



Riferimento: BAV-052.1-20/21

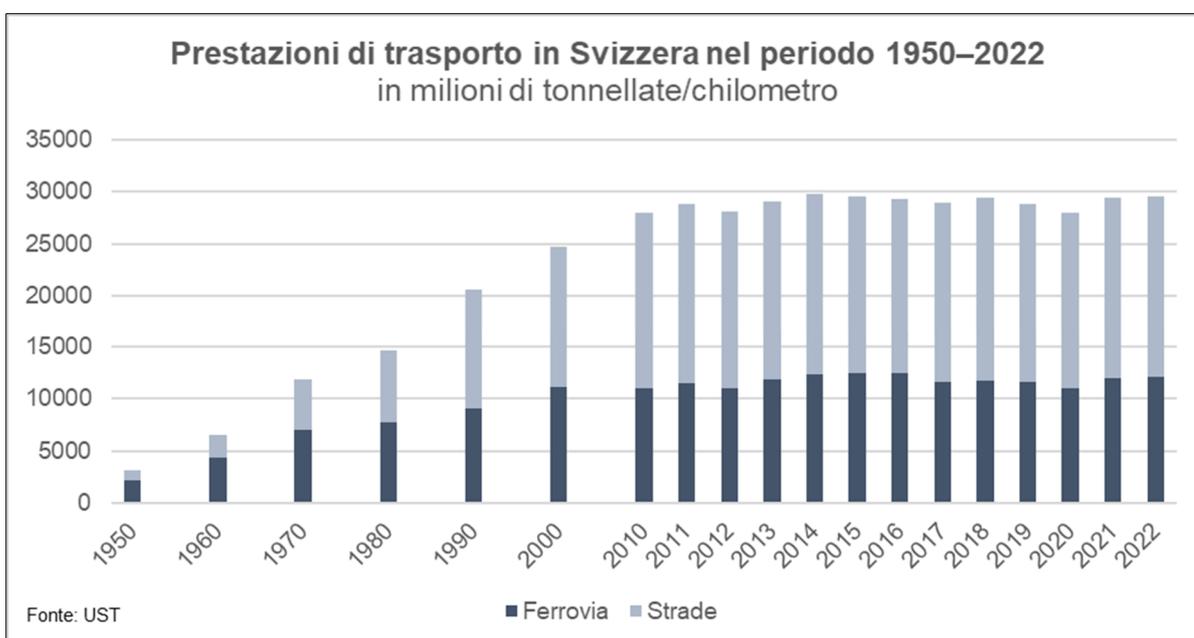
## Scheda informativa

Data: gennaio 2024

### Il traffico merci ferroviario in Svizzera

**Il traffico merci ferroviario ha una grande importanza per l'economia nazionale svizzera. Circa il 40 per cento di tutte le merci viene trasportato su rotaia. Per il traffico merci ferroviario interno alla Svizzera è importante soprattutto il trasporto in carri completi isolati.**

Negli ultimi anni le prestazioni di trasporto del traffico merci svizzero su strada e su rotaia si sono attestate tra 28 e 30 miliardi di tonnellate-chilometro. Considerando tutti i segmenti, la quota di mercato della ferrovia è del 40 per cento. Nel sottosegmento del traffico merci transalpino la ferrovia raggiunge una quota pari a quasi il 75 per cento grazie ai provvedimenti della politica di trasferimento del traffico (tra l'altro NFTA, TTPCP, corridoio di quattro metri), mentre nel sottosegmento del traffico interno, d'importazione e d'esportazione non transalpino («traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale») la sua quota si attesta attorno al 25 per cento.

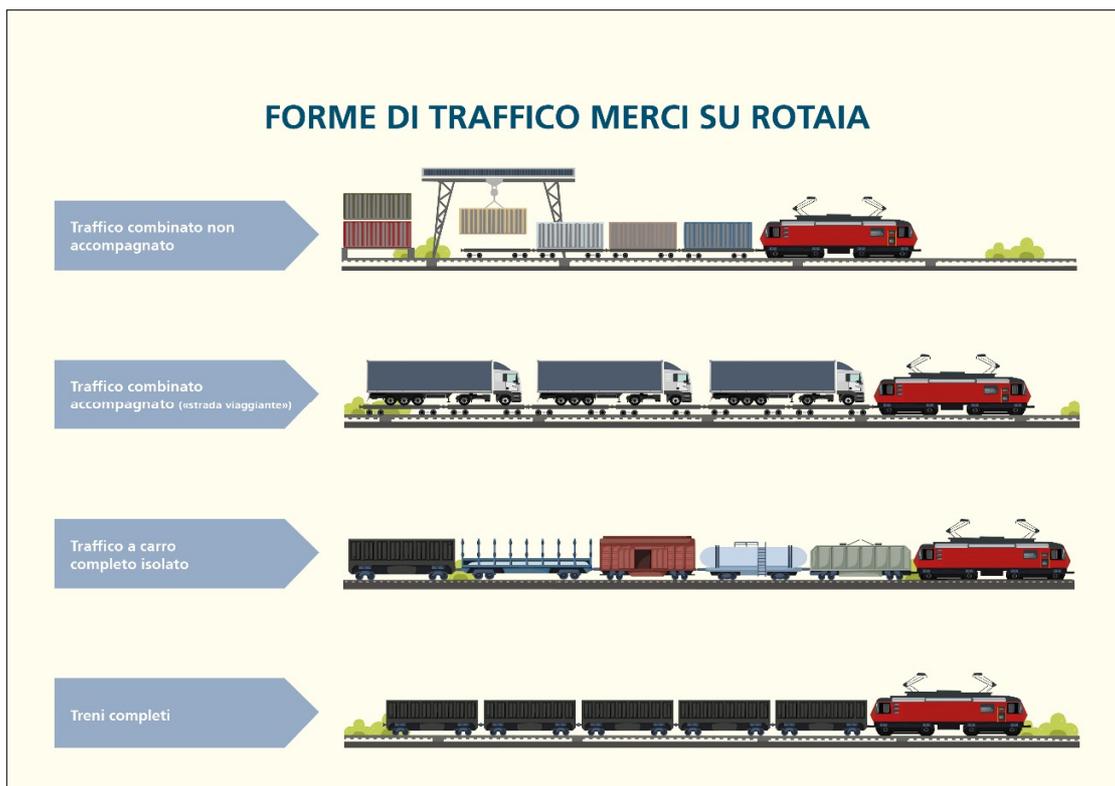


Nel traffico merci su rotaia esistono i seguenti contenitori di produzione:

- nel trasporto in carri completi (TCC), si impiegano carri merci adeguati alla merce, che vi viene caricata direttamente (p. es. carri ghiaia, carri a pareti scorrevoli ecc.);
- nel traffico combinato (TC), si caricano sulla ferrovia contenitori normati, ad esempio container o semirimorchi.

Sulla base di questi contenitori di produzione si definiscono diversi generi di trasporto:

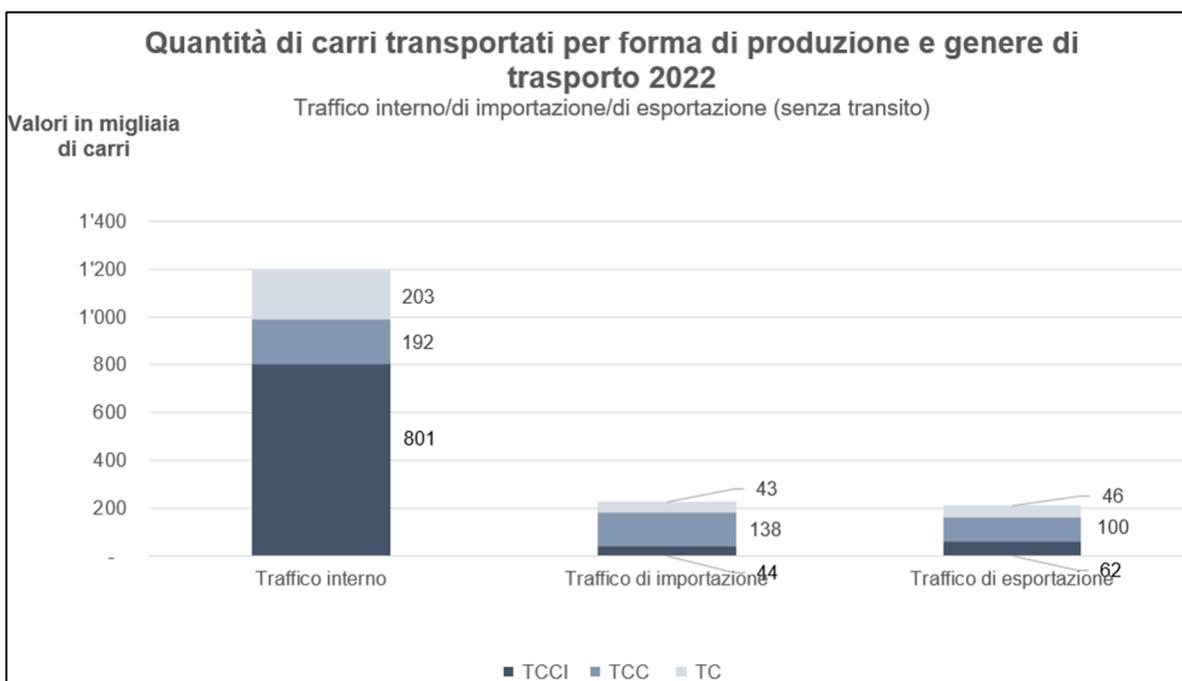
- nel trasporto in carri completi isolati (TCCI), singoli carri merci o gruppi di carri (perlopiù trasporto in carri completi, in parte però anche carri del TC) vengono riuniti a livello regionale, a partire dai binari di raccordo delle imprese o dagli impianti di carico e di scarico, in treni da condurre nelle stazioni di smistamento, dove sono costituiti nuovi convogli per l'approvvigionamento di determinate regioni. Nelle stazioni d'arrivo il personale di manovra scompone i convogli in singoli carri o gruppi di carri, che smista sui binari di raccordo, negli impianti di carico e scarico o negli impianti di trasbordo. Il TCCI oggi è offerto esclusivamente da FFS Cargo ed è importante soprattutto nel traffico interno;
- i treni merci del TCC che dal luogo di partenza a quello d'arrivo non devono essere smistati sono definiti treni completi o treni blocco. Questi rivestono grande importanza soprattutto nell'esportazione (80 %) e nell'importazione (70 %). Questo genere di trasporto è fornito da diversi offerenti;
- il TC è il genere di trasporto prevalente nel traffico merci su rotaia transalpino, mentre assume un ruolo minore nel traffico interno, d'importazione e d'esportazione. Anch'esso è fornito da diversi offerenti.



I diversi sistemi di trasporto si rivolgono a gruppi di domanda differenti: mentre i treni completi impongono di trasportare grandi quantità di merci dallo stesso luogo di partenza alla stessa destinazione (p. es. prodotti di oli minerali, minerali metalliferi e altri prodotti delle miniere e delle cave, legname, auto), il TCCI consente di trasportare partite di piccole dimensioni (p. es. merci disposte su palette, prodotti agricoli). Di norma i treni completi circolano solo tra grandi siti di produzione e/o magazzini, mentre il TCCI copre anche il trasporto tra piccoli siti di produzione e/o magazzini e consente quindi una copertura più capillare con offerte ferroviarie. Oggi diversi settori, tra cui l'industria chimica, l'industria di lavorazione dei metalli, il commercio al dettaglio e l'industria dello smaltimento e del riciclaggio basano la loro logistica in via prioritaria sulle offerte del traffico merci ferroviario.

Mentre il traffico merci ferroviario attraverso le Alpi è sostenuto finanziariamente dalla Confederazione, quello all'interno del territorio nazionale deve essere finanziariamente autonomo, come stabilito dalla legge sul trasporto di merci. La Confederazione sostiene finanziariamente gli investimenti negli impianti del traffico merci e nelle innovazioni tecniche, ma finora non prevedeva alcun sostegno finanziario per le offerte del traffico merci ferroviario sul territorio nazionale.

Il cambiamento delle esigenze logistiche e la minore importanza della produzione industriale, con un conseguente calo dei volumi di trasporto nel traffico merci ferroviario, hanno concorso a far sì che il TCCI, in mancanza di un ammodernamento completo, non sia più in grado di assicurare la copertura dei costi.



### **Distribuzione delle merci nei centri urbani (logistica urbana) e piattaforme di trasbordo multimodali**

Con l'espansione degli agglomerati e l'aumento dei flussi di merci, anche la distribuzione nei centri urbani diventa sempre più importante. Oggi l'organizzazione delle catene logistiche per l'approvvigionamento delle città avviene in maniera decentrata a cura di diversi offerenti. Lo sviluppo di una moltitudine di catene logistiche organizzate in modo parallelo e individuale comporta la necessità di spazi e volumi di traffico elevati. A causa della forte pressione insediativa, per gli operatori logistici diventa inoltre sempre più difficile preservare le sedi esistenti o svilupparne di nuove in posizioni adeguate. Piattaforme di trasbordo multimodali vicine al centro, utilizzabili da tutti gli operatori (*city hub*), presentano pertanto un elevato potenziale, in quanto possono facilitare il trasbordo delle merci tra i vettori di trasporto e la suddivisione in partite di dimensioni più piccole per la distribuzione capillare. Mediante un adeguato promovimento, la Confederazione intende dunque sostenere gli investimenti necessari da parte degli operatori del mercato.

### **Navigazione sul Reno**

I porti renani ricoprono un ruolo importante per le importazioni e le esportazioni, soprattutto tra la Svizzera e i Paesi d'oltremare. Essi consentono l'importazione di beni indispensabili garantita dal diritto internazionale. Inoltre fanno parte della catena di trasporto delle merci nel traffico transalpino e rappresentano un importante sito di stoccaggio.

Nel 2018, la Svizzera e gli altri quattro Stati membri della Commissione centrale per la navigazione del Reno hanno stabilito che le emissioni della navigazione interna dovranno essere per lo più azzerate entro il 2050. La dichiarazione congiunta prevede inoltre di rafforzare ulteriormente il ruolo della navigazione interna in quanto vettore importante per l'economia, di integrare maggiormente la navigazione interna nelle catene logistiche multimodali e di migliorare l'armonizzazione dei programmi di promovimento nazionali.

In tale contesto, il Consiglio federale intende creare le basi per un promovimento finanziario dell'infrastruttura portuale per il trasporto di merci sul Reno. La Confederazione s'impegna inoltre maggiormente per garantire i Porti Renani Svizzeri in quanto infrastruttura di importanza nazionale e assicurarne l'ulteriore sviluppo.

### **Per maggiori informazioni:**

Ufficio federale dei trasporti  
Informazioni  
058 462 36 43  
[presse@bav.admin.ch](mailto:presse@bav.admin.ch)