



UFT Centro di competenza per i dati sul traffico merci

Traffico merci transalpino in Svizzera

Indicatori 2014 e interpretazione dell'evoluzione

Aprile 2015



A2 a sud di Amsteg Foto: UFT (src)

Indice

Indice	2
Premessa.....	3
1 Evoluzione del volume del traffico transalpino	4
1.1 <i>Traffico merci stradale</i>	4
1.2 <i>Traffico merci ferroviario.....</i>	5
1.3 <i>Fattori principali del traffico merci transalpino: sviluppo economico e attività commerciali</i>	7
1.4 <i>Traffico complessivo e ripartizione modale</i>	9
2 Monitoraggio ambientale (inquinamento atmosferico)	11
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

Premessa

Nel presente rapporto semestrale, i dati relativi ai transiti si basano per la prima volta sulle informazioni fornite dalle stazioni di controllo della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), che sono ubicate ai valichi alpini svizzeri. Queste informazioni sono più accurate di quelle del Censimento svizzero automatico del traffico stradale (CSATS), impiegate in precedenza per la rendicontazione del traffico transalpino. I dati dei transiti degli anni 2013 e 2014 contenuti nel presente rapporto semestrale sono stati ottenuti con il nuovo metodo di rilevamento (stazioni di controllo TTPCP), mentre quelli degli anni precedenti (fino al 2012 compreso) si basano ancora sul metodo precedente (Censimento del traffico stradale).

I dati CSATS sono stati ottenuti attraverso una fitta rete di spire induttive che sono inserite nella carreggiata e registrano il traffico viaggiatori e merci in transito. Un veicolo che passa per un punto di rilevazione provoca una modifica del campo magnetico generato dalle spire tale da permettergli di riconoscere la classe del veicolo stesso. In Svizzera e in molti altri Paesi, le spire induttive sono in uso da molto tempo e, oltre ad essere affidabili e a non richiedere manutenzione, si contraddistinguono anche per la capacità di distinguere un gran numero di classi di veicoli nel traffico viaggiatori e merci.

A seguito dell'introduzione della TTPCP, le strade sono state dotate anche di una rete di stazioni di controllo automatico che servono non solo alla riscossione della TTPCP, ma anche alle statistiche concernenti il traffico.

Il confronto dei dati ottenuti dagli apparecchi per il conteggio CSATS con quelli forniti dalle stazioni di controllo TTPCP ha permesso di rilevare differenze dovute al numero crescente di nuove categorie di veicoli (principalmente grandi vetture per il tempo libero, come i camper). Fino ad oggi nelle classi degli autocarri, autotreni e autoarticolati sono stati infatti contati anche veicoli non adibiti al trasporto di merci e certi tipi di autofurgoni, ottenendo di fatto un numero di passaggi transalpini di veicoli merci pesanti superiore a quello reale. Al contempo la quota di autoarticolati è stata sottostimata, mentre le quote di autocarri e autotreni sono state sovrastimate. Le informazioni elaborate dalle stazioni di controllo TTPCP (p. es. la classe dei veicoli e la classe d'emissione) forniscono invece risultati esatti. Anche i valori annui del traffico merci transalpino ottenuti con i dati delle stazioni di controllo TTPCP sono di gran lunga più precisi. Dal presente rapporto semestrale emerge quindi un quadro meglio definito del traffico merci stradale attraverso le Alpi.

1 Evoluzione del volume del traffico transalpino

Tabella riassuntiva

Numero di veicoli merci (pesanti, in 1000)	2014				2013	2014	(+/-)
	1° semestre		2° semestre				
	Totale	(+/-)	Totale	(+/-)			
CH (totale)	525	-0.4%	508	-2.7%	1'049	1'033	-1.6%
San Gottardo	390	+0.8%	369	-3.0%	766	758	-1.1%
San Bernardino	74	-5.1%	77	-1.2%	156	151	-3.1%
Sempione	37	-1.7%	40	-0.7%	78	77	-1.2%
Gran San Bernardo	24	-3.7%	22	-6.4%	48	45	-5.0%

Totale CH (autotreni, autoarticolati)	480	+0.8%	460	-1.5%	943	940	-0.3%
Brennero (autotreni, autoarticolati)	936	+7.2%	922	+3.9%	1'760	1'858	+5.6%

Secondo la modalità di trasporto (in 1000 t nette)	2014				2013	2014	(+/-)
	1° trimestre		2° trimestre				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)			
Totale CH strada e rotaia	19 876	+3.6 %	18 838	+0.4 %	37 963	38 714	+2.0 %
Strada CH	6 464	+0.3 %	6 202	-2.2 %	12 788	12 665	-1.0 %
Rotaia CH	13 412	+5.2 %	12 637	+1.7 %	25 175	26 049	+3.5 %
TCC San Gottardo	2 821	+19.3 %	2 630	+15.4 %	4 643	5 451	+17.4 %
TCC Sempione	926	-20.4 %	904	-21.1 %	2 308	1 830	-20.7 %
TCC totale	3 747	+6.2 %	3 534	+3.2 %	6 952	7 280	+4.7 %
TCNA San Gottardo	5 072	-0.6 %	4 884	-4.9 %	10 237	9 956	-2.7 %
TCNA Sempione	3 608	+15.1 %	3 313	+11.9 %	6 096	6 921	+13.5 %
TCNA totale	8 680	+5.4 %	8 197	+1.2 %	16 333	16 877	+3.3 %
Rola S. Gottardo	92	+9.3 %	88	+8.6 %	165	179	+9.0 %
Rola Sempione	894	-0.5 %	818	-1.1 %	1 726	1 712	-0.8 %
Rola totale	986	+0.3 %	906	-0.3 %	1 890	1 891	+0.0 %

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 attraverso la Svizzera e volume del traffico merci transalpino su strada e rotaia nel 2014 rispetto all'anno precedente

1.1 Traffico merci stradale

- In totale nel 2014 il numero di tragitti transalpini di veicoli merci pesanti (VMP) è diminuito dell'1,6 per cento rispetto al 2013 scendendo a 1,033 milioni, ossia 16 000 viaggi in meno che nell'anno precedente. Il numero dei transiti è risultato quindi inferiore a quello di 20 anni fa, quando i passaggi di VMP attraverso le Alpi erano stati, per l'ultima volta, così poco numerosi. Complessivamente, nel 2014 il numero di transiti è stato inferiore di un quinto (-19,9 %) rispetto a quello del 2000, anno di riferimento, pur restando comunque superiore di 383 000 viaggi all'obiettivo fissato dalla legge sul trasferimento del traffico merci (LTrasf; RS 740.1), che deve essere raggiunto entro il 2018.
- Nel secondo semestre 2014 il numero di VMP nel traffico merci transalpino in Svizzera è diminuito dell'2,7 per cento rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, scendendo a 508 000. Sempre nel corso del secondo semestre 2014 la riduzione si è leggermente accentuata rispetto al primo semestre dello stesso anno, traducendosi in un calo di circa 17 000 veicoli.
- Durante il secondo semestre 2014, nel traffico merci stradale non si è verificato nessun evento maggiore.
- La stagnazione nel traffico merci stradale è dovuta innanzitutto all'ancor incerta ripresa congiunturale italiana. Dal secondo trimestre 2013 in Italia la recessione economica è rallentata (Figura

1); tuttavia nel primo semestre 2014 il PIL della Penisola è ancora calato. Il concomitante aumento del volume di merci trasportato su rotaia si spiega con il trasferimento dalla strada alla ferrovia.

- Contrariamente all'evoluzione registrata ai valichi alpini svizzeri, al Brennero nel 2014 il numero dei transiti è sensibilmente aumentato (+5,6 %). Questo incremento significativo va ricondotto, almeno in parte, agli eventi speciali verificatisi nel 2013, quando nel primo trimestre sono state chiuse alcune tratte, talvolta anche per diversi giorni, a seguito delle cattive condizioni meteorologiche. Diversamente dal Brennero, nel 2014 i valichi francesi del Monte Bianco e del Fréjus hanno fatto registrare aumenti minimi (rispettivamente +0,8 % e +0,5 %) del numero dei tragitti. Ciò è dipeso dalla lenta evoluzione congiunturale della Francia e dell'Italia.
- In Svizzera il calo varia a seconda dei valichi. Nel più importante di questi, il San Gottardo (73 % di tutti i transiti), il traffico è diminuito in misura relativamente contenuta (-1,1 %). Per contro, nel secondo valico, il San Bernardino, il calo registrato è stato abbastanza netto (-3,1 %). Al Sempione la riduzione del numero di passaggi è stata contenuta (-1,2 %), mentre al Gran San Bernardo è stata pari al 5 per cento.
- Il calo del volume di trasporto in tonnellate su strada è stato pari al 1 per cento, e quindi leggermente superiore a quello del numero di transiti attraverso le Alpi (-1,6 %). La diminuzione più sensibile del volume del trasporto è stata causata dalla leggera tendenza all'impiego di autotreni e autocarri, meno carichi, a scapito degli autoarticolati. Nel 2014 il carico medio dei veicoli che hanno attraversato le Alpi svizzere è stato pari a 11,4 tonnellate per veicolo, rimanendo praticamente invariato rispetto al 2013.

1.2 Traffico merci ferroviario

- Nel 2014 si è confermata la crescita del volume del traffico merci ferroviario transalpino con un aumento del 3,5 per cento, che corrisponde a quasi 0,9 milioni di tonnellate in più rispetto al 2013. Complessivamente, nel 2014 ai due valichi alpini svizzeri sono transitate merci per circa 26 milioni di tonnellate. È proseguito quindi, anche se in misura leggermente ridotta, il netto aumento registrato dal 2012.
- Nel secondo semestre 2014 la crescita del traffico merci ferroviario (+1,7 %) è rallentata rispetto al forte incremento registrato nel primo semestre (+5,2 %). Questa evoluzione è stata analoga a quella del traffico merci stradale e si spiega con il persistere del difficile andamento congiunturale italiano.
- Entrambi i valichi alpini del traffico ferroviario hanno fatto registrare una crescita, ma il volume di traffico è aumentato in misura maggiore al San Gottardo (+5,8 %) rispetto al Sempione (+4,5 %). Per il San Gottardo transita quasi il 60 per cento del traffico merci ferroviario transalpino che attraversa la Svizzera.
- Numerosi eventi, verificatisi soprattutto nel quarto trimestre, hanno reso difficili le condizioni di produzione nel traffico merci ferroviario. Lavori di risanamento resi necessari da due frane (12 / 15.11.2014) avvenute in Italia tra Stresa e Belgirate hanno provocato parziali chiusure di tratte, limitazioni della velocità e annullamenti di tracce regolari. Inoltre uno sciopero generale in Belgio e diversi scioperi in Belgio e in Germania hanno ostacolato la circolazione dei treni.
- Tutti i segmenti del trasporto ferroviario hanno beneficiato della crescita. Come nel 2013, il trasporto in carri completi (TCC) è stato il segmento con la maggiore crescita (+4,7 %) rispetto all'anno precedente. Il trasporto combinato non accompagnato (TCNA) è aumentato del 3,3 per

cento. Il volume di traffico dell'autostrada viaggiante (Rola) è rimasto invariato rispetto al 2013 (+0,1 %).

- Come nel 2013, anche nel 2014 sono stati registrati un aumento del TCNA al Sempione (+13,5 % a fronte di un leggero calo al San Gottardo pari a -2,7 %) e un trasferimento del TCC dal Sempione al San Gottardo. Nel 2014 il TCC ha presentato un aumento molto consistente al San Gottardo (+17,4 %) e una netta diminuzione al Sempione (-20,7 %). La causa di questo cambiamento potrebbe risiedere prima di tutto nelle persistenti e sensibili variazioni delle quote di mercato per i trazionisti e nei nuovi modelli produttivi collegati.
- Nel 2014 la Rola ha trasportato circa 109 900 VMP attraverso le Alpi, corrispondente a un esiguo incremento di circa 1300 veicoli in più rispetto all'anno precedente.
- Globalmente la quota del TCNA sul traffico transalpino complessivo è aumentata di un punto percentuale portandosi al 43,7 per cento, la quota del TCC è cresciuta dello 0,6 per cento arrivando al 18,9 per cento, mentre la Rola è rimasta quasi stabile al 5 per cento. Nel TCNA transalpino sono stati trasportati circa 883 000 invii, con un aumento pari a circa 30 000 unità rispetto al 2013.
- Le quote di mercato nel traffico merci transalpino sono mutate notevolmente con il cambio di orario 2013/14, da quando cioè DB Schenker Rail ha trasferito la trazione dei suoi convogli in transito per il segmento svizzero da BLS Cargo a FFS Cargo. Ora FFS Cargo International è leader del mercato con una quota del 29,2 per cento (+0,8 %); quasi alla pari si trova FFS Cargo con una quota del 28,9 per cento (+15,3 %). Insieme le due ITF riunite sotto la denominazione FFS coprono ora più del 58 per cento del mercato del trasporto di merci ferroviario transalpino. La quota di mercato di BLS Cargo si è ridotta invece al 24,4 per cento con una perdita pari al 15,1 per cento. Crossrail si è affermata come principale attore privato grazie a una parte di mercato che ha raggiunto il 13,9 per cento. Le ITF minori dispongono di piccole quote di mercato che hanno subito scarse modifiche.

Quote di mercato in % in base alle t nette-nette	2013			2014			Variazione (in punti %)
	S. Gottardo	Sempione	Totale	S. Gottardo	Sempione	Totale	Totale 2013- 2014
FFS Cargo International	42,2 %	8,0 %	28,5 %	43,3 %	8,3 %	29,2 %	+0,7 %
FFS Cargo	17,6 %	7,5 %	13,6 %	36,6 %	17,4 %	28,9 %	+15,3 %
BLS Cargo	25,6 %	60,1 %	39,5 %	7,5 %	49,7 %	24,4 %	-15,1 %
Crossrail	5,5 %	24,3 %	13,1 %	6,6 %	24,7 %	13,9 %	+0,8 %
Transalpin	3,3 %	0,0 %	2,0 %	3,2 %	0,0 %	1,9 %	-0,0 %
DB Schenker CH	2,4 %	0,0 %	1,4 %	2,1 %	0,0 %	1,2 %	-0,2 %
Railcare	0,7 %	0,0 %	0,4 %	0,7 %	0,0 %	0,4 %	+0,0 %
TX Logistik	2,7 %	0,0 %	1,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-1,6 %

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 determinante per lo sviluppo del traffico merci transalpino in Svizzera è stato l'andamento dell'economia nell'ambito europeo e segnatamente la sua stagnazione, nonché il calo del prodotto interno lordo (PIL) in Italia a partire dal quarto trimestre 2011.¹ Anche se dalla metà del 2012 si è delineata un'inversione di tendenza e dal 2013 si sono manifestati i primi segni di ripresa, complessivamente nel 2014 l'Italia si trovava ancora in fase recessiva (-1,9 % nella media annuale) e nel secondo trimestre 2014 il PIL è diminuito rispetto all'anno precedente. A partire dal secondo trimestre 2013 nell'Unione europea sono riapparsi tassi di crescita positivi. La figura seguente indica le variazioni trimestrali del PIL dal 2011:

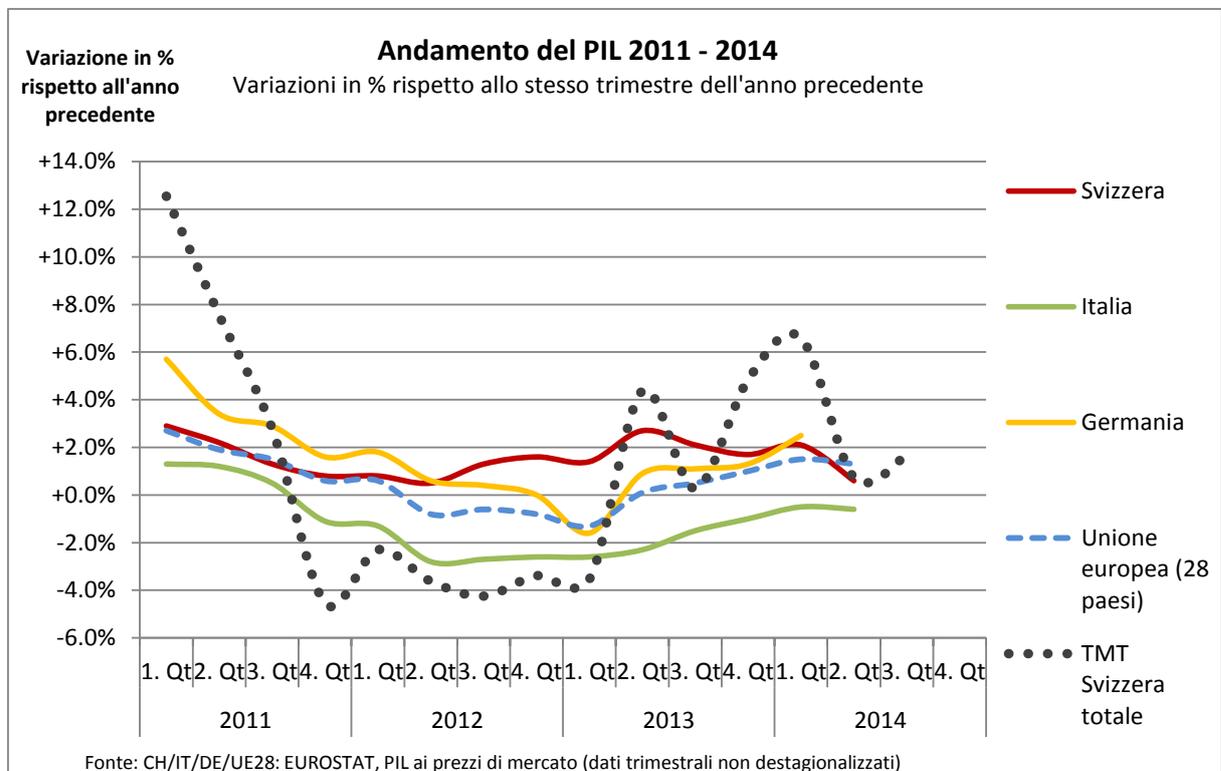


Figura 1: Andamento del PIL dal 2011 al secondo trimestre 2014, presentato in percentuale indicante lo scostamento dal rispettivo trimestre dell'anno precedente

- 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):

¹ Fonte di tutti i dati relativi al PIL: EUROSTAT, PIL ai prezzi di mercato (dati trimestrali non destagionalizzati)

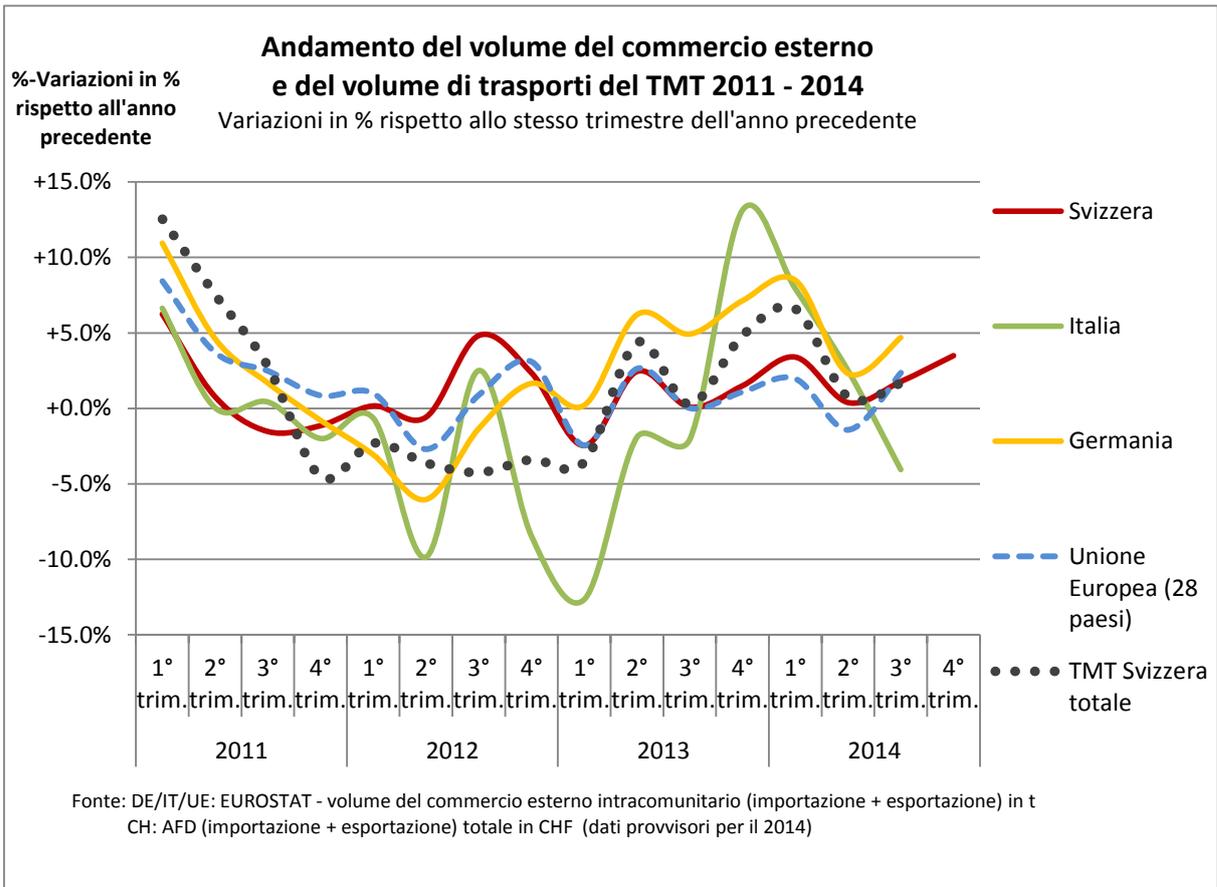


Figura 2: Rapporto tra l'andamento del volume del commercio esterno dei principali Paesi di origine e di destinazione nel traffico merci transalpino e l'andamento del volume complessivo del traffico merci transalpino attraverso la Svizzera (2011–3° trim. 2014). Per il quarto trimestre 2014 non sono ancora disponibili dati completi concernenti gli Stati membri dell'UE (stato 19 marzo 2015).

- La Figura 2 mostra chiaramente la correlazione esistente tra l'andamento del commercio esterno e il volume del traffico merci transalpino.
- Dopo il calo del 2011 e del 2012, il commercio esterno si è stabilizzato nel 2013. Nel 2014 si è registrata una ripresa del commercio esterno, nonostante la fase di stagnazione nel secondo trimestre.
- Le variazioni del volume globale in tonnellate del traffico merci attraverso le Alpi svizzere hanno seguito direttamente l'andamento del commercio esterno. Come quest'ultimo, il volume globale del traffico merci non ha fatto registrare una crescita sensibile.

1.4 Traffico complessivo e ripartizione modale

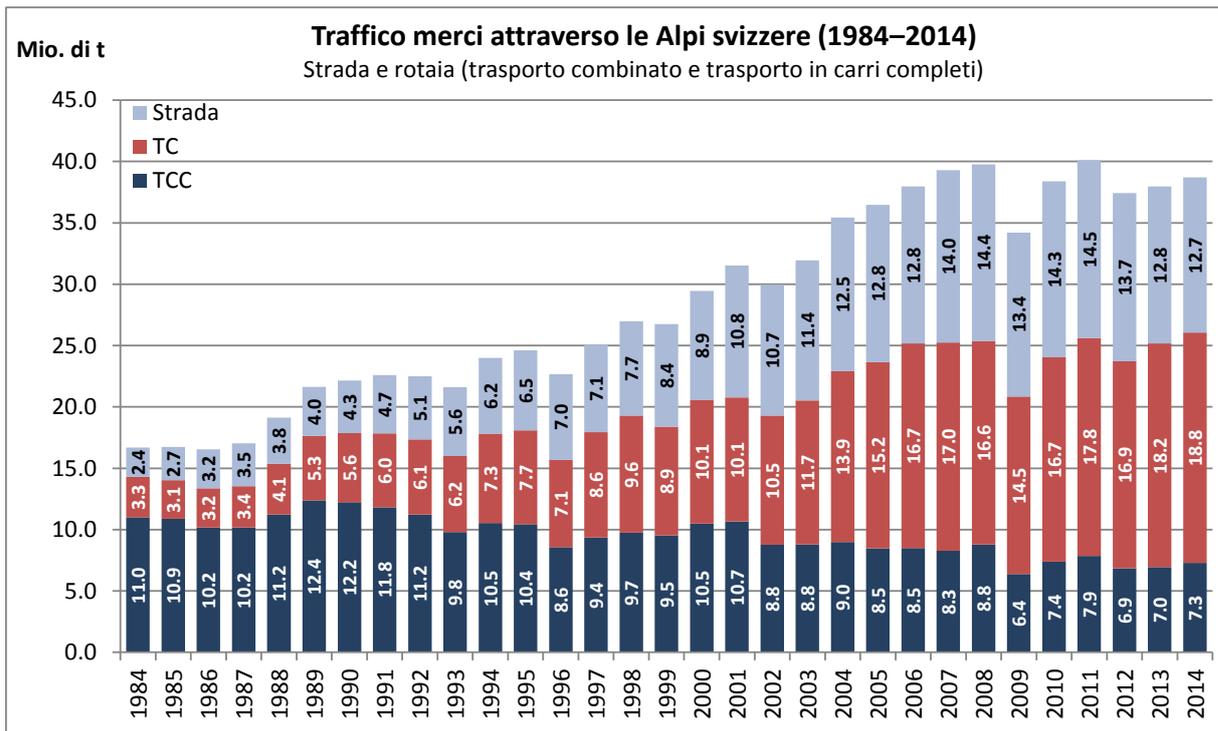


Figura 3: Evoluzione del traffico merci transalpino (1984–2014)²

- Complessivamente nel 2014 sono stati trasportati 38,7 milioni di tonnellate di merci nel traffico transalpino svizzero, con un aumento dell'2,0 per cento rispetto al 2013. Nel primo semestre 2014 il tasso di crescita è stato nettamente più elevato (+3,6 %) di quello del secondo semestre (+0,4 %).
- Come già osservato nel 2013, i fornitori di servizi nel traffico merci su rotaia sono riusciti ad ampliare le loro parti di mercato e ad acquisire nuovi volumi di trasporto malgrado la sfavorevole situazione congiunturale. Tuttavia, gli attori del mercato ferroviario segnalano il persistere di una forte concorrenza, che riconducono soprattutto alla forte pressione dei prezzi e al calo del diesel su strada. Ciò nonostante, nel corso del 2014 sono stati in grado di affermarsi sul mercato. A ciò potrebbe aver contribuito anche la crescente concorrenza intramodale nel settore del traffico merci su rotaia che ha favorito la presentazione di offerte vantaggiose.
- Inoltre l'elevata disponibilità del vettore di trasporto ferrovia attraverso la Svizzera nel 2014 ha contribuito a consolidare ulteriormente la fiducia del mercato verso le offerte del traffico merci su rotaia.

² La figura tiene conto del cambio dei metodi di calcolo solo per gli anni 2013 e 2014. Quando saranno disponibili i dati definitivi dei rilevamenti principali del traffico merci transalpino, verranno aggiornati i valori degli anni a partire dall'ultimo rilevamento principale (2009).

- Complessivamente nel 2014 la quota della ferrovia su tutto il traffico merci transalpino in Svizzera è passata al 67,3 per cento, guadagnando un punto percentuale rispetto al 2013. Si tratta della quota più alta dall'introduzione della TTPCP e dall'aumento del limite di peso nel 2001.

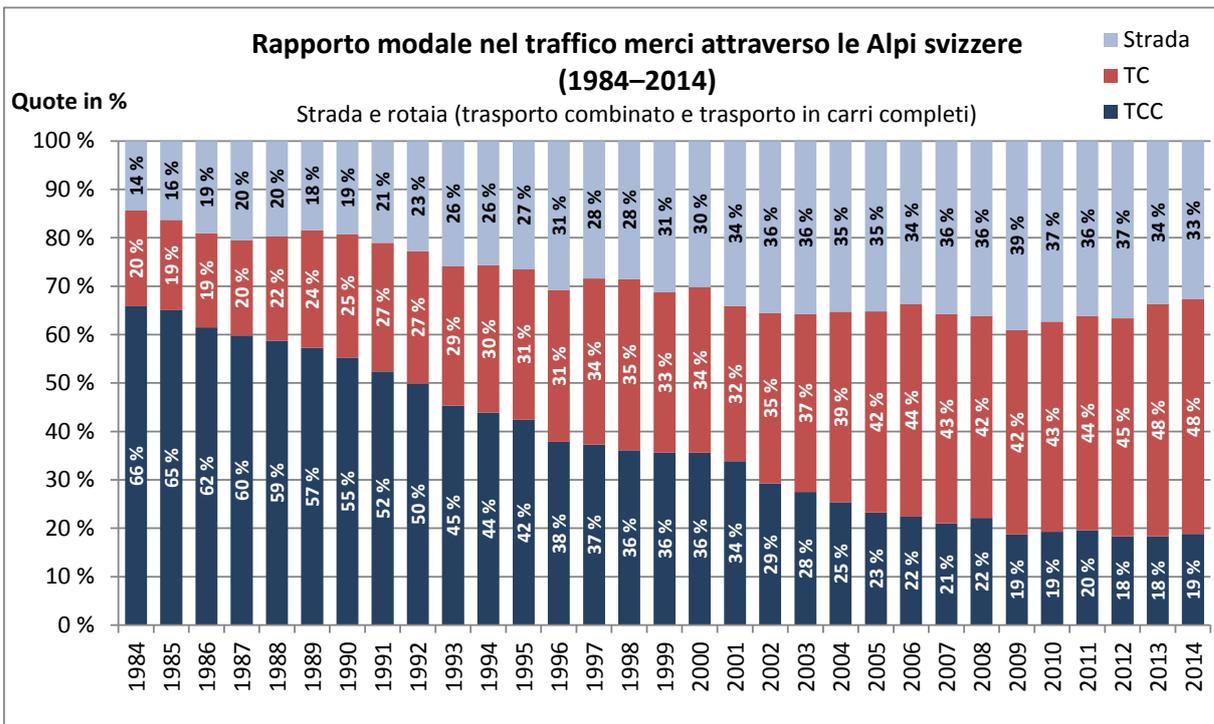


Figura 4: Ripartizione modale nel traffico merci transalpino (1984–2014)³

³ La figura tiene conto del cambio dei metodi di calcolo solo per gli anni 2013 e 2014. Quando saranno disponibili i dati definitivi dei rilevamenti principali del traffico merci transalpino, verranno aggiornati i valori degli anni a partire dall'ultimo rilevamento principale (2009).

2 Monitoraggio ambientale (inquinamento atmosferico)

Il progetto Monitoraggio delle misure di accompagnamento (MMA-A) dell'UFAM misura l'evoluzione dell'inquinamento atmosferico e fonico lungo la A2 e la A13. Nel presente rapporto semestrale vengono illustrate le misurazioni relative alla presenza di inquinanti nell'atmosfera.

- Tra il 2003 e il 2014 si è registrato un calo generale dell'inquinamento da NO_x lungo la A2 e la A13, anche se la concentrazione di NO_2 è diminuita in modo meno evidente. In Ticino e nella regione di Basilea i valori limite d'immissione di NO_2 vengono ancora ampiamente superati, mentre lungo la A13, percorsa da un traffico meno intenso, sono rispettati.

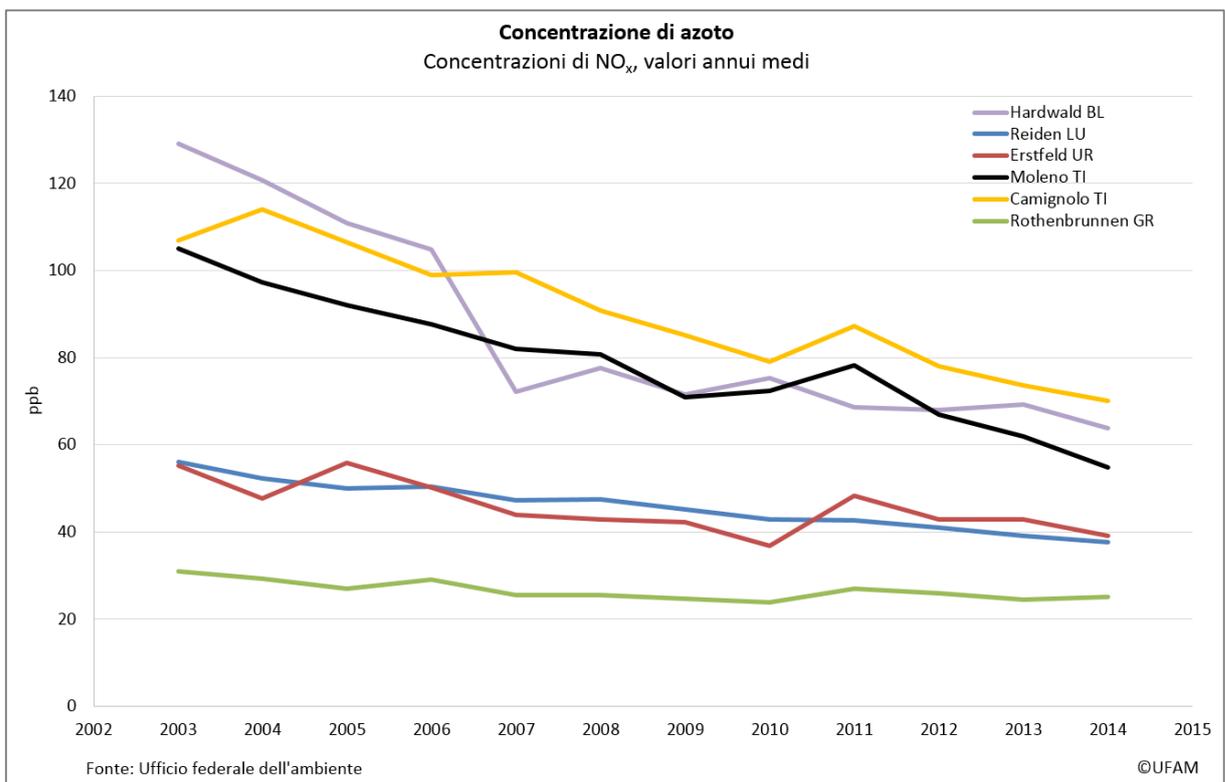


Figura 5: Valori medi annui relativi alla concentrazione di NO_x

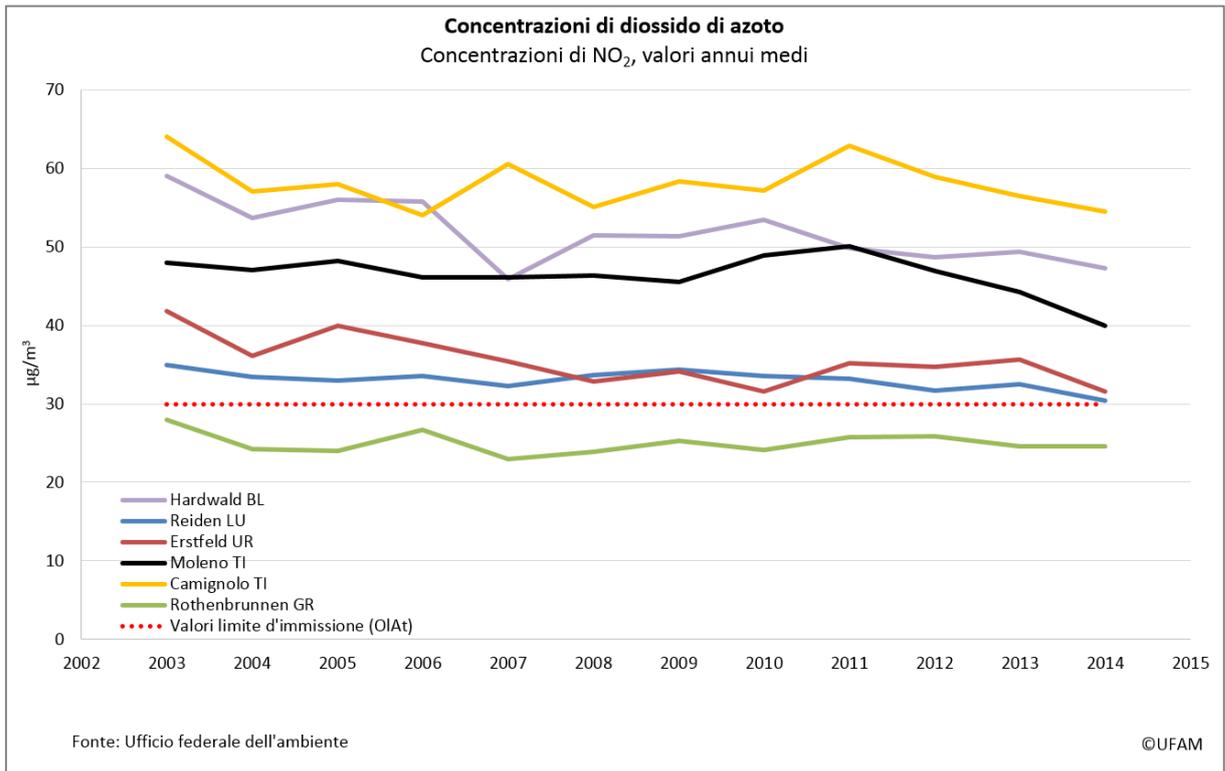


Figura 6: Valori medi annui relativi alla concentrazione di NO₂

- Nel 2014, per la prima volta dall'inizio delle misurazioni, l'inquinamento da PM₁₀ è rimasto entro i limiti presso tutte le stazioni. L'inquinamento da fuliggine è 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_x 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 40 per cento di tutte le emissioni di NO_x provocate dal traffico. Per i prossimi anni sono comunque previsti miglioramenti. A causa dei complessi processi chimici di trasformazione che avvengono nell'atmosfera, è necessaria un'ulteriore riduzione dell'inquinamento da NO_x perché vi sia un effetto evidente sulla concentrazione di NO₂ e si possano finalmente 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) è stato 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
Totale	290

Tabella 3: Panoramica delle 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 2013 e il secondo semestre 2014 sia per l'asse del San Gottardo sia per quello del Lötschberg-Sempione⁴. Essi indicano anche in quale misura si è fatto ricorso alle capacità tramite TCC, TCNA e Rola.

⁴ 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 la capacità nel fine settimana non è stata pienamente ponderata a causa dell'attenuazione dell'andamento settimanale. Ad esempio, per il calcolo della capacità settimanale sull'asse del San Gottardo le 180 tracce disponibili giornalmente sono state 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.

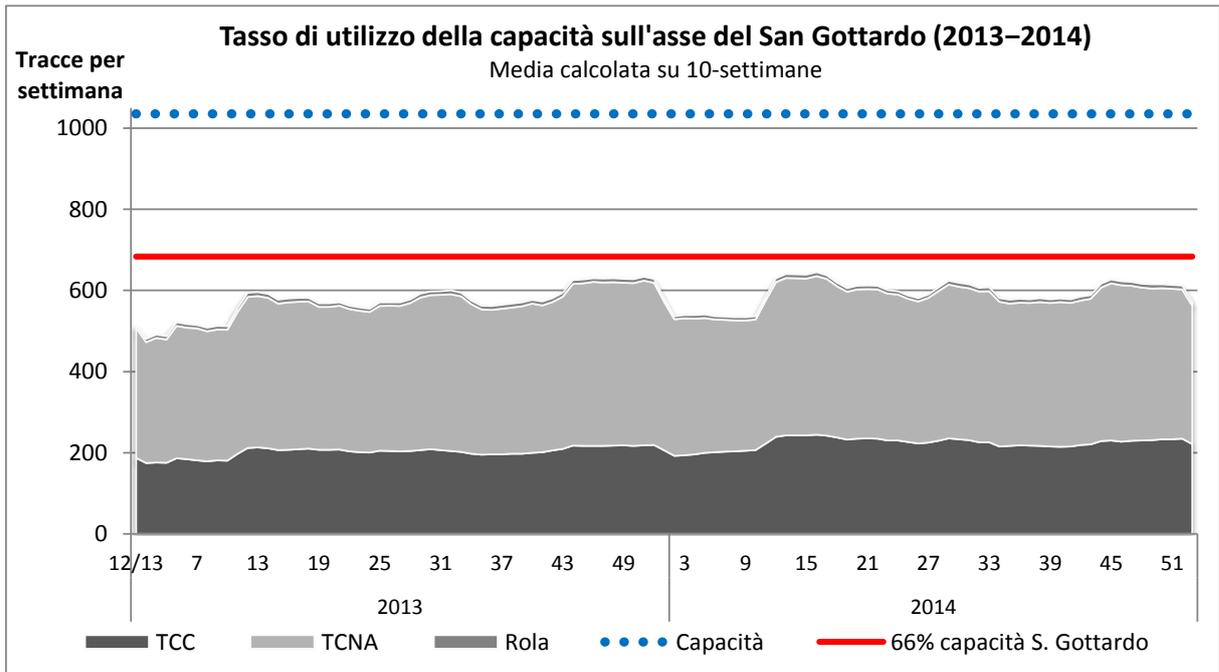


Figura 7: Tasso di utilizzo della capacità sull'asse del San Gottardo (2013–2014). Capacità: tracce per il traffico merci transalpino da confine a confine (Basilea–Chiasso/Luino).

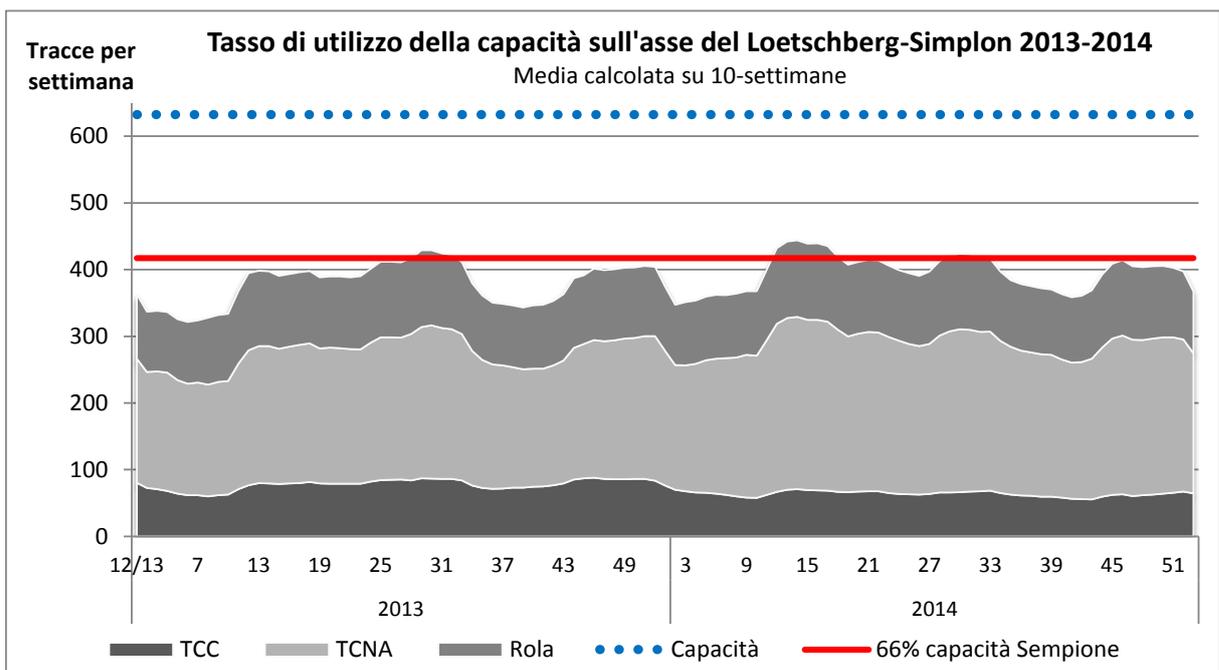


Figura 8: Tasso di utilizzo della capacità sull'asse del Lötschberg–Sempione (2013–2014). Capacità: tracce per il traffico merci transalpino da confine a confine (Basilea–Domodossola).

Nel 2014 il tasso di utilizzo complessivo della capacità nel traffico merci transalpino su rotaia (asse del San Gottardo e asse del Sempione) è stato di circa il 59 per cento, quasi due punti in più rispetto al 2013. Nel corso del 2014 il tasso di utilizzo ai due valichi alpini ha fatto registrare un lieve aumento. Sull'asse del San Gottardo il tasso di utilizzo cumulativo delle tracce disponibili è stato del 57,4 per cento per il 2014, ossia due punti al di sopra del dato relativo al 2013 (55,4 %). L'asse del Sempione è stato invece utilizzato complessivamente al 62,5 per cento, mentre l'anno prima lo era stato al 60 per cento circa. Dalla 12^{esima} alla 18^{esima} settimana del 2014 (metà marzo – fine aprile) il tasso di utilizzo settimanale sull'asse del Sempione ha raggiunto e superato il 66 per cento.

Come il traffico merci su strada, anche il traffico merci transalpino 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 seguente grafico mostra il tasso di utilizzo di tutti i giovedì tra il primo semestre 2013 e il secondo semestre 2014:

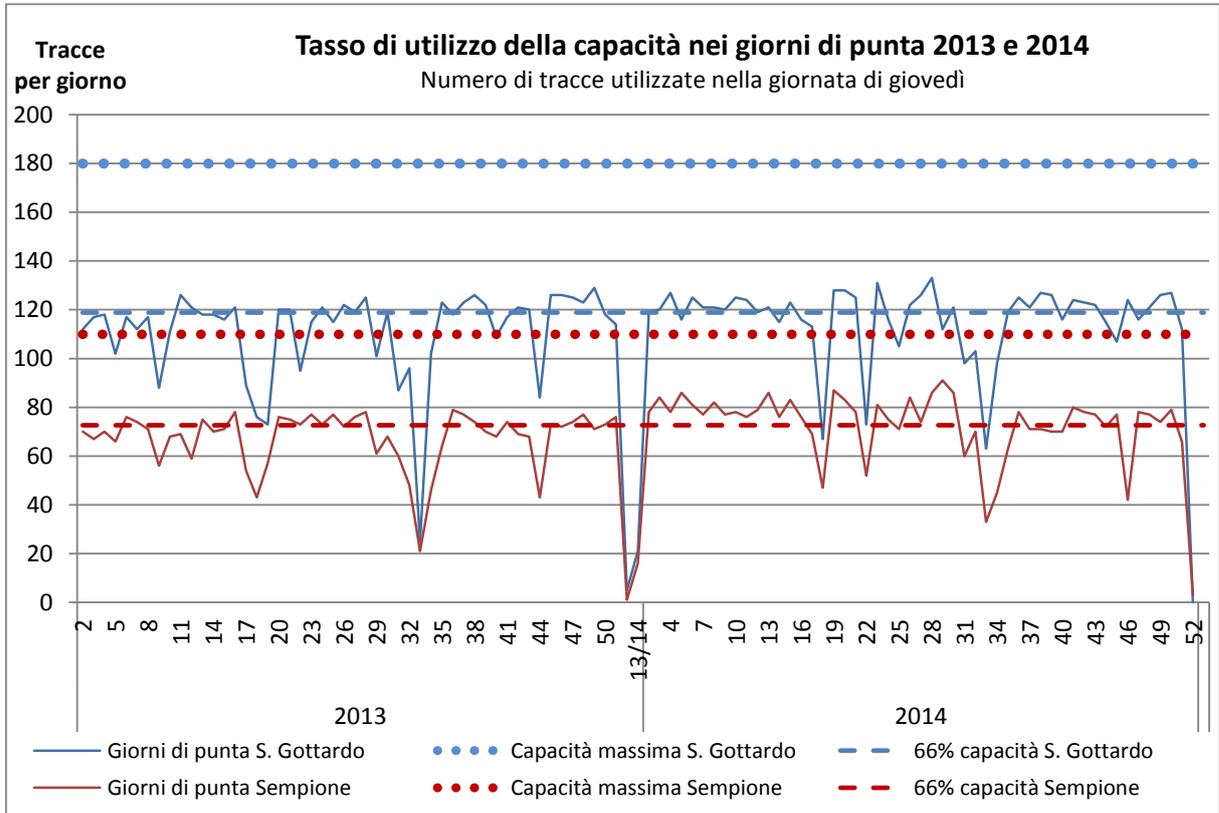


Figura 9: Tasso di utilizzo della capacità nei giorni di punta (giovedì) sugli assi del San Gottardo e del Sempione (2013–2014)

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 cento⁵, ossia il parametro di riferimento stabilito nell'ambito dell'Accordo sui trasporti terrestri, viene di norma raggiunto su entrambi gli assi.

⁵ 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.

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) e a renderne conto tramite indicatori facilmente rilevabili. Inoltre riconosce 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 tra il primo trimestre 2013 e il quarto trimestre 2014:

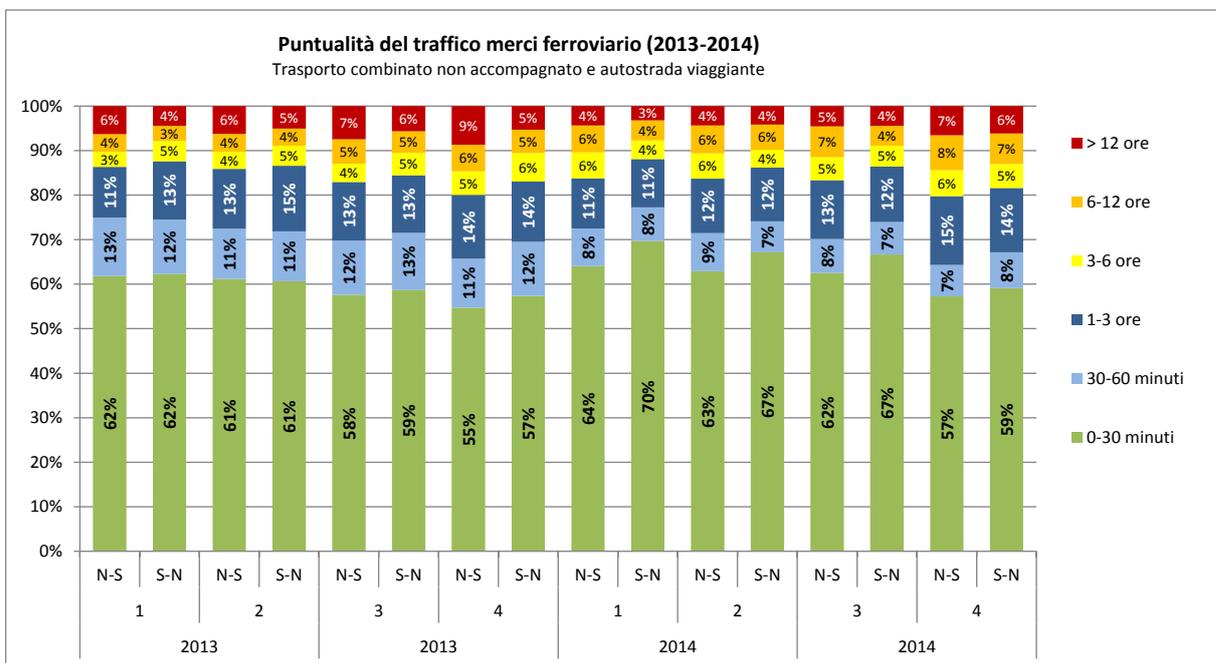


Figura 10: Puntualità nel traffico transalpino tra il 2013 e il 2014. Fonte: risultati del rilevamento continuo (trimestrale e specifico per le diverse relazioni) effettuato presso gli operatori del TC.

Complessivamente, il 2014 ha fatto registrare un chiaro aumento nella puntualità rispetto al 2013. Nel secondo semestre il numero dei treni puntuali (ritardo 0–30 minuti) è stato nettamente superiore a quello dell'anno precedente. Sempre nel secondo semestre 2014 i treni giunti a destinazione in orario sono stati poco meno di due terzi del totale (63,6 %); nel primo semestre dello stesso anno la quota è stata del 66 per cento, mentre nel secondo semestre 2013 di appena il 57,1 per cento. Il notevole calo della puntualità nel quarto trimestre del 2014 è tipico di quei mesi. Anche le summenzionate difficili condizioni di produzione, determinate da chiusure e scioperi, hanno influito in misura considerevole sulla puntualità nel traffico merci transalpino su rotaia. L'assenza di grandi variazioni nei valori rilevati dimostra che gli operatori del settore riescono comunque a garantire un'offerta di qualità grazie alla messa a disposizione di risorse a breve termine.

Nel secondo semestre 2014 i treni con forti ritardi (> 3 ore) hanno raggiunto con il 15,8 per cento una quota superiore a quella del primo semestre 2014 (14,6 %), ma inferiore a quella registrata nel secondo semestre 2013 (17,4 %). In linea generale, il traffico da nord a sud tende a essere meno puntuale e più frequentemente soggetto a ritardi rispetto al traffico da sud a nord

La seguente figura illustra le cause dei ritardi nel primo e nel secondo semestre 2014:

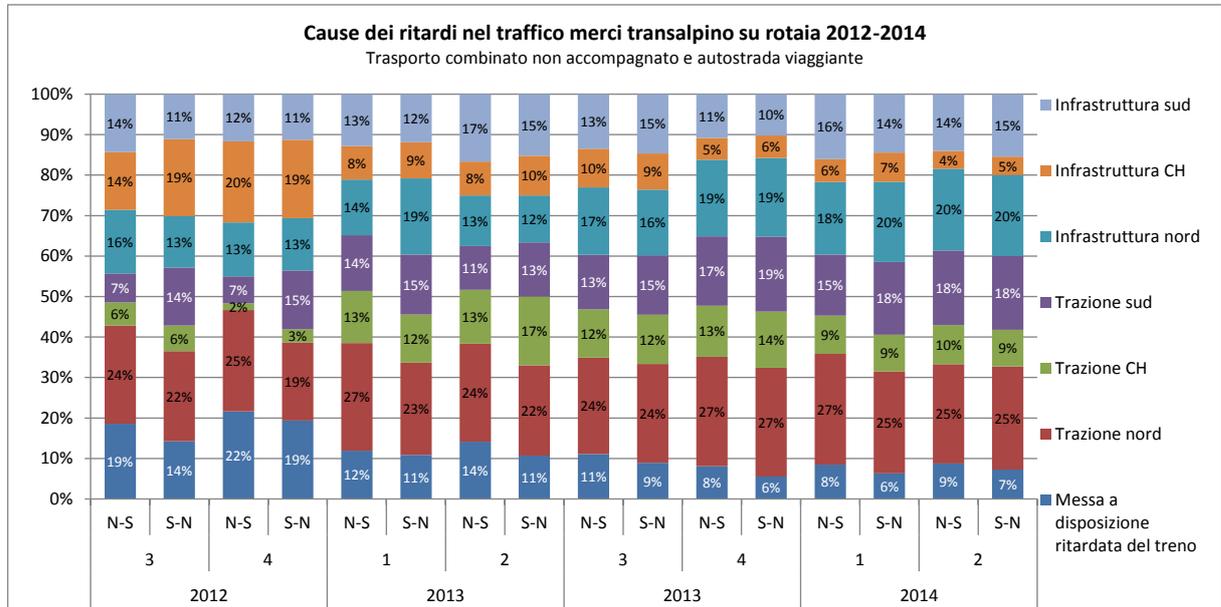


Figura 11: Cause dei ritardi nel traffico merci transalpino tra il 2012 e il 2014. Fonte: risultati del rilevamento continuo (trimestrale e specifico per le diverse relazioni) effettuato presso gli operatori del TC.

Il grafico conferma le osservazioni emerse dalla statistica dei ritardi e la minore puntualità del traffico nord-sud. La trazione e l'infrastruttura del nord sono indicate come causa di ritardo molto più spesso rispetto a quelle del sud. Solo in casi molto rari sono invece la trazione e l'infrastruttura svizzere a provocare ritardi nel traffico merci transalpino che attraversa il Paese.