

Traffici transalpini: un sistema da incrementare, con prospettive per il 2028

Commerci e trasporti

Oliviero Baccelli

I traffici di import ed export di beni via Svizzera costituiscono un termometro delle relazioni economiche fra l'Italia e il Centro Europa e sono anticipatori dei modelli organizzativi dei sistemi di trasporto a livello europeo, in quanto storicamente la Svizzera

ha considerato la politica dei trasporti come uno strumento fondamentale per una moderna politica industriale ed ambientale.

Infatti, per rendere il sistema di attraversamento più efficiente e sostenibile, negli ultimi quindici anni le ferrovie di montagna sono state sostituite da tunnel di base con oltre 20 miliardi di euro di investimenti.

Inoltre, è in corso il raddoppio del tunnel stradale del Gottardo ed anche in questo caso i principali beneficiari sono i sistemi manifatturieri e commerciali a Nord e a Sud dell'Alpi.

I dati di traffico transalpini via Svizzera del 2025 hanno confermato i trend emersi dal 2022. Le statistiche rimarcano come nel quadriennio sia avvenuto un incremento del numero dei veicoli pesanti del 3,6%, raggiungendo i 960.000 mezzi nel 2025, e in parallelo un calo del numero di tonnellate movimentate via ferrovia del 16,1%, passando da 28,3 a 23,74 mln di tonn.

La quota di mercato della ferrovia è passata dal 72,9% del 2022 al 68,6% del 2025.

Il risultato è del tutto differente rispetto alle ambiziose aspettative di ridurre a meno di 650.000 i mezzi in transito indicato come obiettivo principale dal complesso sistema di leggi di incentivo al trasferimento modale dalla strada alla rotaia e

delle iniziative di restrizioni al trasporto stradale di lunga distanza, basate su limitazioni orarie e tasse ambientali commisurate ai livelli di emissione dei camion.

Per sintetizzare, nell'ultimo quadriennio, non è avvenuto il cambio modale di 310.000 mezzi pesanti, equivalenti a circa 5,3 mln di tonn di merci, e la ferrovia ha perso 4,6 mln di tonn lungo questa direttrice che è la componente centrale dell'asse transeuropeo North-Sea-Mediterranean Corridor.

I dati non devono portare ad una lettura semplicistica e indurre in tentazione a classificare come un insuccesso una politica che è da esempio su scala europea. Infatti, nessun altro paese ha una quota di mercato così

elevata della modalità più efficiente dal punto di vista energetico e ambientale e il numero di treni movimentati via ferrovia lungo il solo asse del Gottardo (poco meno di 30.000 all'anno) è molto superiore a quelli del secondo asse ferroviario per rilevanza per l'Italia, quello del Brennero, che ne gestisce circa 21.500 all'anno.

L'analisi richiede lenti bifocali, in grado di leggere sia fenomeni di tipo congiunturale sia prospettive di lungo periodo.

Nel breve periodo, cioè sino alla fine del 2028, è prevedibile che i dati confermeranno questi trend, con trasferimento modale dalla ferrovia verso la strada, che porterà anche un incremento dei passaggi al traforo del Monte Bianco. Questo è dovuto agli stessi fattori che hanno condizionato l'ultimo quadriennio, cioè forti limitazioni dovute a restrizioni e chiusure per la gestione dei cantieri lungo l'asse del Sempione, per l'adeguamento delle

gallerie sino a Domodossola alla sagoma P/C 80, quella necessaria per accogliere i traffici di semi-rimorchi, per l'ammodernamento del terminal di Novara Boschetto e per restrizioni lungo la rete tedesca dell'asse ferroviario parallelo al Reno. Questi cantieri impongono chiusure già annunciate con largo preavviso, che rendono i servizi irregolari e disincentivano i clienti.

La chiusura avvenuta a dicembre del 2025 del servizio dedicato all'autostrada ferroviaria viaggiante fra Novara e Friburgo, che permetteva il trasferimento modale a circa 80.000 camion all'anno, è stato il segnale più rilevante di questo problema di inaffidabilità del servizio.

Il completamento di questi cantieri e la prevedibile messa a regime della prima fase dell'asse transappenninico fra Genova e Voghera, con il completamento della più lunga galleria ferrovia in Italia, quella del Terzo Valico, apre prospettive del tutto differenti per i servizi di trasporto transalpini via Svizzera dall'inizio del 2029.

Infatti, i treni potranno operare con efficienza economica del tutto differente, grazie alla possibilità di disporre di linee a standard europei, cioè in grado di accogliere treni con lunghezza di 740 metri e sagoma P/C 80, già dai porti liguri di Genova e Vado Ligure. Questo amplia il mercato di riferimento anche per la portualità ligure in quanto saranno possibili anche nuove integrazioni internazionali fra la ferrovia e i traffici di tipo Ro/Ro, un mercato dove i porti liguri occupano il secondo posto in Italia grazie a frequenti

servizi verso le isole del Mediterraneo, la Spagna, il Marocco, l'Algeria e la Tunisia. Questa integrazione, che ha come modello il caso di successo del porto di Trieste in cui gli spedizionieri riescono ad offrire servizi fra il Nord della Germania e la Turchia utilizzando in modo integrato la ferrovia e i servizi Ro/Ro, permette di ampliare il mercato di riferimento per la ferrovia transalpina e non solo efficientare quello esistente. Anche l'incremento della capacità dei terminal intermodali nell'area di Milano, ad iniziare dal più rilevante investimento in corso per un nuovo terminal in Europa, quello di Teralp a Milano Smistamento, e da quello di Novara Boschetto di Hupac, contribuirà al perseguimento degli obiettivi svizzeri ed europei. Il tema critico è la gestione della fase di transizione del prossimo triennio, come evidenziato anche dalle scelte della Confederazione Elvetica che ha prolungato ed intensificato la contribuzione pubblica per chi sceglie il sistema ferroviario al fine di colmare una parte dei sovracosti derivanti dalle inefficienze congiunturali della rete infrastrutturale. C'è molta luce in fondo ai tunnel, ma si deve ancora attraversare quasi la metà dei tunnel.

*Responsabile area trasporti, Green
Centro di ricerca dell'Università Bocconi*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**NEL BREVE PERIODO
È PROBABILE
CHE SIANO
CONFERMATI I TREND
DEGLI ANNI PASSATI,
MA POI SI DOVREBBE
MIGLIORARE**



IL PIÙ ANTICO RISTORANTE

Rules a Londra entra nel patrimonio nazionale

La sede di Rules, il ristorante più antico di Londra, aperto nel 1798 a Covent Garden, è stata donata al National Trust, l'ente che tutela dimore storiche e paesaggi in Inghilterra, Galles e Irlanda del Nord. A cederla John Mayhew, proprietario del locale dal 1984 al 2022, che dopo aver venduto l'attività aveva tenuto per sé l'edificio. La donazione, del valore di 11 milioni di sterline, comprende anche la collezione storica di libri degli ospiti, menu e fotografie.