

Flussi di traffico transalpino – I numeri

ROMA, 27 settembre 2017



TRT TRASPORTI E TERRITORIO

Enrico Pastori pastori@trt.it

Perchè guardare ai numeri transalpini

- Attraverso le Alpi transita la quasi totalità dell'import –export con i paesi EU e con la Svizzera
- I numeri, i flussi di traffico, ci danno una misura dei fenomeni, delle scelte operate da chi quotidianamente trasporta merce in entrata ed in uscita dal Nord Italia, e degli effetti prodotti da modifiche nelle reti di trasporto
- Confrontare i dati rilevati su diverse direttrici consente di comparare l'effetto di regolamentazioni differenti (es. pedaggi e incentivi) e la prestazione di linee e reti con standard molto diversi tra loro
- Chi rileva con regolarità i traffici? La Svizzera, paese di transito, che ha iniziato a monitorare i flussi con regolarità dagli anni 80 e ha adottato politiche favorevoli al trasferimento modale, seguita poi da Austria e con meno regolarità dalla Francia.

L' osservatorio dei traffici transalpini

A partire dal 1999 l'osservatorio sui traffici transalpini è promosso da:



European Commission
DG MOVE

Swiss Confederation
Federal Office of Transport (FOT)



Annualmente vengono prodotti rapporti divulgativi dei risultati ottenuti, traffico per modalità e per valico, qualità dell'aria, qualità del trasporto.

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-alpine-traffic-observatory-key-figures-2016.pdf>

Sintesi dei principali valori del 2016 rilasciata a Luglio 2017

L'osservatorio dei traffici transalpini

L'osservatorio è uno strumento «unico» che mette assieme dati e informazioni di fonti varie e restituisce una visione completa e coerente dei transiti transalpini. I dati Alpinfo spesso proiettati per introdurre considerazioni sui traffici transalpini, provengono da qui.

Le società che lo realizzano sono guidate da Sigmaplan, da sempre impegnata nel monitoraggio dei transiti attraverso la Svizzera.



WALTER FUSSEIS



Ma chi dovrebbe essere il paese maggiormente interessato ai dati?

L' osservatorio dei traffici transalpini

L' Italia, i cui scambi internazionali dipendono in larga misura dalle relazioni con i partner europei.

Ce ne accorgiamo quando eventi quali l'interruzione di linee (es. Rastatt) mettono in grave difficoltà l'operato dei trasportatori.

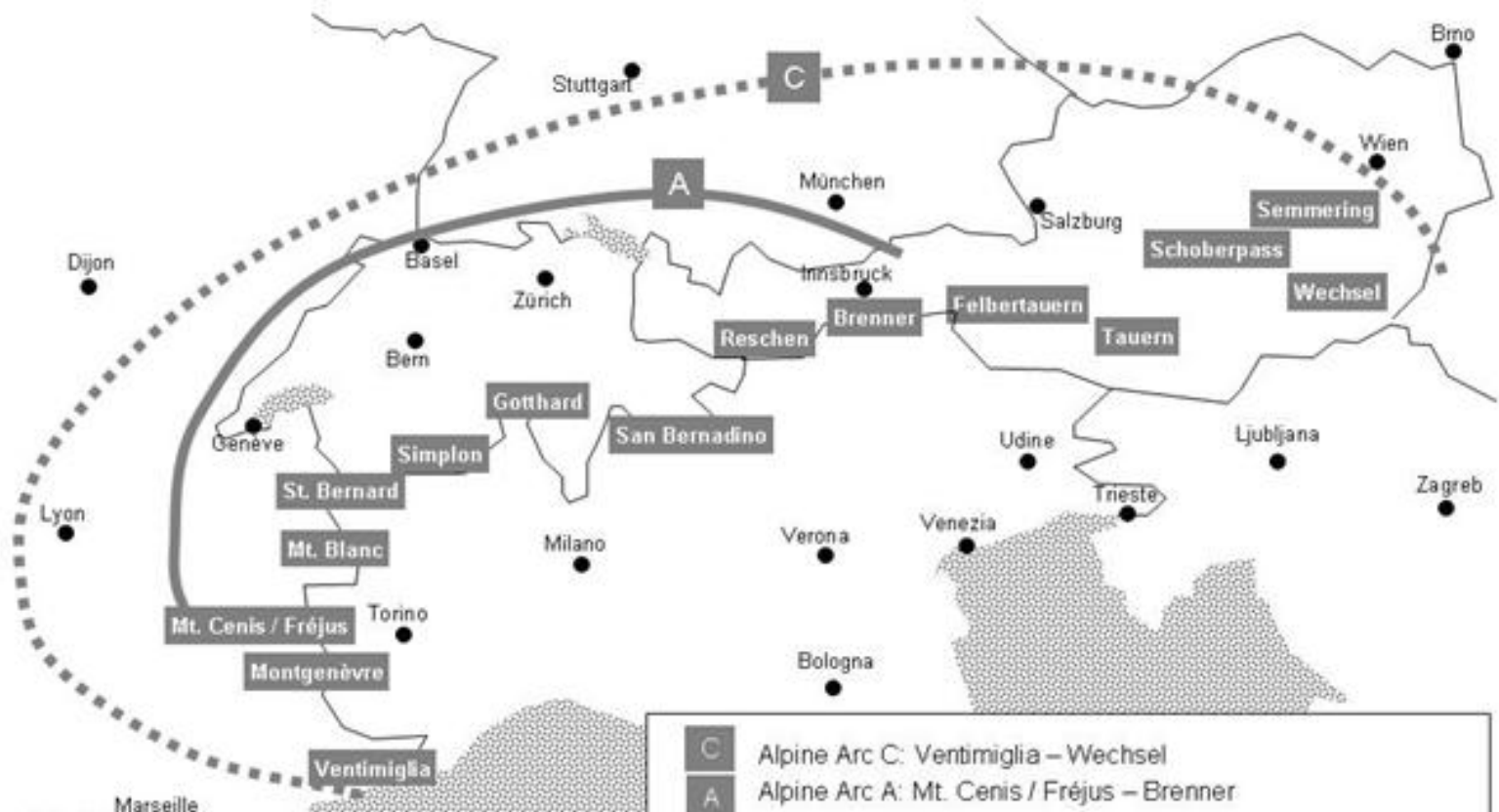
Da quest'anno è stato richiesto che venissero utilizzate fonti italiane per integrare e validare i dati raccolti dall'Osservatorio.

TRT è entrata nel gruppo di lavoro e ha cominciato a raccogliere dati da:

- Ministero**
- Gestori infrastrutture (RFI, ANAS, concessionari)**
- Operatori trasporto (in particolare ferroviari)**

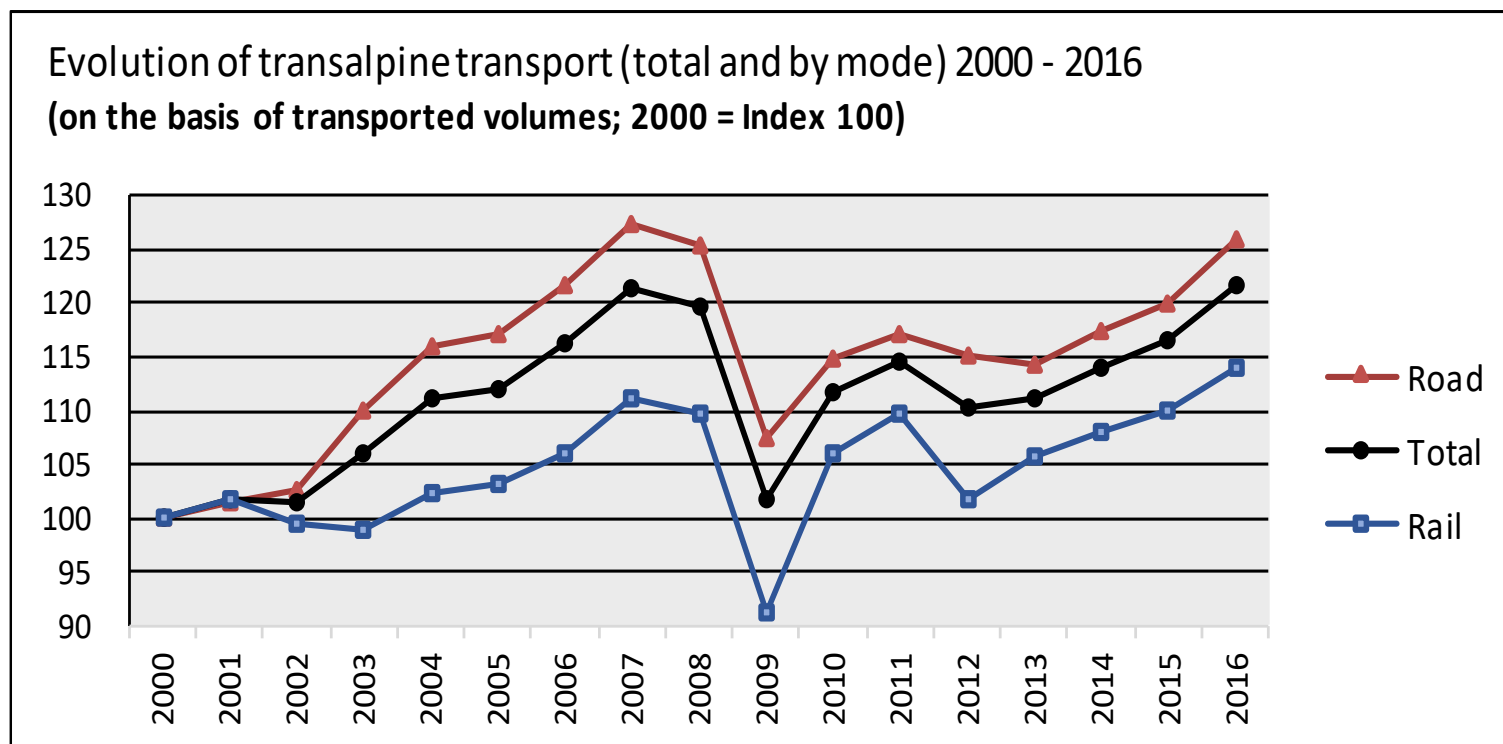
Quali punti di transito?

Non tutti i valichi sono «confini» geografici politici italiani, tutti sono invece confini fisici ed economici



I volumi complessivi

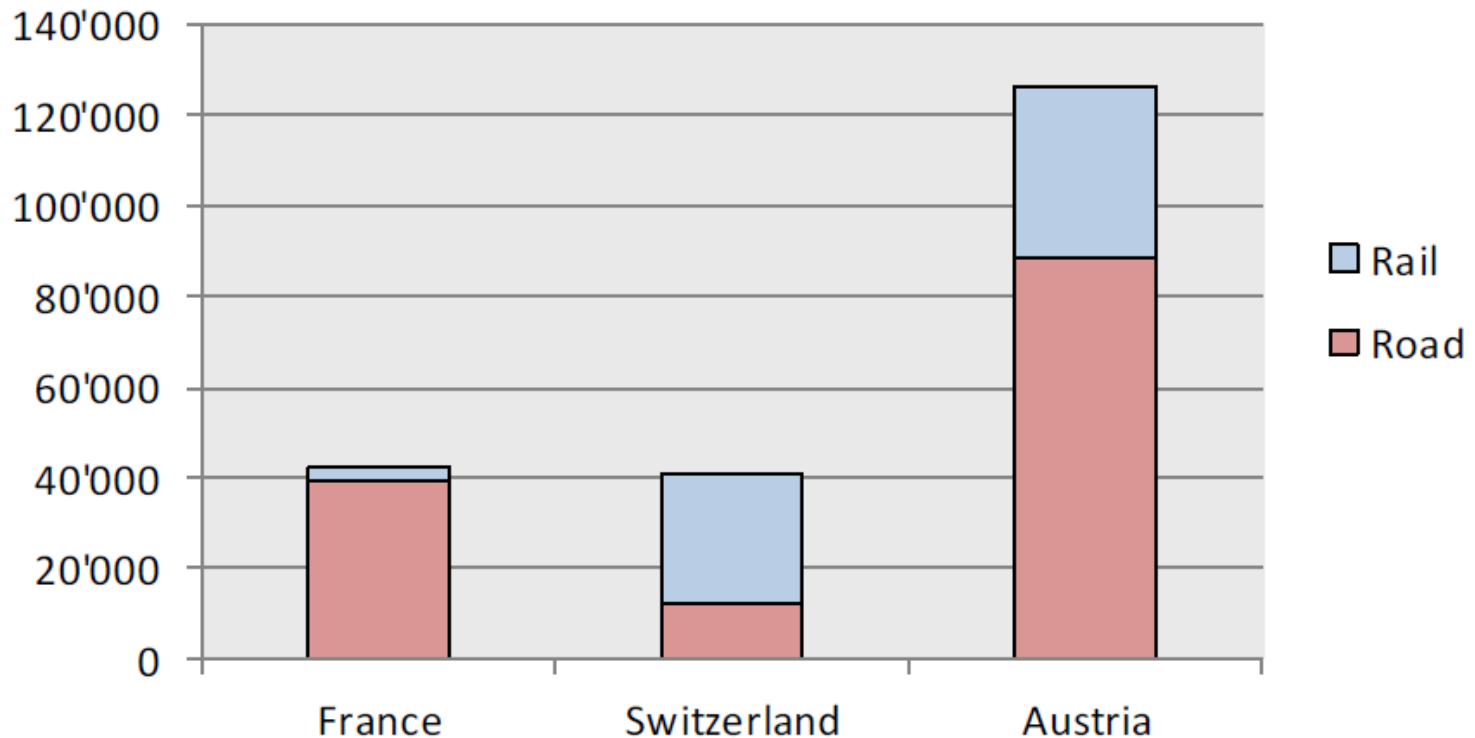
Nel 2016 il complesso del trasporto ha raggiunto un nuovo massimo storico a 209,4 milioni di tonnellate. Di queste 70,4 sono state trasportate su ferro, nuovo record storico. I volumi trasportati via strada, pur prevalenti in valore assoluto, sono invece ancora leggermente inferiori ai massimi storici del 2007.



I flussi aggregati per paese di transito

- La grande maggioranza delle merci ha attraversato le Alpi in Austria (126,5 milioni di tonnellate corrispondenti al 60% del totale).
- Francia e Svizzera hanno quote simili (42,4 e 40,5 milioni di tonnellate corrispondenti rispettivamente al 20% e 19%).

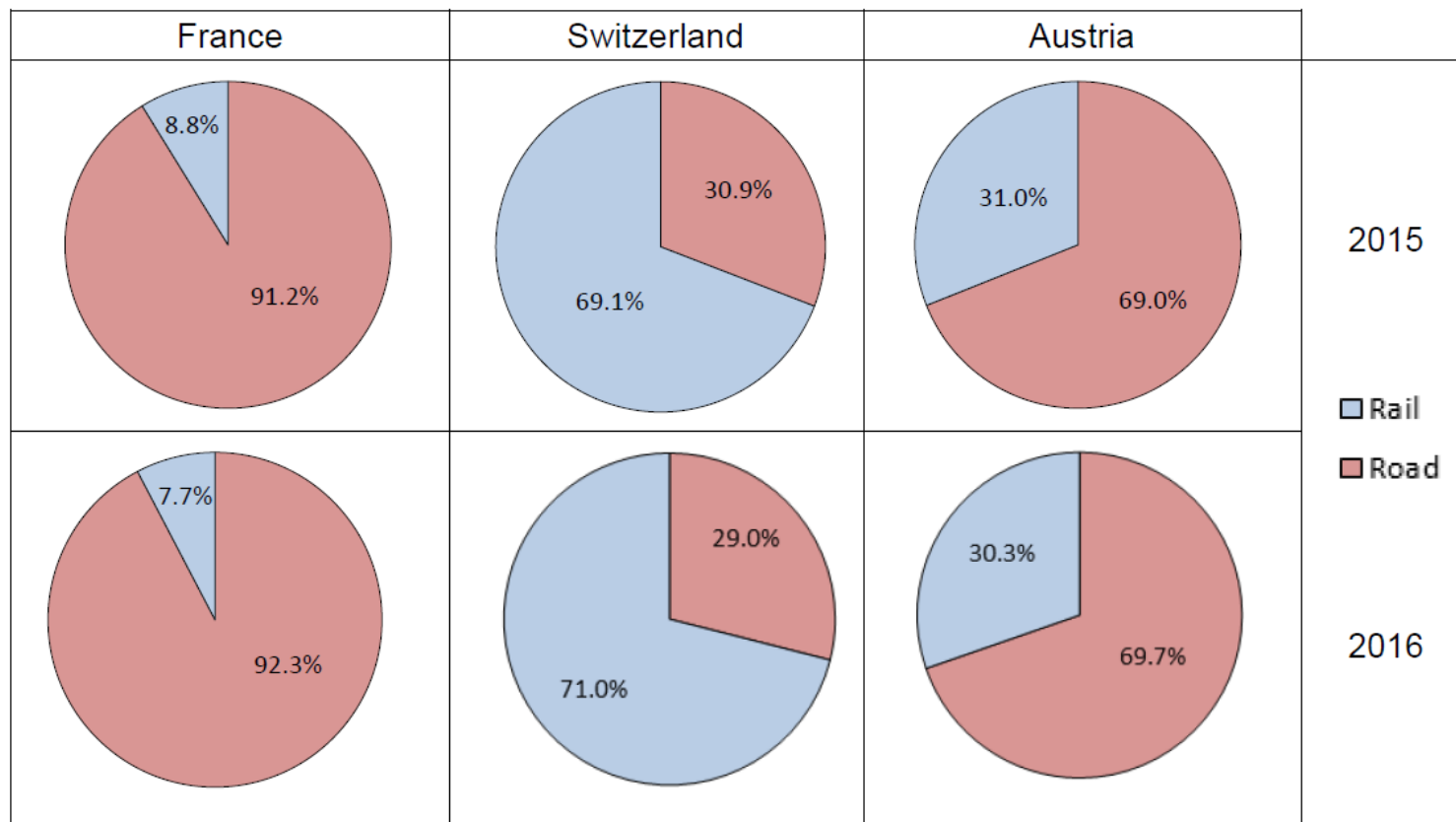
Traffico transalpino per paese e modo (2016), 1000 tonnellate



La ripartizione modale

La ripartizione modale varia significativamente tra i Paesi.

Le differenze sono abbastanza piccole rispetto agli anni precedenti, con la sola eccezione della Svizzera, dove la quota ferroviaria è aumentata di 1,9 punti percentuali e ha raggiunto un nuovo livello record di 71%

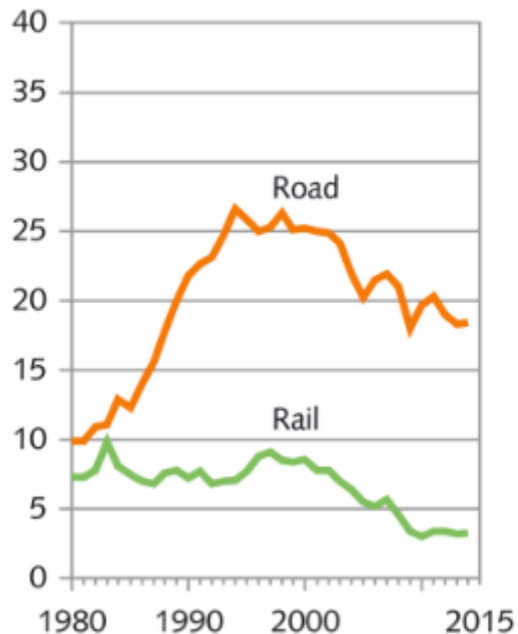


La ripartizione modale

I dati storici evidenziano il ruolo attivo delle politiche di regolamentazione stradale, specie attraverso Svizzera e Austria

France *

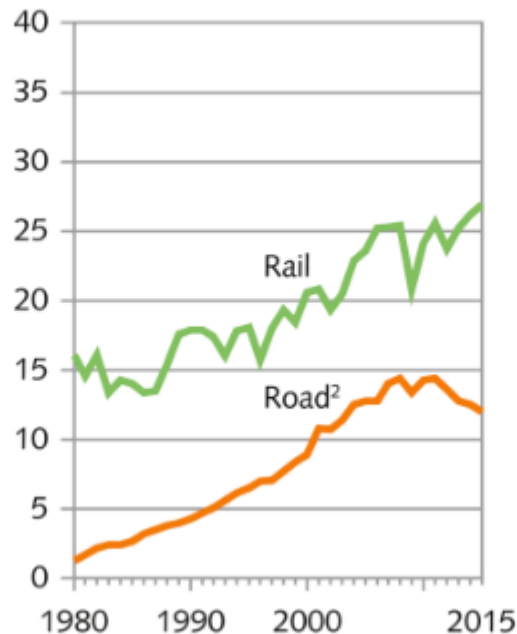
in million net tonnes



* esclude Ventimiglia

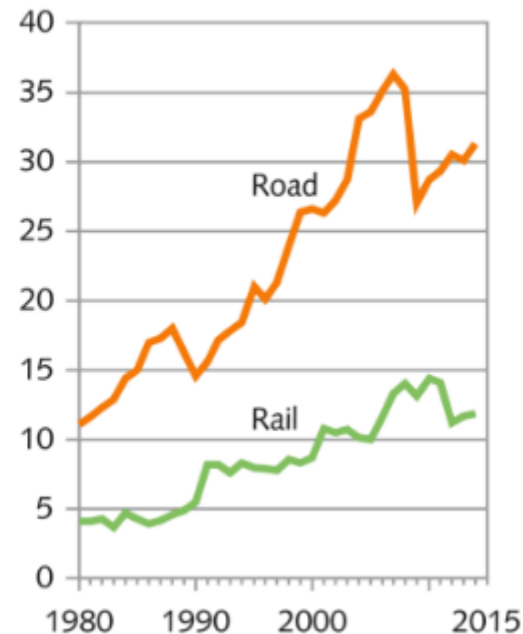
Switzerland

in million net tonnes



Austria *

in million net tonnes

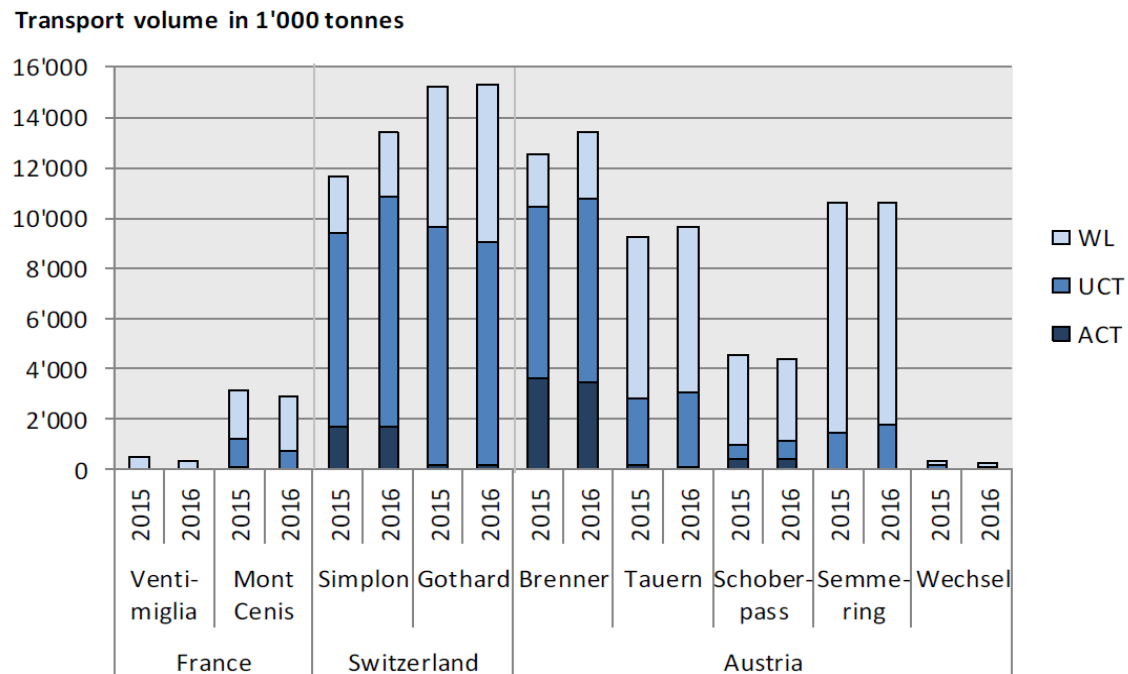


* Solo Brennero

I valichi ferroviari

- L'evoluzione dei volumi di trasporto ferroviario tra il 2015 ed il 2016 è stata eterogenea.
- Volumi più bassi sono stati registrati sui valichi austriaci minori (Wechsel e Schoberpass) e con la Francia, cui ha contribuito l'interruzione di un mese della linea di Ventimiglia.
- Nel 2016 incremento al Sempione e parziale stagnazione del Gottardo legata al trasferimento di volumi di trasporto dal Gottardo al Sempione (disponibilità ridotta della linea di accesso attraverso Luino a causa dei lavori per il "corridoio 4 metri").
- Rilevante anche riduzione pedaggio al Brennero a partire da Gennaio 2016

Traffico ferroviario merci per valico e modalità di carico (2015-2016)

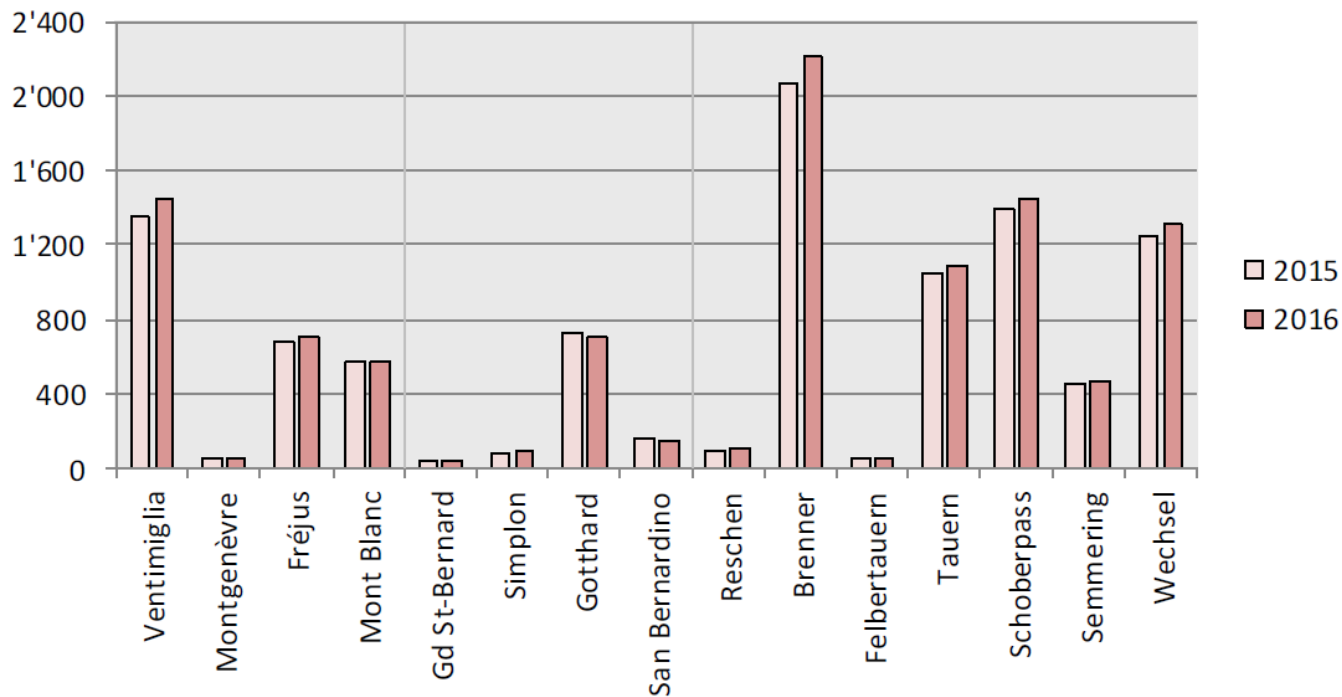


I valichi stradali

- Il trasporto stradale tra 2015 e 2016 è aumentato in Francia e Austria, diminuito in Svizzera.
- Da segnalare anche riduzione pedaggio al Brennero a partire da Gennaio 2016

Traffico stradale per valico per numero di veicoli (2015-2016)

Number of HGV > 3.5t in 1'000



E il 2017?

- Il 2016 si è chiuso con l'apertura della nuova galleria di base del Gottardo parte del progetto AlpTransit, capacità incrementata in quantità e qualità.
- Non ancora disponibili dati complessivi, tuttavia dati sul primo semestre pubblicati con riferimento ai valichi Svizzeri segnalano un leggero calo dei volumi ferroviari.
- Lavori accessori su linee feeder a sud non consentono ancora il pieno sfruttamento della capacità aggiuntiva, ad esempio la chiusura di Luino per 6 mesi quest'anno ha ridotto il potenziale di adduzione.
- Il fattore «Rastatt», si farà sentire sui numeri 2017, la stima dell'impatto economico di questa chiusura potrà essere fatta a valle ma è già evidente la portata. Il corridoio Reno - Alpino, asse portante dell'economia Europea (già «Blue Banana»), ha mostrato una vulnerabilità forse eccessiva e messo in evidenza l'impreparazione dal punto di vista europeo a gestione di shock di questo tipo.
- Come ci stiamo preparando a beneficiare a pieno degli interventi completati?
 - Treni più lunghi – Adeguamento linee - Adeguamento terminal
 - Una «rete» di trasporto tutti i nodi ed archi devono garantire i medesimi standard

Grazie

Enrico Pastori pastori@trt.it