



## **BLS Cargo: il trasferimento del traffico non avanza, servono maggiori sforzi**

### **Comunicato stampa BLS Cargo**

La percentuale di trasporto merci transalpino su rotaia in Svizzera è ancora significativamente superiore a quella degli altri Paesi alpini. Tuttavia, a quattro anni dal completamento della NFTA, si stanno manifestando i primi limiti al successo del trasferimento del traffico: dopo anni di crescita continua, la quota sta nuovamente diminuendo. Nel traffico di transito, i numerosi lavori stradali, le deviazioni e le cancellazioni, gli alti prezzi dei binari e dell'energia e la competitività delle ferrovie stanno avendo un impatto negativo.

La politica di trasferimento del traffico è sancita dalla Costituzione federale e gode di un ampio sostegno da parte della popolazione. La percentuale di trasporto merci su rotaia è rimasta elevata, pari al 72,7% nella prima metà del 2023. Questo successo è dovuto all'abile interazione di diverse misure di politica dei trasporti: l'attuazione coerente della liberalizzazione del trasporto merci su rotaia, la costruzione di nuove e moderne infrastrutture ferroviarie per la NFTA (tunnel di base del Lötschberg, del San Gottardo e del Ceneri e corridoio di 4 metri) e le sovvenzioni operative per il trasporto combinato.

L'economia e le infrastrutture mettono a rischio il trasferimento del traffico

Negli ultimi due anni, tuttavia, il modello di successo ha iniziato a incrinarsi. Dopo l'euforia per il completamento delle tratte NFTA, l'attuale contesto di mercato è estremamente difficile e la ferrovia sta nuovamente perdendo quote di traffico. Il trasporto combinato e quello convenzionale sono attualmente inferiori del 10-15% al livello dell'anno precedente. A ciò si aggiunge il basso livello di stabilità operativa sulla riva destra del Reno, soprattutto in Germania. Su alcune tratte a nord della Svizzera, più della metà dei treni merci viaggia con oltre sei ore di ritardo. L'anno prossimo sono previsti altri grandi cantieri sulla direttrice settentrionale e le tratte saranno addirittura chiuse al traffico merci su rotaia per mesi senza che siano disponibili le necessarie capacità di deviazione. Ciò comporta cancellazioni programmate e anche a breve termine dei treni merci, con un elevato onere finanziario per le aziende di trasporto ferroviario. Da un lato, mancano le entrate; dall'altro, vengono sostenuti costi aggiuntivi elevati a causa delle inefficienze nell'impiego del personale di locomozione e delle locomotive.



La politica di trasferimento funziona solo con un'infrastruttura efficiente

La BLS Cargo è lieta di constatare che l'importanza della politica di trasferimento del traffico è stata confermata nel nuovo rapporto. Accogliamo con favore le misure di sostegno a breve termine già attuate dal governo federale, come la stabilizzazione dei prezzi dell'energia nel 2024, la stabilizzazione delle tariffe di esercizio nel 2024 e l'adeguamento dei prezzi e l'ulteriore sviluppo della TPPC per mantenere la competitività. La TPPC deve essere ulteriormente sviluppata nei prossimi anni, affinché possa continuare a esercitare il suo effetto di guida. La sfida che la politica di trasferimento modale della Svizzera dovrà affrontare nei prossimi anni è la forte dipendenza dagli operatori delle infrastrutture e dagli sforzi dei Paesi limitrofi. Nel rapporto sul trasferimento modale, il Consiglio federale afferma: "Gli sforzi per il prossimo periodo di riferimento devono quindi essere rivolti in primo luogo a mantenere e poi ad aumentare l'efficienza dell'infrastruttura per il trasporto merci nord-sud. I gestori dell'infrastruttura ne sono i principali responsabili. L'obiettivo primario è garantire l'affidabilità e la qualità come prerequisiti fondamentali per consolidare o espandere la quota di mercato del trasporto ferroviario".

Secondo la BLS Cargo, per raggiungere gli obiettivi di trasferimento del traffico e rafforzare ulteriormente la quota di trasporto merci su rotaia, sono necessari miglioramenti per l'intero corridoio, poiché è qui che si trovano i maggiori ostacoli. È urgente intervenire nelle seguenti aree:

- Coordinamento dei cantieri e compensazione: sono necessarie capacità di deviazione in vista dei cantieri estesi e delle chiusure dei percorsi previsti. Dal punto di vista dell'industria del trasporto merci, i lavori di costruzione possono essere eseguiti solo se esistono opzioni di deviazione per almeno l'80% dei volumi di merci. Un'adeguata gestione delle perturbazioni e della qualità deve essere garantita attraverso una migliore cooperazione internazionale tra gli operatori delle infrastrutture.

- Strutture di stazionamento: la qualità del corridoio Reno-Alpino può essere stabilizzata grazie alle strutture di stazionamento disponibili nelle località di confine e sull'Altopiano svizzero. Ciò consente ai treni merci di partire da nord e da sud "in orario", anche in caso di ritardi imminenti. Queste opzioni di stazionamento dovrebbero essere fornite principalmente dalle strutture esistenti nell'ambito dell'assegnazione di binari a breve termine per il trasporto merci e finanziate in caso di necessari ampliamenti.
- Stabilizzazione e riduzione dei prezzi delle tracce: il prezzo delle tracce per il trasporto merci in Svizzera è significativamente più alto rispetto agli altri Paesi del corridoio. Anche i prezzi dell'energia ferroviaria devono essere tenuti sotto controllo. I futuri adeguamenti del prezzo dell'energia ferroviaria dovrebbero garantire che il tasso di aumento del prezzo dell'energia ferroviaria non superi l'andamento del prezzo di mercato del gasolio.

**Comunicato stampa BLS Cargo - 01 dicembre 2023**

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

---

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

**(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003**