

Traffico merci: la ferrovia allunga il passo

Riccardo De Gottardi,
Divisione dello sviluppo
territoriale e della mobilità

Negli ultimi anni la gestione del traffico merci attraverso le Alpi è stata confrontata a importanti cambiamenti ed eventi straordinari. Tra i primi menzioniamo l'introduzione della tassa sul traffico pesante proporzionale alle prestazioni a partire dal 1. gennaio 2001 e, in contemporanea, l'aumento a 36 t del carico ammesso alla circolazione; è pure stato autorizzato un contingente di veicoli fino a 40 t.

Dal 1 gennaio 2005 il traffico merci su strada è stato poi completamente liberalizzato. È stata così autorizzata la circolazione di veicoli fino a 40 t e sono stati quindi aboliti i contingenti. Contemporaneamente la tassa sul traffico pesante è stata aumentata del 50%. Con il 1. gennaio 2008 sarà introdotto un ulteriore aumento del 10% circa, come previsto dagli Accordi bilaterali tra Svizzera e Unione europea.

In campo ferroviario l'introduzione del principio del libero accesso alla rete

ha portato all'apertura del mercato e alla concorrenza fra diverse aziende. Oggi, ad esempio, circa il 25% dei convogli sulla linea del San Gottardo sono condotti da imprese concorrenti delle FFS CARGO.

La Legge sul trasferimento del traffico, adottata nel 1999, ha portato a un incremento dei controlli sul traffico pesante in ordine al rispetto delle condizioni di guida, del carico autorizzato e del tipo di merci trasportate e dello stato dei veicoli.

Essa ha pure portato alla riduzione delle tariffe del traffico ferroviario e ha promosso l'offerta di prestazioni supplementari.

Eventi straordinari hanno colpito la funzionalità delle vie di comunicazione a più riprese. L'autostrada del San Gottardo è stata interrotta per circa tre mesi a partire dall'ottobre 2001 al seguito del noto incendio in galleria, ciò ha condotto all'introduzione di nuove

modalità di gestione del traffico volte a garantire la sicurezza (prima il "dosaggio" e poi il "contagocce").

Le inondazioni nella Svizzera centrale hanno bloccato il traffico per alcuni giorni nell'agosto 2005. Nel mese di giugno del 2006 l'autostrada è stata di nuovo completamente inagibile nel Canton Uri a causa di un vasto sconvolgimento.

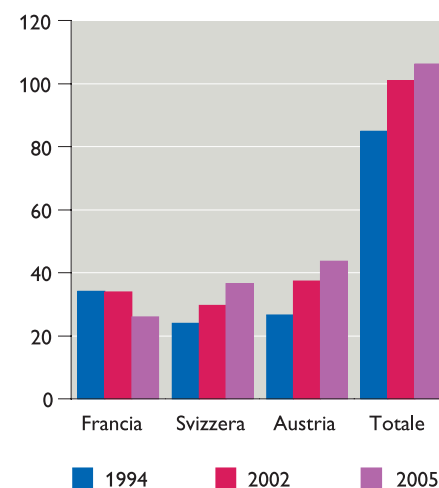
Anche la ferrovia ha conosciuto alcune avversità, in particolare per i problemi di allagamento della galleria di Monte Olimpino II, con parziale interruzione e poi riduzione del traffico (deviato su altri itinerari) e per alcuni franamenti sulla linea per Luino.

Con questo articolo vogliamo stilare un bilancio dell'evoluzione dei trasporti attraverso le Alpi dopo il 2000.

Alla luce di un approfondito censimento svolto nel 2004 possiamo pure illustrare alcuni elementi che caratterizzano il traffico da e per il Cantone Ticino.



A Traffico merci¹ attraverso l'arco alpino (dal Fréjus al Brennero), dal 1994



¹ In milioni di tonnellate.

Fonte: Ufficio federale dei trasporti, Alpinfo 2002 e Alpinfo 2005.



foto: Ti-press / S.Golay

1 L'evoluzione globale del traffico transalpino

Attraverso l'arco alpino tra il Fréjus e il Brennero nel 2005 sono transitati 106,3 milioni di tonnellate di merce. Si tratta di un volume del 25% superiore a quello del 1994, ma leggermente inferiore a quello osservato nel 2004 (108,6 mio. t) (v. graf. A).

La crescita si è concentrata sui valichi svizzeri ed austriaci, mentre su quelli francesi si registra dal 2000 una costante riduzione.

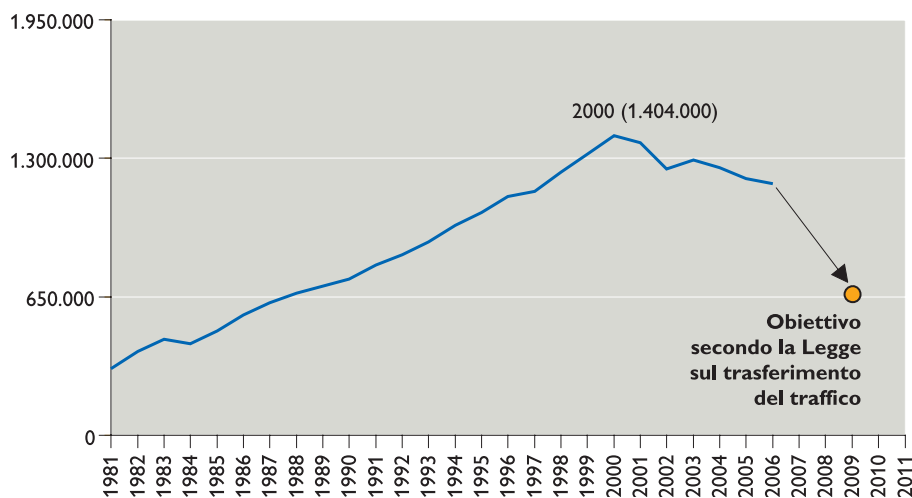
Nel 2006 sono state trasportate attraverso le Alpi svizzere 38,1 milioni di tonnellate di merci, ossia circa il 35% del totale transitato lungo l'intero arco alpino. In Svizzera l'incremento è costante e ha toccato la ferrovia e, fino al 2005, anche la strada. La ferrovia assorbe nel nostro Paese circa i 2/3 del traffico complessivo, mentre in Francia e Austria la quota del mercato ferroviario si situa attorno al 23% rispettivamente al 30%.

Nel 2006 il traffico complessivo su strada

e su ferro attraverso la Svizzera è aumentato rispetto al 2005 da 36,6 a 38,1 mio. t., con un incremento del 6,5%. Tutta la crescita è stata assorbita dalla ferrovia, che è così passata da 23,7 a 25,2 mio. t. Dopo anni la continua crescita su strada ha conosciuto un arresto. Il traffico combinato non accompagnato (container, casse mobili e semirimorchi) ha raggiunto i 14,9 mio. t., ossia un volume superiore a quello trasportato su strada (v. graf. D).

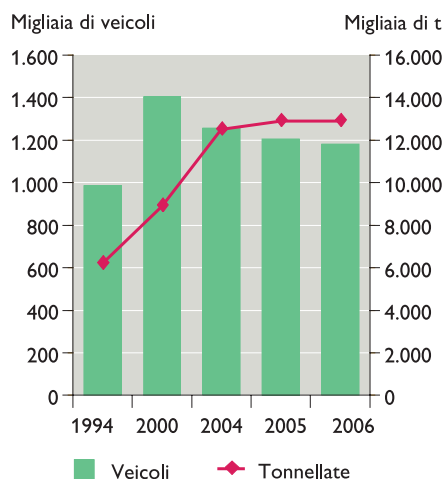
Se si considera il traffico merci su strada vediamo che nel 2006 hanno utilizzato i valichi svizzeri 1.180.000 veicoli pesanti, ossia il 2% in meno rispetto al 2005 ed il 16% in meno rispetto al valore massimo toccato nel 2000 (1.404.000, v. graf. B). A fronte di un minor numero di veicoli pesanti si constata una crescita del volume di merce trasportata, che è passato da 8,9 mio. t nel 2000 a 12,9 mio. nel 2005, per poi stabilizzarsi nel 2006 (v. graf. C). Il carico medio per veicolo è così aumentato da 6,3 a 10,9 tonnellate. Questa evoluzione è in buona parte da ascrivere ad

B Veicoli pesanti attraverso le Alpi svizzere, dal 1981



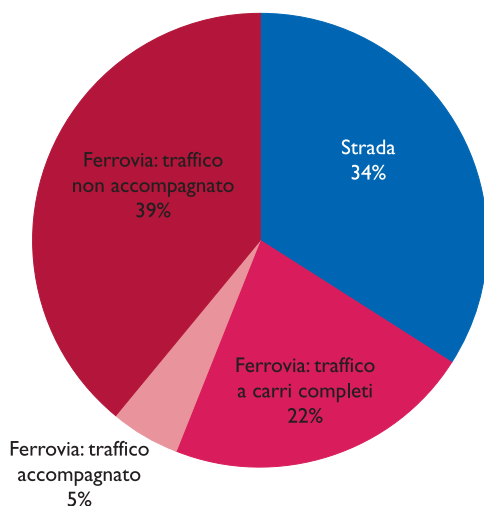
Fonte: Ufficio federale dei trasporti, Alpinfo 2006.

C Traffico su strada attraverso le Alpi svizzere, dal 1994



Fonte: Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Güterverkehr durch die Schweizer Alpen 2006.

D Traffico attraverso le Alpi svizzere, nel 2006



un effetto di razionalizzazione dei carichi in seguito all'introduzione della tassa sul traffico pesante, che è calcolata sulla base della capacità del veicolo ed è indipendente dal carico effettivo.

2. La ripartizione del traffico tra i diversi valichi svizzeri e la loro struttura

Sulle 38,1 milioni di tonnellate che nel 2006 hanno attraversato i valichi svizzeri su ferro e su strada, i tre quarti si concentrano sull'itinerario del San Gottardo. La sua posizione, rispetto agli altri valichi del Gran S. Bernardo, del Sempione e del S. Bernardino, è nettamente dominante nel traffico stradale (circa 80%, v. cartina E).

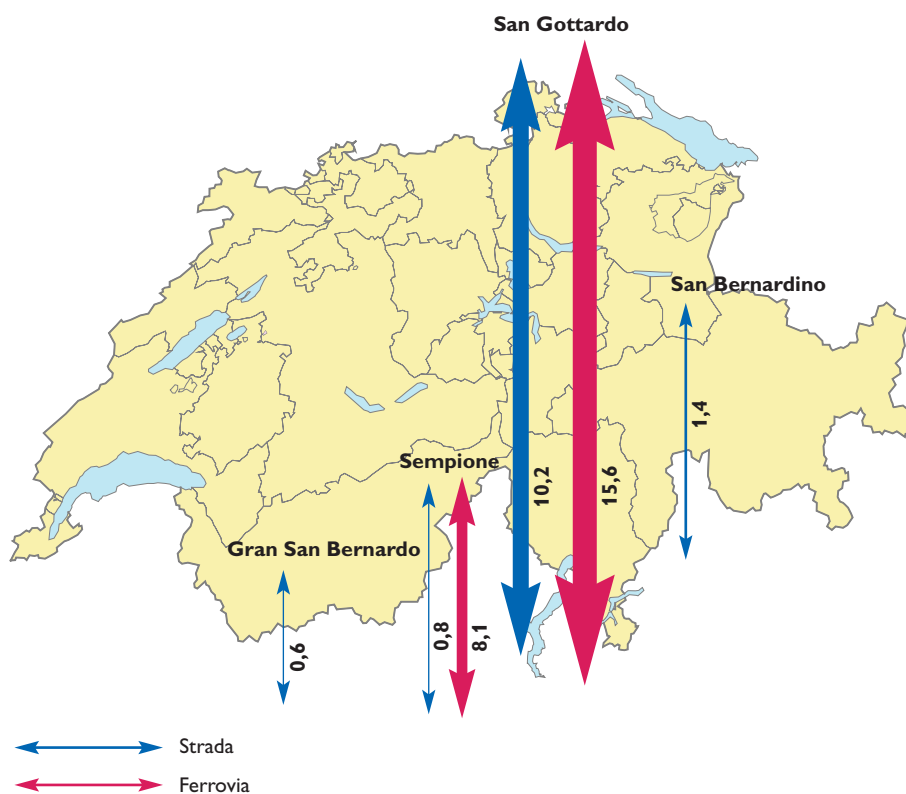
È pure molto forte in quello ferroviario con il 65% del totale rispetto al 45% del Sempione.

L'analisi della struttura dei traffici attraverso il San Gottardo (2004) mostra un quadro molto diverso tra ferrovia e strada. Per la ferrovia il traffico di transito, con 13,5 mio. t. su un totale di 16,1, costituisce la componente predominante (84%); per la strada il transito assorbe 6,2 mio. t. su 9,9 (62%), una parte dunque meno importante, ma comunque maggioritaria. Il traffico interno (ossia quello con origine o destinazione il Ticino e diretto, rispettivamente proveniente, dal resto della Svizzera) ammonta complessivamente (strada e ferrovia) a 2,7 mio. t. su un totale di 26 mio. t. ed è dunque pari al 10% circa del totale. Osserviamo che questo traffico si suddivide in parti uguali tra strada e ferrovia.

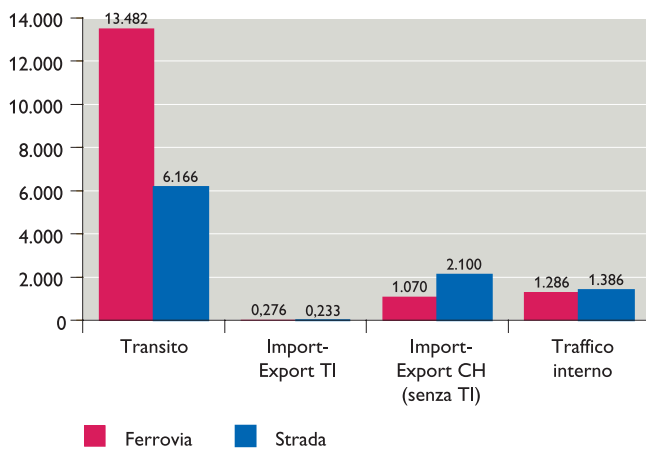
I veicoli pesanti impegnati nel traffico interno ammontavano nel 2004 a circa 173.000 unità su 969.000, pari al 18% circa. Rispetto al 1999, data dal precedente censimento, si nota una riduzione di oltre il 30%. Il volume di merci nel traffico interno su strada è pure diminuito, ma in misura più contenuta. È infatti passato nello stesso periodo da ca. 1,6 mio. t. a circa 1,4 (-12%).

Nel settore ferroviario l'evoluzione è stata per contro opposta. In cinque anni il volu-

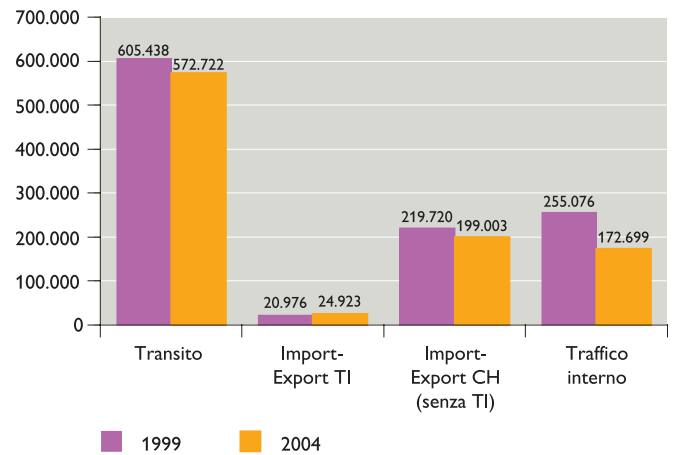
E Traffico delle merci attraverso le Alpi svizzere, 2005, in milioni di tonnellate nette



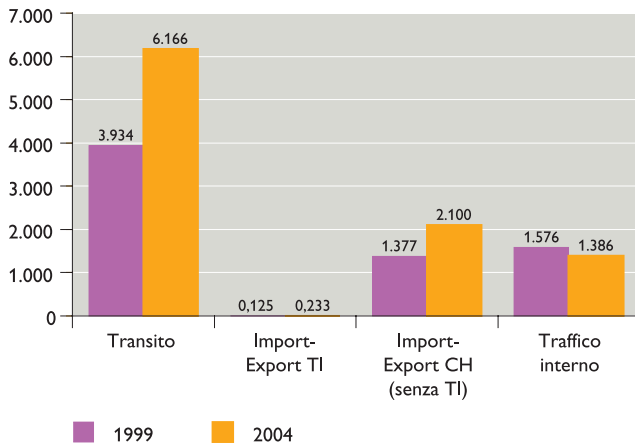
a) Traffico ferroviario e stradale nel 2004
(in migliaia di tonnellate)



b) Traffico stradale, 1999 e 2004
(n. di veicoli)



c) Traffico stradale, 1999 e 2004
(in migliaia di tonnellate)



d) Traffico ferroviario, 1999 e 2004
(in migliaia di tonnellate)

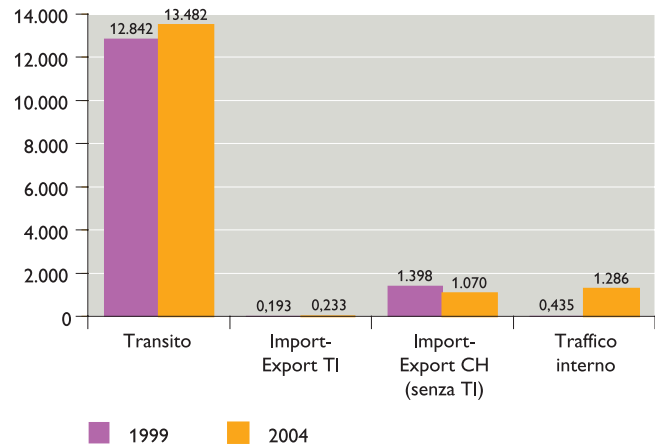


foto:Ti-press / Francesca Agosta



me trasportato è triplicato (v.graf.F).

Lo sviluppo del traffico attraverso le Alpi svizzere ha conosciuto a partire dal 2001 un'inversione di tendenza significativa nel settore stradale. Nel settore ferroviario è proseguita la crescita. A partire dal 30 giugno di quest'anno sarà aperta la galleria di base del Lötschberg, che offrirà capacità supplementari e un miglioramento della qualità delle prestazioni.

L'obiettivo fissato nella Legge sul trasferimento del traffico di dimezzare entro il 2009 il numero di veicoli pesanti rispetto al valore registrato nel 2000 non appare tuttavia realistico.

Il Parlamento federale sarà chiamato nel corso dell'anno ad esaminare il nuovo progetto

di Legge sul traffico merci, destinato a sostituire la Legge sul trasferimento di cui si è detto. Si tratterà di un momento importante per definire gli indirizzi nel settore in attesa dell'apertura della galleria ferroviaria di base del San Gottardo.

Documenti di riferimento:

- Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Alpinfo, Berna, diversi anni
- Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Güterverkehr durch die Schweizer Alpen 2006, Berna 2007
- DATEC, Monitoring Flankierende Massnahmen 1. und 2. Semesterbericht 2006, Berna 2007