

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Sulle Alpi svizzere va ancora in scena il contro-shift modale (70,3%)

Nicola Capuzzo · Friday, March 21st, 2025

I numerosi cantieri, e le conseguenti restrizioni al traffico, che si sono succeduti sui corridori ferroviari nord – sud attraverso le Alpi svizzere hanno fatto proseguire anche nel 2024 la tendenza al contro-shift modale sui corridoi interessati.

L'ultimo report dell'Ufficio federale dei trasporti della Confederazione elvetica ha rilevato come il traffico su ferro nell'ultimo anno sia calato di 1,7 punti percentuali (dal 72 al 70,3%; [a fine 2022 era del 73,9%](#)). Complessivamente, i volumi di merce trasportati su treno sono scesi del 3,7%, mentre quelli che hanno viaggiato su strada sono saliti del 4,8%. Più precisamente lo scorso anno si sono registrati 960.000 transiti di autocarri, ossia 44.000 in più del 2023 nonché circa 310.000 in più rispetto al valore target, che era stato fissato a 650.000.

A determinare queste tendenze, secondo l'Uft, è stato soprattutto il “numero eccezionalmente elevato di restrizioni dovute ai cantieri sul corridoio ferroviario nord-sud”, che in assenza di adeguata pianificazione e di sufficienti deviazioni si è tradotto in una perdita di terreno della modalità ferroviaria a favore di quella stradale. Di contro, il trasporto su strada transalpino attraverso la Svizzera si è invece svolto in modo nel complesso regolare, con l'unica eccezione di rilievo rappresentata dalla chiusura parziale dell'autostrada A13 in Mesolcina per diverse settimane a causa del maltempo e il conseguente trasferimento dei transiti di autocarri dal San Bernardino al San Gottardo.

Rispetto alle tratte ferroviarie colpite da lavori e chiusure, hanno avuto particolare impatto quella totale, per tre settimane, della tratta della valle del Reno tra Karlsruhe e Basilea. In Italia, le restrizioni più pesanti sono quelle che hanno interessato la tratta del Sempione, la linea di Luino e la Milano–Domodossola. La prima, in atto dal 9 al 30 agosto, ha portato al dirottamento dei treni lungo il Gottardo. La seconda, che si è dipanata nel gennaio dello scorso anno, ha inciso sui traffici da e per il terminal di Busto Arsizio/Gallarate. Infine le criticità sulla Domodossola – Milano, presenti da giugno a settembre, hanno pure limitato la capacità sull'asse del Sempione. Secondo l'Uft, nel periodo di massimo picco delle chiusure, ovvero tra le settimane 33 e 35 del 2024 (ovvero tra il 12 agosto e il 1 settembre scorsi), il numero di treni merci transitati lungo le Alpi è calato del 29,6%, mentre il volume della merce trasportata è sceso del 33,4%.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, March 21st, 2025 at 10:00 am and is filed under [Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.