rotaia nel 2015 rispetto all'anno precedente.

## 1.1 Traffico merci su strada

- Rispetto all'anno precedente, nel 2015 il numero di passaggi di veicoli merci pesanti (VMP) nel traffico merci transalpino in Svizzera è diminuito ulteriormente, scendendo a 1,01 milioni; ciò corrisponde a un calo di circa 22 000 unità (-2,2 % rispetto al 2014). Il numero dei passaggi di VMP sulle Alpi svizzere rimane quindi circa al livello di 20 anni fa, quando è stato registrato per l'ultima volta un valore così basso. Nel 2015 il numero dei passaggi risulta complessivamente inferiore di oltre un quarto (-28,1 %) rispetto al 2000, anno di riferimento, ma supera ancora di 360 000 unità il valore di 650 000 passaggi, obiettivo da raggiungere entro il 2018 secondo la legge sul trasferimento del traffico merci.
- Nel secondo semestre 2015 il numero di VMP nel traffico merci transalpino in Svizzera è diminuito del 2,7 per cento rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, scendendo a 494 000; ciò corrisponde a un calo di circa 14 000 veicoli.
- Nel secondo semestre 2015 il traffico merci stradale è stato interessato soltanto da poche limitazioni dovute alle intemperie.
- La nuova riduzione del traffico merci stradale transalpino è dovuta fra l'altro al fatto che la strada non ha tratto beneficio dalla ripresa congiunturale italiana nel 2015 (cfr. Figura 1 a pag. 7). Il concomitante aumento del volume di merci trasportato su rotaia fa ritenere che si sia verificato un trasferimento di prestazioni di trasporto dalla strada alla ferrovia. Questa evoluzione è stata favo-

rita dall'aumento della TTPCP che la mutata situazione sul fronte dei cambi ha di fatto comportato per i veicoli esteri; tale effetto è stato però per lo più annullato, soprattutto nel secondo semestre, dal contemporaneo ulteriore calo dei prezzi del diesel.

- Ai diversi valichi svizzeri l'andamento non è uniforme. Al più importante di questi, il San Gottardo (72 % di tutti i passaggi), si è registrato un calo del 3,8 per cento. Per contro, al secondo maggior valico, il San Bernardino, il traffico ha fatto segnare una crescita del 3,9 per cento. Al Sempione il numero dei passaggi è aumentato del 7,5 per cento, mentre al Gran San Bernardo si è verificata una contrazione del 12,9 per cento.
- Contrariamente all'evoluzione registrata ai valichi alpini svizzeri, altrove nel 2015 il numero dei passaggi è aumentato: al Brennero l'aumento è stato del 4,0 per cento, Al Monte Bianco del 3,9 per cento e al Fréjus dell'1,6 per cento.
- Il volume di trasporto in tonnellate su strada è invece diminuito del 3,4 per cento. Nel 2015 il carico medio dei veicoli che hanno attraversato le Alpi svizzere è stato pari a 12,1 tonnellate per veicolo, rimanendo praticamente invariato rispetto agli anni precedenti.

## 1.2 Traffico merci su ferrovia

- Nel 2015 il volume del traffico merci ferroviario transalpino ha nuovamente superato il valore dell'anno precedente, facendo registrare un nuovo record: l'aumento è stato del 3,3 per cento, quasi 0,8 milioni di tonnellate in più rispetto al 2014. Complessivamente, sui due valichi alpini svizzeri sono transitate su rotaia merci per circa 27 milioni di tonnellate. Anche nel 2015 è quindi proseguito il netto aumento registrato dal 2012.
- Nel secondo semestre 2015 la crescita del traffico merci ferroviario è ancora aumentata (+4,4 %) rispetto al primo semestre (+2,4 %). Questa evoluzione si spiega con il migliore andamento congiunturale in Germania e in Italia e dimostra che solo la ferrovia è stata in grado di acquisire ulteriori volumi.
- L'intero aumento del traffico merci ferroviario è da ricondurre all'evoluzione sull'asse del Sempione, che ha fatto registrare una crescita dell'11,7 per cento, mentre al San Gottardo il volume di traffico è diminuito del 2,3 per cento. Questo andamento è dovuto in particolare alla chiusura della linea di Luino nel mese di agosto 2015, durante la quale il traffico è stato deviato sull'asse del Sempione. La quota del San Gottardo sull'intero traffico merci ferroviario attraverso le Alpi svizzere è così diminuita di quasi 3 punti percentuali, scendendo al 57 per cento, mentre nel 2014 era ancora del 60 per cento.
- La crescita del mercato del traffico merci ferroviario osservata nel 2015 riflette in primo luogo l'elevata disponibilità infrastrutturale e le condizioni generali favorevoli create dalla politica dei trasporti (misure di accompagnamento). A livello di volumi di trasporto non sono generalmente riscontrabili particolari ripercussioni della forza del franco sul mercato; ciononostante l'abbandono del cambio minimo dell'euro nel gennaio 2015 ha causato un maggiore carico finanziario per gli operatori e le imprese di trasporto ferroviario svizzeri.
- Inoltre, numerosi eventi, verificatisi sull'arco dell'intero anno considerato, hanno reso difficili le condizioni di produzione nel traffico merci ferroviario. Nel primo semestre 2015 il traffico ferroviario è stato fortemente ostacolato da scioperi in Germania; a questi si sono aggiunte le deviazioni a seguito dei lavori di costruzione fra il Belgio e la Germania, e i problemi di capacità sulle tratte di accesso da nord e nei terminali in Italia. In agosto la linea di Luino, la più importante tratta di accesso al maggiore terminale a sud, Busto-Arsizio, è rimasta chiusa. La necessità di equipaggiare gran parte dei veicoli motore impiegati sull'asse del San Gottardo con il nuovo sistema di

controllo della marcia dei treni ETCS ha ridotto la disponibilità di locomotive. Oltre a ciò, l'introduzione dell'ETCS sulle tratte di accesso a nord della nuova galleria di base del San Gottardo non si è svolta senza problemi, rendendo necessarie modifiche dei processi di produzione (circolazione). Nel contempo si è osservato però che in presenza di un crescente volume di mercato i caricatori e gli spedizionieri sono disposti ad accettare una minore qualità sul breve periodo se l'offerta risulta sostanzialmente conveniente.

- Tutti i segmenti del mercato ferroviario hanno beneficiato della crescita. Come nel 2014, il trasporto in carri completi (TCC) è stato il segmento con il maggior incremento (+7,1 % rispetto all'anno precedente), mentre il trasporto combinato non accompagnato (TCNA) ha fatto registrare un aumento del 2,1 per cento. Il volume di trasporto dell'autostrada viaggiante (Rola) è rimasto invariato rispetto al 2014.
- Il volume trasportato dal TCC ha conosciuto una crescita su entrambi i valichi svizzeri. Soprattutto al Sempione si è verificato un aumento consistente (+23,3 %, rispetto al +1,7 % del San Gottardo).
- Nel 2015 il TCNA ha fatto registrare una crescita moderata, complessivamente del 2,1 per cento, con una diminuzione al San Gottardo (-4,2 %) e un aumento al Sempione (+11,1 %). Al San Gottardo il volume di traffico è leggermente aumentato nel primo semestre (+1,4 %), per poi diminuire nel secondo semestre del 10,2 per cento. Il Sempione ha fatto invece registrare una crescita solo marginale del volume del TCNA (+0,4 %) nel primo semestre, e un aumento del 22,8 per cento nel secondo semestre; quest'ultimo è dovuto soprattutto, come già menzionato, alla chiusura della linea di Luino nel mese di agosto.
- Nel 2015 il volume di trasporto dell'autostrada viaggiante (Rola) è rimasto invariato rispetto al 2014. Nel 2015 sono state trasportate per la prima volta 100 000 spedizioni sull'asse del Sempione nel trasporto combinato accompagnato.
- Globalmente la quota del TCNA sul traffico ferroviario transalpino complessivo è calata di 0,8 punti percentuali portandosi al 63,0 per cento, la quota del TCC è cresciuta di 1,0 punti percentuali raggiungendo il 29,3 per cento, mentre la Rola ha conosciuto un lieve calo di 0,2 punti percentuali (al 7 %).

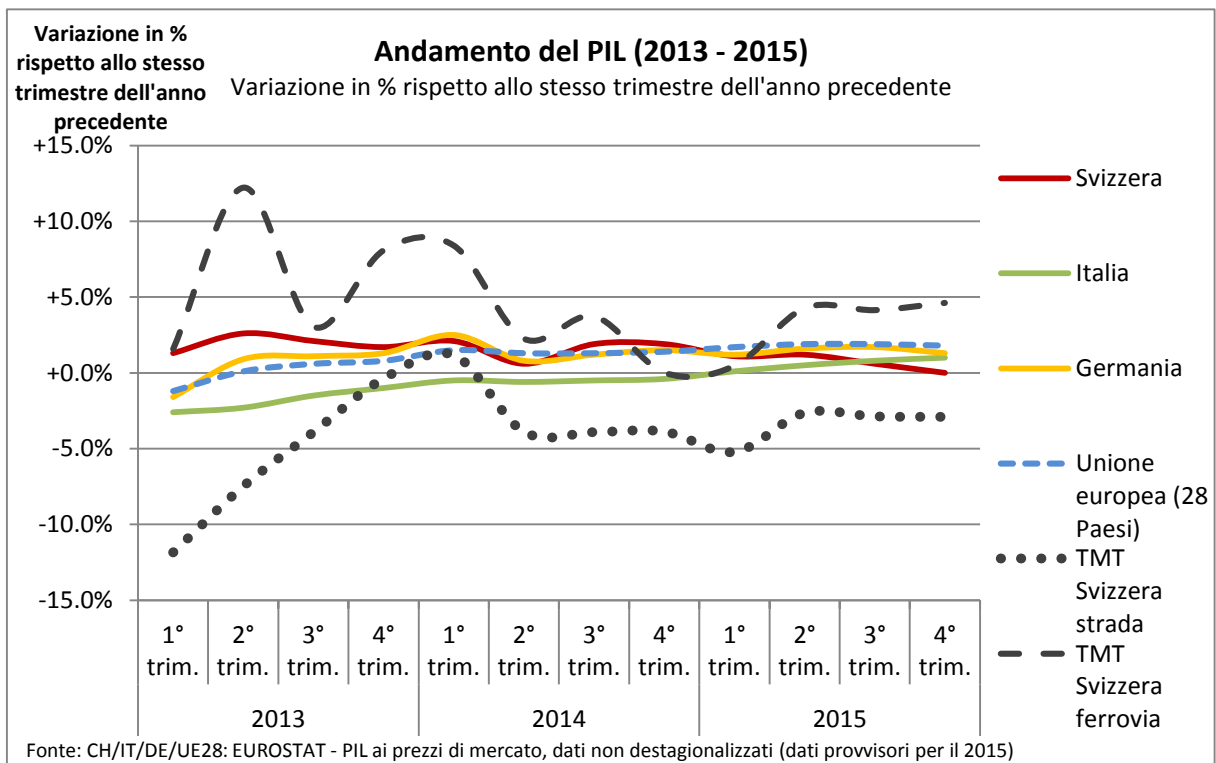
- Nel 2015 le quote di mercato nel traffico merci transalpino sono mutate soltanto leggermente rispetto all'anno precedente. FFS Cargo International rimane leader del mercato con una quota del 31,5 per cento (+2,3 %), seguita a breve distanza da FFS Cargo con una quota del 27,4 per cento (-1,5 %). Insieme le due ITF appartenenti al gruppo FFS coprono quasi il 60 per cento del mercato del trasporto di merci ferroviario transalpino. BLS Cargo, il terzo maggior operatore del mercato, ha subito invece una leggera perdita di 1,1 punti percentuali, attestandosi al 23,4 per cento. Le altre ITF hanno fatto registrare scarse variazioni.

<i>Quote di mercato in % in base alle t nette-nette</i>	2014			2015			Variazione (in punti %)
	San Gottardo	Sempione	Totale	San Gottardo	Sempione	Totale	Totale 2014 - 2015
<b>FFS Cargo Int.</b>	43.3%	8.3%	<b>29.2%</b>	40.2%	18.6%	<b>31.5%</b>	<b>+2.3%</b>
<b>FFS Cargo</b>	36.6%	17.4%	<b>28.9%</b>	35.2%	15.7%	<b>27.4%</b>	<b>-1.5%</b>
<b>BLS Cargo</b>	7.5%	49.7%	<b>24.4%</b>	9.8%	43.5%	<b>23.4%</b>	<b>-1.1%</b>
<b>Crossrail</b>	6.6%	24.7%	<b>13.9%</b>	7.2%	22.3%	<b>13.3%</b>	<b>-0.6%</b>
<b>Transalpin</b>	3.2%	0.0%	<b>1.9%</b>	3.0%	0.0%	<b>1.8%</b>	<b>-0.1%</b>
<b>DB Schenker CH</b>	2.1%	0.0%	<b>1.2%</b>	3.7%	0.0%	<b>2.2%</b>	<b>+1.0%</b>
<b>Railcare</b>	0.7%	0.0%	<b>0.4%</b>	0.8%	0.0%	<b>0.5%</b>	<b>+0.1%</b>

**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 Fattori principali del traffico merci transalpino: sviluppo economico e attività commerciali

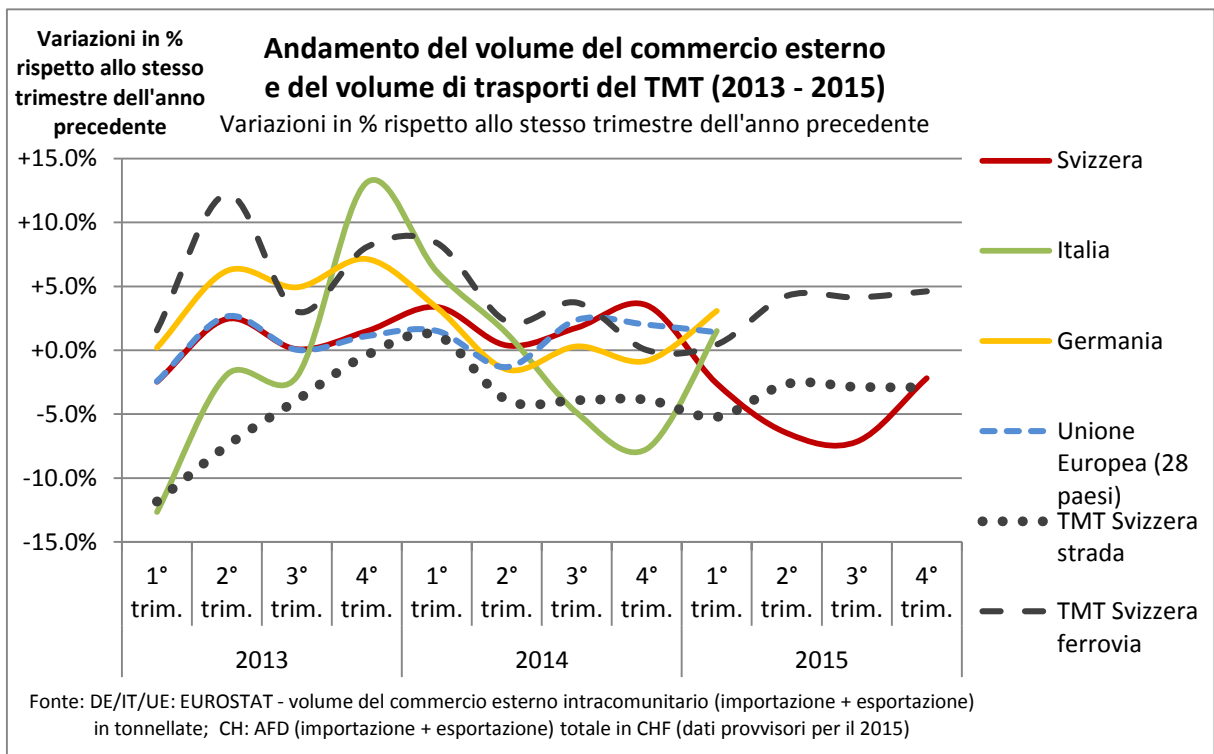
- Il fattore più importante per lo sviluppo del traffico merci transalpino in Svizzera nel periodo considerato è l'andamento dell'economia in ambito europeo e segnatamente in Italia.
- Nel quadro della crisi finanziaria europea il prodotto interno lordo (PIL) in Italia è diminuito costantemente, ma dal primo trimestre 2015 ha fatto registrare una moderata e continua crescita, che si è protratta fino al quarto trimestre 2015. Dal 2013 l'Unione europea mostra nuovamente una tendenza alla crescita, proseguita nel 2014 e 2015. Anche la Germania – principale Paese settentrionale di destinazione e di origine del traffico merci transalpino – mostra un continuo, moderato aumento. La Svizzera ha invece fatto registrare una stagnazione.
- La figura seguente indica le variazioni trimestrali del PIL dal 2013.



**Figura 1:** Andamento del PIL, presentato in percentuale indicante lo scostamento dal rispettivo trimestre dell'anno precedente<sup>1</sup>.

- Considerando l'andamento del traffico merci transalpino su strada separatamente da quello su ferrovia, si osserva che la strada presenta un andamento divergente rispetto a quello del PIL nei singoli Paesi, mentre nel 2015 la ferrovia ha beneficiato direttamente del miglioramento della congiuntura soprattutto in Italia.
- Anche 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 stretta relazione tra l'evoluzione del commercio intracomunitario dell'Italia e quella del traffico merci transalpino. Il grafico seguente illustra l'andamento del volume del commercio esterno di Svizzera, Germania, Italia e UE nonché l'andamento del volume dei trasporti in tonnellate senza distinzione dei mezzi utilizzati nel traffico merci attraverso le Alpi svizzere (linea punteggiata):

<sup>1</sup> 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).



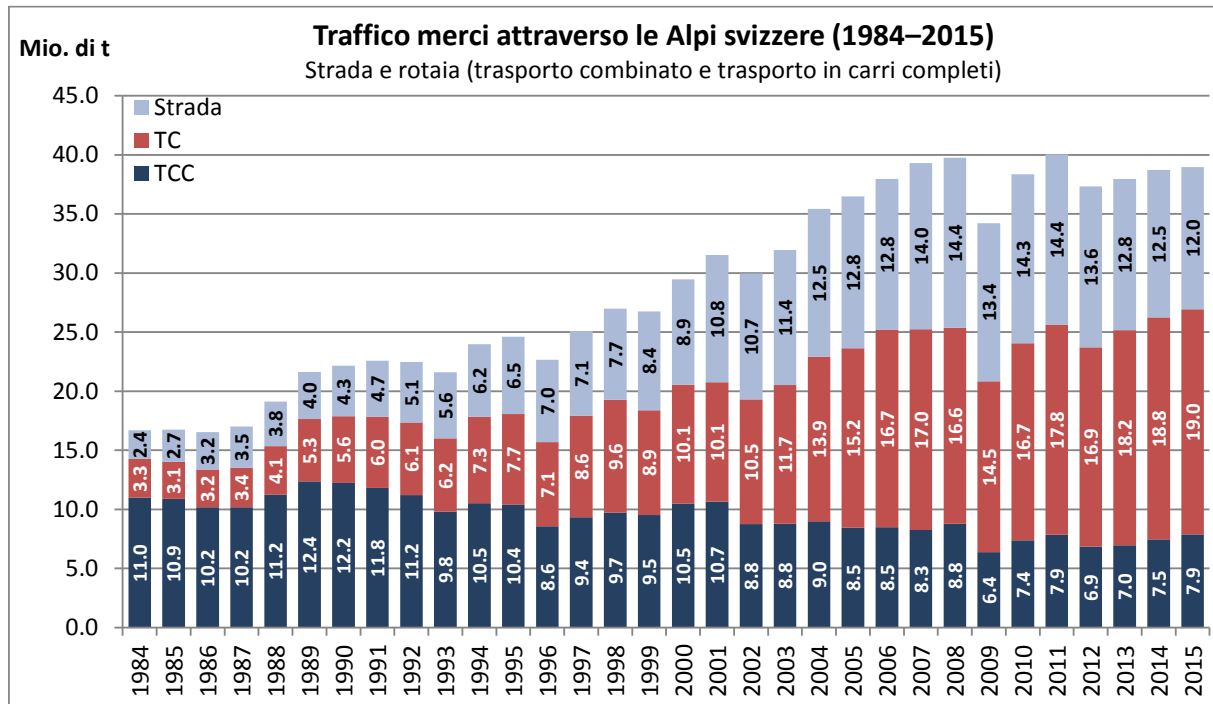
**Figura 2** : Rapporto tra l'andamento del volume del commercio esterno dei principali Paesi di origine e di destinazione nel traffico merci transalpino e l'andamento del volume complessivo del traffico merci transalpino in Svizzera.

- La Figura 2 mostra chiaramente la correlazione esistente tra l'evoluzione discontinua delle attività del commercio esterno dal 2013 e l'andamento dei volumi trasportati nel traffico merci transalpino.
- Tranne una breve fase di ripresa, nel quarto trimestre 2013 in Italia i volumi del commercio esterno hanno subito una netta riduzione, per poi aumentare leggermente nel primo trimestre 2015. Fino alla fine del 2014 le variazioni del volume globale (in tonnellate) del traffico merci attraverso le Alpi svizzere hanno seguito direttamente l'andamento del commercio esterno e presentano una notevole corrispondenza in particolare con l'evoluzione in Italia (linea verde). Analogamente, il volume di trasporto 2015 attraverso le Alpi ha fatto registrare una leggera crescita nel secondo trimestre dell'anno. Ad eccezione della Svizzera i dati relativi al terzo e al quarto semestre non erano ancora disponibili.



## 1.4 Traffico complessivo e ripartizione modale

- Complessivamente nel 2015 sono stati trasportati 39,0 milioni di tonnellate di merci nel traffico transalpino in Svizzera, con un aumento dell'1,2 per cento rispetto al 2014. Nel secondo semestre 2015 la crescita è stata ben maggiore (+2,0 %) che nel primo semestre (+0,3 %).



**Figura 3:** Evoluzione del traffico merci transalpino (1984-2015)

- Complessivamente la quota della ferrovia sull'intero traffico merci attraverso le Alpi svizzere è salita al 69,1 per cento (v. Figura 4). Si tratta della quota più alta dall'introduzione della TTPCP e dall'aumento del limite di peso delle 40 tonnellate, attuato progressivamente dal 2001.
- Come negli anni precedenti, i fornitori di servizi nel traffico merci su rotaia sono riusciti ad aumentare ulteriormente le proprie quote di mercato e ad acquisire nuovi volumi di trasporto malgrado la situazione congiunturale tendenzialmente sfavorevole.
- Tuttavia, il mercato ferroviario resta sottoposto a una forte concorrenza. Inoltre, nel traffico ferroviario l'intero 2015 è stato caratterizzato da alcuni singoli eventi, non pianificabili a lungo termine (scioperi, deviazioni a seguito di lavori di costruzione), che hanno notevolmente inciso sulla qualità del trasporto di merci ferroviario transalpino.

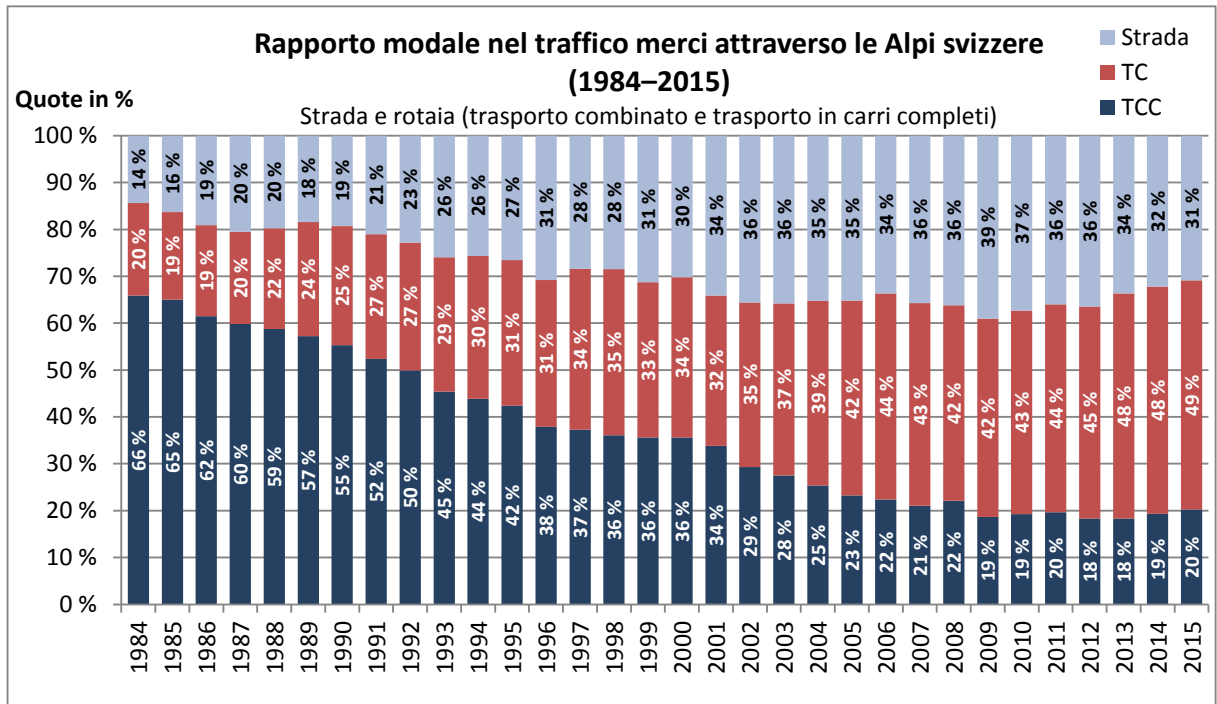
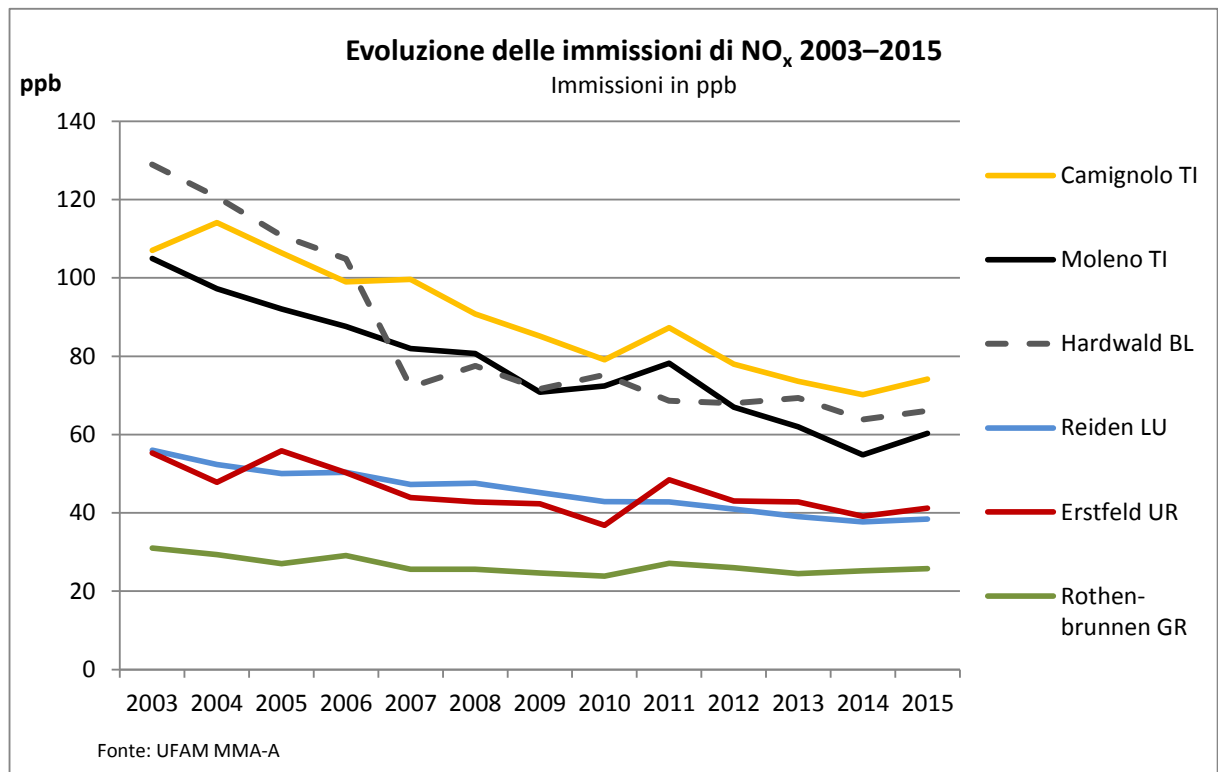


Figura 4: Ripartizione modale nel traffico merci transalpino (1984–2015)

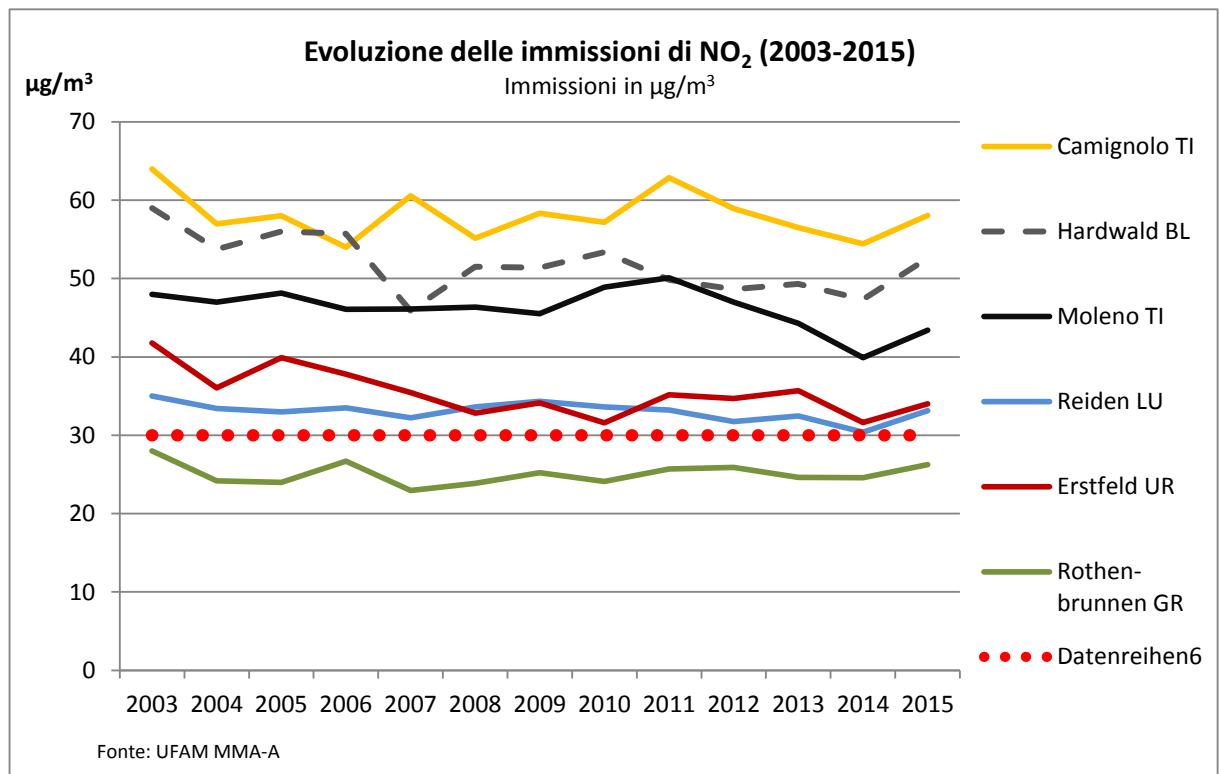
## 2 Monitoraggio ambientale (inquinamento atmosferico)

Il progetto «Monitoraggio delle misure di accompagnamento - Ambiente (MMA-A)» dell'UFAM 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.

- Tra il 2003 e il 2015 si è registrato un calo generale dell'inquinamento da  $\text{NO}_x$  lungo la A2 e la A13, anche se la concentrazione di  $\text{NO}_2$  è diminuita in misura minore. Rispetto al 2014, nel 2015 i valori delle sostanze nocive sono di nuovo aumentati; ciò è dovuto soprattutto alle condizioni meteorologiche, poiché a un piovoso 2014 è seguito un 2015 asciutto, caratterizzato da precipitazioni estremamente basse in particolare nella seconda metà dell'anno. In Ticino e nella regione di Basilea i valori limite d'immissione di  $\text{NO}_2$  vengono ancora nettamente superati, mentre lungo la A13, percorsa da un traffico meno intenso, sono rispettati.



**Figura 5:** Valori medi annui relativi alla concentrazione di  $\text{NO}_x$



**Figura 6:** Valori medi annui relativi alla concentrazione di NO<sub>2</sub>.

- Nel 2015 l'inquinamento da PM<sub>10</sub> ha raggiunto il valore limite in Ticino e presso la stazione MMA-A con il traffico maggiore nell'area di Basilea, mentre è rimasto sotto tale limite presso le restanti stazioni.
- L'inquinamento da fuliggine è sostanzialmente in calo, ma deve diminuire ancora di molto per raggiungere un livello accettabile sotto il profilo della salute.

Il calo generale dell'inquinamento da NO<sub>x</sub> e da fuliggine dimostra i continui progressi compiuti dai veicoli per quanto riguarda le emissioni. I VMP che transitano sulla A2 e sulla A13 nella regione alpina producono circa il 33 per cento di tutte le emissioni di NO<sub>x</sub>; per i prossimi anni sono previsti ulteriori miglioramenti a seguito dell'aumento dei veicoli EURO VI. A causa dei complessi processi chimici di trasformazione che avvengono nell'atmosfera, è necessaria un'ulteriore riduzione dell'inquinamento da NO<sub>x</sub>, perché vi sia un effetto evidente sulla concentrazione di NO<sub>2</sub> e si possano quindi rispettare i valori limite. Allo stesso modo, lungo gli assi di transito deve essere ulteriormente ridotto anche l'inquinamento da polveri sottili 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 viene effettuato un rilevamento sistematico dell'utilizzazione delle tracce orarie disponibili. Le capacità attualmente a disposizione per il traffico merci transalpino su rotaia lungo i due assi nord-sud sono le seguenti:

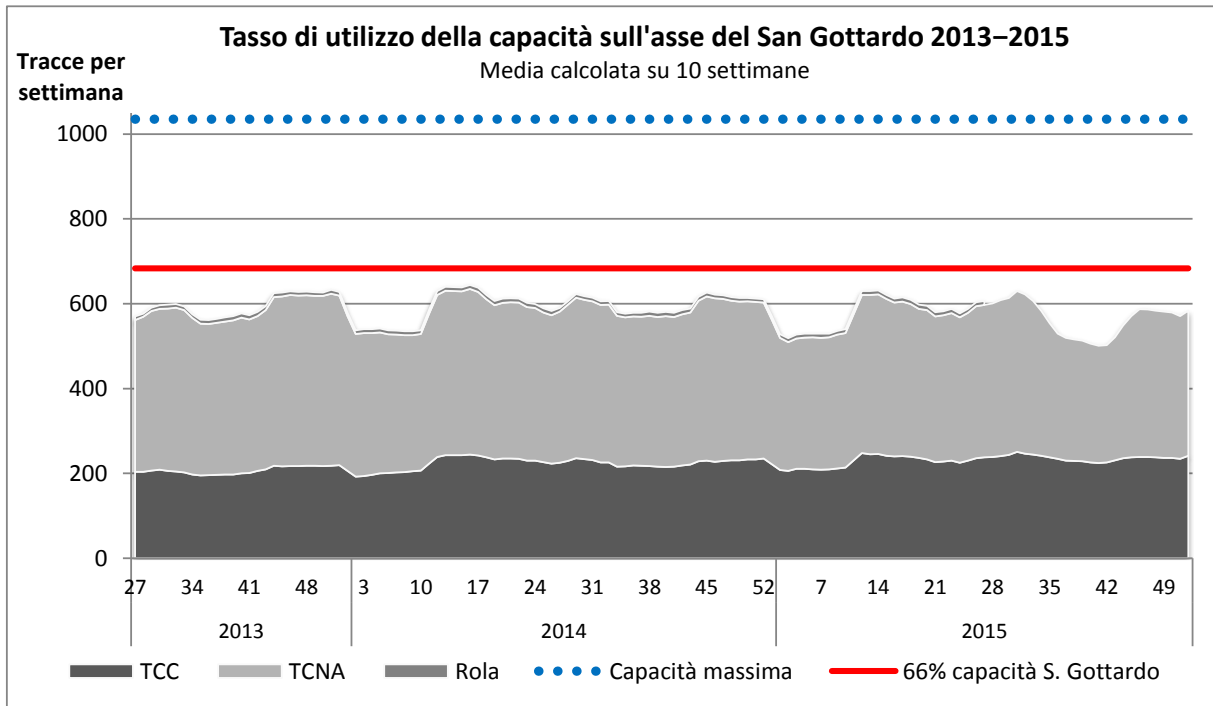
Asse	Capacità traffico merci numero treni/giorno in entrambe le direzioni
Asse del Lötschberg-Sempione	110
Asse del San Gottardo	180
<b>Totale</b>	<b>290</b>

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

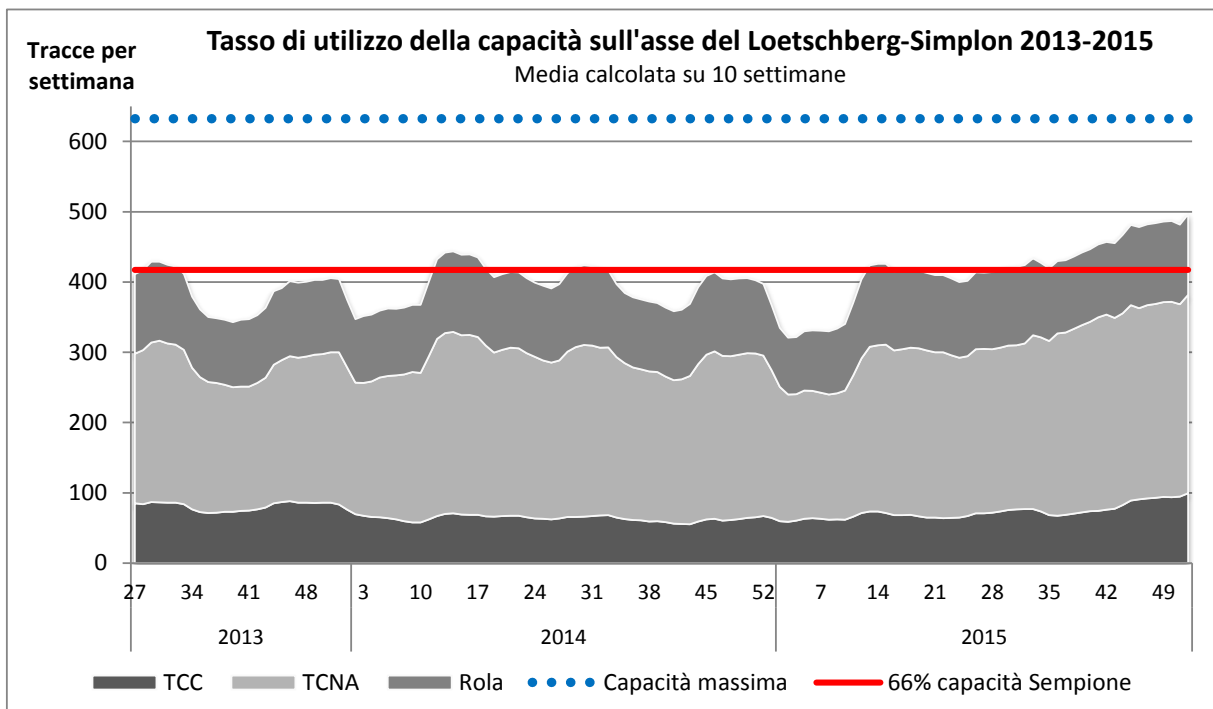
I seguenti grafici illustrano il tasso di utilizzo delle capacità ferroviarie tra il secondo semestre 2013 e il secondo semestre 2015 per l'asse del San Gottardo e per quello del Lötschberg-Sempione<sup>2</sup>. Essi indicano anche in quale misura si è fatto ricorso alle capacità tramite TCC, TCNA e Rola.

Considerato l'intero anno, entrambi i valichi alpini hanno fatto registrare un tasso di utilizzo invariato della capacità ferroviaria. Anche nel confronto con il 2014, il tasso di utilizzo complessivo (asse del San Gottardo e asse del Sempione) sull'intero anno è rimasto invariato (59 %). Rispetto all'anno precedente, nel primo semestre 2015 il tasso si è ridotto di 1,8 punti percentuali al 55,6 per cento sull'asse del San Gottardo e di 2,1 punti percentuali al 60,4 per cento al Sempione. Da fine marzo a metà aprile 2015 (dalla 13<sup>esima</sup> alla 15<sup>esima</sup> settimana) e nella seconda metà dell'anno (dalla 29<sup>esima</sup> alla 52<sup>esima</sup> settimana) al Sempione si è registrato invece un forte aumento delle settimane con un tasso di utilizzo della capacità di tracce pari o superiore al 66 per cento. Anche questa evoluzione è probabilmente dovuta alla chiusura della tratta di Luino e alla conseguente deviazione dei treni sull'asse del Sempione.

<sup>2</sup> Ogni settimana, in linea di massima, sono disponibili 1035 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. Ad esempio, per il calcolo della capacità settimanale sull'asse del San Gottardo le 180 tracce disponibili giornalmente sono moltiplicate per il fattore 5,75 anziché 7,0, così da tenere in debita considerazione sia l'andamento complessivo che 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 nonché per chiusure dovute a intemperie o incidenti.

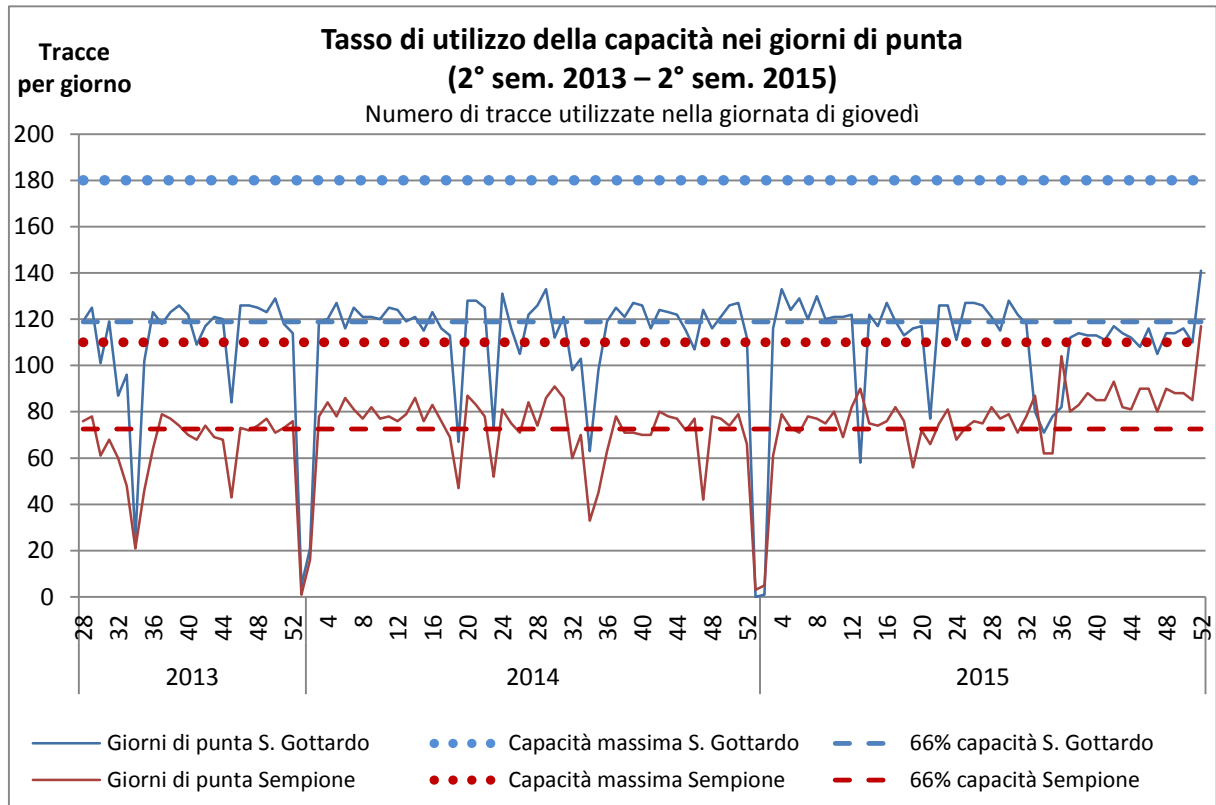


**Figura 7:** Tasso di utilizzo della capacità sull'asse del San Gottardo (2013-2015). Capacità: tracce per il traffico merci transalpino da confine a confine (Basilea-Chiasso/Luino).



**Figura 8:** Tasso di utilizzo della capacità sull'asse del Lötschberg-Sempione (2013-2015). 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 più bassa) 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 seguente grafico mostra il tasso di utilizzo di tutti i giovedì dalla metà del 2013:



**Figura 9:** Tasso di utilizzo della capacità nei giorni di punta (giovedì) sugli assi del San Gottardo e del Sempione (2° semestre 2013 - 2° semestre 2015)

L'andamento ai due valichi ferroviari svizzeri mostra chiaramente che nei giorni di punta al di fuori dei periodi di vacanza il tasso di utilizzo del 66 per cento<sup>3</sup>, ossia il parametro di riferimento stabilito nell'ambito dell'Accordo sui trasporti terrestri, viene di norma raggiunto su entrambi gli assi. Al Sempione, nel quarto trimestre 2015 il tasso di utilizzo nei giorni di punta fa registrare un forte aumento, correlato ai valori medi di dieci settimane.

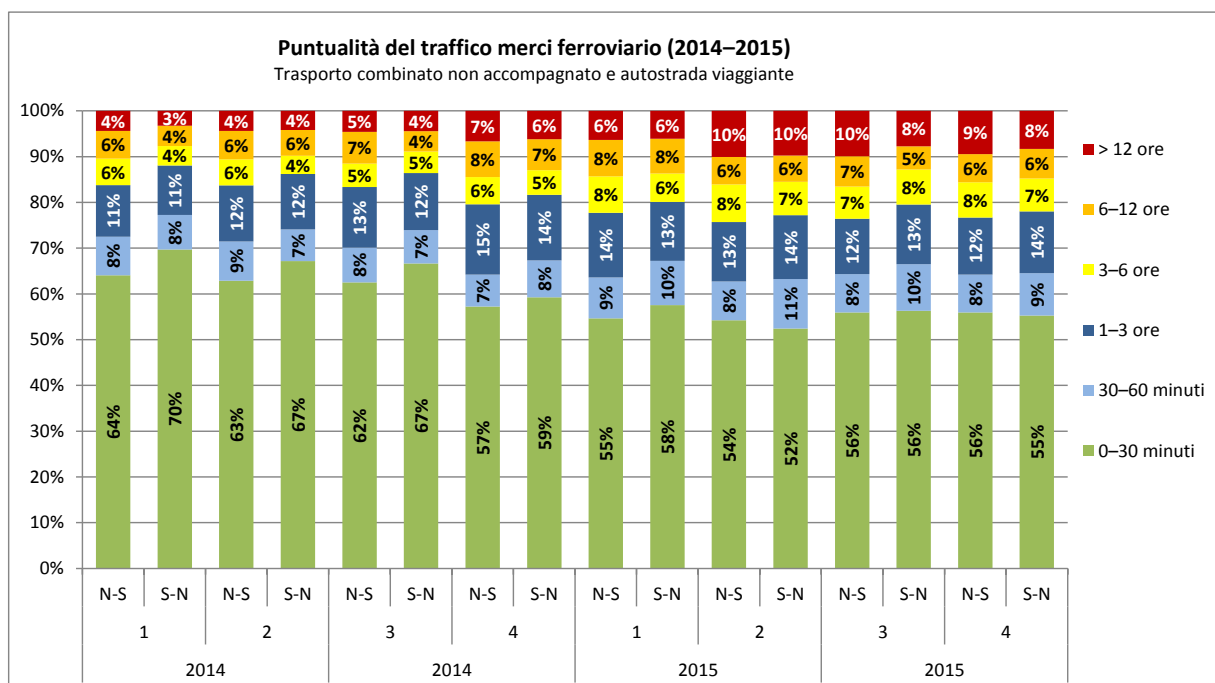
<sup>3</sup> In caso di gravi problemi nello smaltimento del traffico merci transalpino su strada associati a un insufficiente tasso di utilizzo della capacità ferroviaria disponibile nel nostro Paese (tasso di utilizzo inferiore al 66 % per un periodo di dieci settimane), l'articolo 46 dell'Accordo sui trasporti terrestri CH-UE permette alla Svizzera di adottare misure unilaterali di salvaguardia. Per poter adottare queste misure, i problemi summenzionati devono però 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:

- vigilare costantemente sull'evoluzione della qualità (soprattutto nel TC transalpino) rendendone conto tramite indicatori facilmente rilevabili; e
- riconoscere precocemente deficit e punti deboli nell'evoluzione della qualità stessa 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 seguente figura mostra l'evoluzione della puntualità nel biennio 2014 e 2015:



**Figura 10:** Puntualità nel traffico transalpino (2014-2015). Fonte: risultati del rilevamento continuo (trimestrale e specifico per le diverse relazioni) effettuato presso gli operatori del TC.

Il primo semestre 2015 ha fatto registrare un netto calo nella puntualità rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente. Il netto aumento del numero dei treni puntuali (ritardo 0-30 minuti) riscontrato nel 2014 rispetto al 2013 non è proseguito nel 2015. Nell'anno considerato il numero dei treni puntuali (ritardo di 0-30 minuti) è stato sensibilmente inferiore rispetto all'anno precedente. Complessivamente, nel 2015 i treni giunti a destinazione in orario sono stati soltanto poco più della metà (54,4 %).

Nel secondo semestre del 2015 la situazione si è stabilizzata a questo livello. Rimane tuttavia problematica la grossa quota di treni in notevole ritardo (più di 12 ore) registrata nell'arco di tutto il 2015. Nel secondo semestre dell'anno circa un treno su dieci è giunto a destinazione con più di 12 ore di ritardo. I ritardi di media entità sono rimasti invece costanti; a questo riguardo, la situazione nel traffico verso



sud si presenta simile a quella del secondo semestre del 2014, mentre si riscontra un peggioramento per i trasporti diretti a nord.

Questa evoluzione è dovuta probabilmente alle numerose deviazioni per lavori di costruzione, agli scioperi e a carenze di risorse a livello di macchinisti e locomotive. Anche l'introduzione, avvenuta non senza problemi, del sistema ETCS sulle tratte di accesso alla galleria di base del San Gottardo può aver influito negativamente sulla puntualità. Complessivamente, il livello di qualità rimane insufficiente per consentire al TC di guadagnare determinati segmenti di mercato o gruppi di merci.