



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

UFT Centro di competenza per i dati sul traffico merci

Traffico merci transalpino in Svizzera

Indicatori 2019 e

interpretazione dell'evoluzione

Redatto nell'ambito dell'organizzazione del progetto Monitoraggio delle misure di accompagnamento
Aprile 2020



Indice

1	Evoluzione del volume del traffico transalpino	3
	Tabella riassuntiva	3
1.1	Traffico merci su strada.....	3
1.2	Traffico merci su ferrovia.....	4
1.3	Principali fattori trainanti del traffico merci transalpino: sviluppo economico e attività commerciali	6
1.4	Traffico complessivo e ripartizione modale	7
2	Monitoraggio ambientale (inquinamento atmosferico).....	9
Allegato	11
	Informazioni supplementari sul traffico merci ferroviario attraverso le Alpi	11
	Tasso di utilizzo della capacità del traffico merci ferroviario.....	11
	Monitoraggio della qualità	13

1 Evoluzione del volume del traffico transalpino

Tabella riassuntiva

Numero di veicoli merci pesanti (in 1000)	2019				2018	2019	
	1° semestre		2° semestre				
	Totale	(+/-)	Totale	(+/-)	Totale	Totale	(+/-)
CH (totale)	465	-2.5%	434	-6.7%	941	898	-4.6%
San Gottardo	337	-3.0%	306	-7.2%	677	643	-5.1%
San Bernardino	65	-7.7%	66	-9.6%	144	131	-8.7%
Sempione	45	+8.6%	44	-0.9%	86	89	+3.7%
Gran San Bernardo	18	+1.6%	17	+1.9%	34	34	+1.8%
Totale CH (autotreni, autoarticolati)	421	-2.3%	387	-7.4%	849	808	-4.8%
Brennero (autotreni, autoarticolati)	1'254	+0.6%	1'215	+3.3%	2'422	2'469	+1.9%

Secondo la modalità di trasporto (in 1000 t nette)	2019				2018	2019	
	1° semestre		2° semestre				
	Totale	(+/-)	Totale	(+/-)	Totale	Totale	(+/-)
Totale CH strada e rotaia	19'784	-3.3%	18'007	-6.0%	39'627	37'790	-4.6%
Strada CH	5'788	-2.4%	5'353	-7.1%	11'698	11'141	-4.8%
Rotaia CH	13'996	-3.7%	12'653	-5.6%	27'929	26'649	-4.6%
Totale ferrovia San Gottardo	8'067	+1.1%	7'044	-4.0%	15'320	15'111	-1.4%
Totale ferrovia Sempione	5'929	-9.4%	5'609	-7.5%	12'609	11'538	-8.5%
TCC San Gottardo	2'653	-9.2%	2'316	-15.2%	5'651	4'969	-12.1%
TCC Sempione	871	-1.3%	778	+2.5%	1'643	1'650	+0.4%
TCC totale	3'524	-7.3%	3'094	-11.3%	7'293	6'618	-9.3%
TCNA San Gottardo	5'414	+8.5%	4'729	+3.6%	9'553	10'142	+6.2%
TCNA Sempione	4'278	-13.2%	4'143	-10.0%	9'531	8'422	-11.6%
TCNA totale	9'692	-2.3%	8'872	-3.2%	19'084	18'564	-2.7%
Rola S. Gottardo	0	-100.0%	0	-100.0%	117	0	-100.0%
Rola Sempione	779	+6.0%	688	-1.8%	1'435	1'467	+2.2%
Rola totale	779	-3.5%	688	-7.7%	1'552	1'467	-5.5%

Legenda: veicoli merci pesanti = veicoli merci > 3,5 t

(+/-) = scostamento percentuale dallo stesso periodo dell'anno precedente

Tabella 1: evoluzione dei transiti transalpini di veicoli merci pesanti attraverso la Svizzera e volume del traffico merci transalpino su strada e rotaia nel 2019 rispetto all'anno precedente.

1.1 Traffico merci su strada

- Rispetto all'anno precedente, nel 2019 il numero di transiti di veicoli merci pesanti (VMP) nel traffico merci transalpino in Svizzera è diminuito ulteriormente, scendendo a 898 000; ciò corrisponde a un calo di circa 43 000 unità (-4,6 % rispetto al 2018). Nel 2019 il numero dei transiti risulta quindi complessivamente inferiore di oltre un terzo (-36,0 %) rispetto all'anno di riferimento 2000.
- Il valore è pertanto di 248 000 unità in più rispetto all'obiettivo di 650 000 transiti annui che, secondo l'articolo 3 della legge federale concernente il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi (LTrasf) doveva essere raggiunto entro il 2018.
- Nel secondo semestre 2019 il numero di VMP nel traffico merci transalpino è diminuito del 6,7 per cento rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, scendendo a 434 000; ciò corrisponde a un calo di circa 30 000 veicoli.
- Nel secondo semestre 2019 il traffico merci stradale è stato interessato soltanto da poche limitazioni, con singole chiusure causate da incidenti o cantieri.
- La causa principale del calo nel traffico merci stradale attraverso le Alpi è stato l'indebolimento della congiuntura nei Paesi di rilevanza per il trasporto merci attraverso la Svizzera, in particolare la stagnazione del volume di commercio esterno dell'Italia per la zona UE (cfr. fig. 1 e 2).
- Ai due valichi alpini più importanti il volume di traffico nel 2019 è stato inferiore a quello del 2018: la flessione più accentuata (-8,7 %) si è registrata al San Bernardino, secondo maggior valico (14,6 % di tutti i transiti), mentre al San Gottardo (71,6 % di tutti i transiti) è stata del 5,1 per cento.

- Al Sempione, dopo il calo registrato nel 2018 a seguito delle chiusure dovute a intemperie, il numero di transiti è aumentato del 3,7 per cento rispetto all'anno precedente; al Gran San Bernardo, si rileva un incremento pari all'1,8 per cento rispetto al 2018.
- Al Brennero il numero di transiti è nuovamente aumentato, passando a 2,47 milioni (+1,9 %) contro i 2,42 milioni del 2018. Il tasso di crescita è stato pertanto leggermente inferiore rispetto a quello degli anni precedenti. I due valichi francesi hanno segnato una stagnazione, con variazioni minime sia al Fréjus (-0,5 % rispetto al 2018) sia al Monte Bianco (+0,0 % rispetto al 2018).
- Rispetto all'anno precedente, il volume di trasporto (in t) su strada attraverso le Alpi ha registrato un calo del 4,8 per cento, ovvero di portata simile a quello del numero di transiti (-4,6 %). Nel 2019 il carico medio dei veicoli merci pesanti che hanno attraversato le Alpi svizzere è rimasto invariato a 12,4 tonnellate.

1.2 Traffico merci su ferrovia

- Nel 2019 il traffico merci ferroviario attraverso le Alpi svizzere ha registrato un volume di 1,3 milioni di tonnellate in meno, segnando un calo del 4,6 per cento rispetto al 2018: complessivamente, nel 2019 sui due valichi alpini svizzeri sono transitate su rotaia merci per 26,6 milioni di tonnellate, contro i 27,9 milioni del 2018.
- Il volume di trasporto del traffico merci ferroviario transalpino è quindi di 2,1 milioni di tonnellate inferiore a quello del 2016, il valore più alto mai misurato (28,7 mio. t).
- Nel secondo semestre 2019 il calo rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente (-5,6 %) è stato più consistente di quello rispetto al primo semestre 2019 (-3,7 %).
- Quest'andamento al ribasso è riconducibile principalmente alla debole situazione congiunturale. Inoltre, l'evoluzione è limitata dall'affidabilità tuttora insufficiente del traffico merci su rotaia lungo il corridoio Reno-Alpi come pure da numerosi ulteriori eventi speciali, quali il lungo sciopero in Francia.
- Nel secondo semestre 2019 si è registrato un leggero miglioramento della puntualità (cfr. all., cap. Monitoraggio della qualità, pag. 12). Tuttavia, a causa delle limitazioni di capacità dovute ai numerosi cantieri, alla carenza di risorse delle imprese di trasporto ferroviario (soprattutto di macchinisti) nonché alla mancata concertazione tra i diversi attori della catena di creazione del valore aggiunto (gestori dell'infrastruttura, imprese di trasporto ferroviario, operatori del TC, gestori di terminali, spedizionieri e caricatori), la situazione non è ancora soddisfacente.
- Considerando singolarmente gli assi ferroviari si delinea un calo del volume sia al Sempione (-8,5 %) sia al San Gottardo (-1,4 %), con incidenza decisamente maggiore al primo. Nel 2019 la quota di traffico merci ferroviario transalpino attraverso la Svizzera transitato sull'asse del San Gottardo è stata del 57 per cento, ovvero superiore di due punti percentuali rispetto a quella del 2018.
- Particolarmente interessato dal calo di volume è il trasporto in carri completi (TCC), che ha registrato una riduzione del 9,3 per cento. Sull'autostrada viaggiante (Rola) il volume si è ridotto del 5,5 per cento, mentre per il traffico combinato non accompagnato (TCNA) la diminuzione è stata del 2,7 per cento.
- Nel periodo in esame il volume del TCC è sceso del 9,3 per cento, riconducibile in particolare a un andamento negativo al San Gottardo (-12,1 %): nel primo semestre 2019 quest'ultimo aveva segnato una riduzione del 9,2 per cento che ha proseguito, acuendosi, nel secondo semestre (-15,2 %). Al Sempione invece il TCC è leggermente aumentato rispetto al 2018 (+0,4 %): dopo un ulteriore calo nel primo semestre (-1,3 %), nel secondo semestre si è registrata una crescita (+2,5 %).
- Il TCNA non ha raggiunto il livello record del 2018: nel 2019 sono stati trasportati in totale 18,6 milioni di tonnellate, ovvero 520 000 tonnellate in meno (-2,7 %) rispetto all'anno precedente, con un andamento tuttavia diverso ai due assi ferroviari. Quello del San Gottardo ha infatti segnato un aumento dei volumi del 6,2 per cento, in particolare nel primo semestre (+8,5 %), poi leggermente ridotto nel secondo (+3,6 %), mentre quello del Sempione ha segnato un notevole calo (-11,6 %), nel primo semestre più accentuato (-13,2 %) rispetto al secondo (-10,0 %).
- La Rola ha registrato un calo del volume pari al 5,5 %, proseguendo la tendenza già osservata nel 2018: sono stati trasportati attraverso le Alpi circa 86 600 VMP, ossia circa 10 400 veicoli in meno rispetto all'anno precedente. La riduzione è riconducibile principalmente alla soppressione dell'autostrada viaggiante del San Gottardo Basilea-Lugano a fine 2018 come pure l'insufficiente puntualità dei treni sul restante collegamento Friburgo i.Br. - Novara.

- Conseguenza di questi sviluppi è che la quota del TCNA sull'insieme del traffico ferroviario transalpino è aumentata di 1,4 punti percentuali, portandosi al 69,7 per cento. Il TCC è invece a quota 24,8 per cento, in seguito a una riduzione di 1,4 punti percentuali. La quota della Rola, pari al 5,5 per cento, nel 2019 è rimasta invariata.
- Anche nel 2019 sugli assi ferroviari nord-sud la disponibilità del traffico merci ferroviario transalpino è stata influenzata da numerose chiusure e limitazioni di capacità dovute a cantieri.
- Alle chiusure programmate a lungo termine si sono aggiunti numerosi eventi a breve termine, che hanno interessato in particolare l'asse Lötschberg-Sempione. I lavori per la messa in sicurezza della galleria tra Iselle e Domodossola hanno richiesto, ad esempio, diverse interruzioni e limitazioni di capacità. Inoltre, lo sciopero generale in corso dall'inizio di dicembre in Francia ha colpito gravemente il traffico merci su rotaia sulle tratte di accesso alla Svizzera via Francia. Trattandosi soprattutto di trasporti che interessano l'asse del Lötschberg-Sempione, tali eventi hanno provocato la riduzione delle quantità trasportate.
- Nel 2019 le quote di mercato delle imprese di trasporto ferroviarie (ITF) nel traffico merci transalpino hanno subito solo poche variazioni rispetto al 2018. FFS Cargo International si conferma leader del mercato anche nel 2019 (-1,0 punti percentuali rispetto al 2018) nonostante abbia registrato delle perdite, con una quota di mercato pari al 39,5 per cento. Al secondo posto resta la BLS Cargo, con una quota del 28,1 per cento (+0,5 punti percentuali rispetto al 2018), al terzo si posiziona FFS Cargo, con il 23,6 per cento. Le due ITF riunite sotto la denominazione FFS insieme coprono tuttavia ancora quasi due terzi (63,1 %) del mercato del traffico merci su rotaia attraverso le Alpi svizzere. La quota delle restanti imprese, pari a solo l'8,8 per cento (+2,0 punti percentuali rispetto al 2018), è esigua; quella maggiore è detenuta da DB Cargo (5,3 %).

Quote di mercato in % in base alle t nette-nette	2018			2019			Variazione (in punti %)
	San Gottardo	Sempione	Totale	San Gottardo	Sempione	Totale	Totale 2018- 2019
FFS Cargo Int.	43.1%	37.6%	40.5%	46.7%	30.1%	39.5%	-1.0%
BLS Cargo	8.9%	48.7%	27.6%	8.3%	54.1%	28.1%	+0.5%
FFS Cargo	40.8%	8.3%	25.6%	37.8%	5.2%	23.6%	-1.9%
DB Cargo	2.3%	4.0%	3.1%	1.2%	10.6%	5.3%	+2.2%
TX Logistik	3.2%	1.3%	2.3%	4.4%	0.0%	2.5%	+0.2%
Railcare	1.6%	0.0%	0.9%	1.5%	0.0%	0.9%	-0.0%
Altre	0.0%	0.1%	0.0%	0.2%	0.1%	0.1%	+0.1%

Tabella 2: quote di mercato dei principali attori nel traffico merci transalpino in percentuale (sulla base delle t nette-nette; valori arrotondati alla prima cifra decimale).

1.3 Principali fattori trainanti del traffico merci transalpino: sviluppo economico e attività commerciali

- Un fattore importante per lo sviluppo del traffico merci transalpino in Svizzera è l'andamento dell'economia in ambito europeo e segnatamente in Italia.
- Per tutto il 2019 il prodotto interno lordo (PIL) nei Paesi presi in considerazione ha registrato una crescita continua, seppur bassa.
- Dal 2018 al secondo trimestre 2019 la crescita del PIL ha continuato a rallentare sia in Svizzera sia in Germania e in Italia, nel secondo semestre 2019 è leggermente aumentata in Svizzera, mentre è rimasta stazionaria negli altri due Paesi.
- La figura seguente indica le variazioni trimestrali del PIL nel 2018 e 2019.

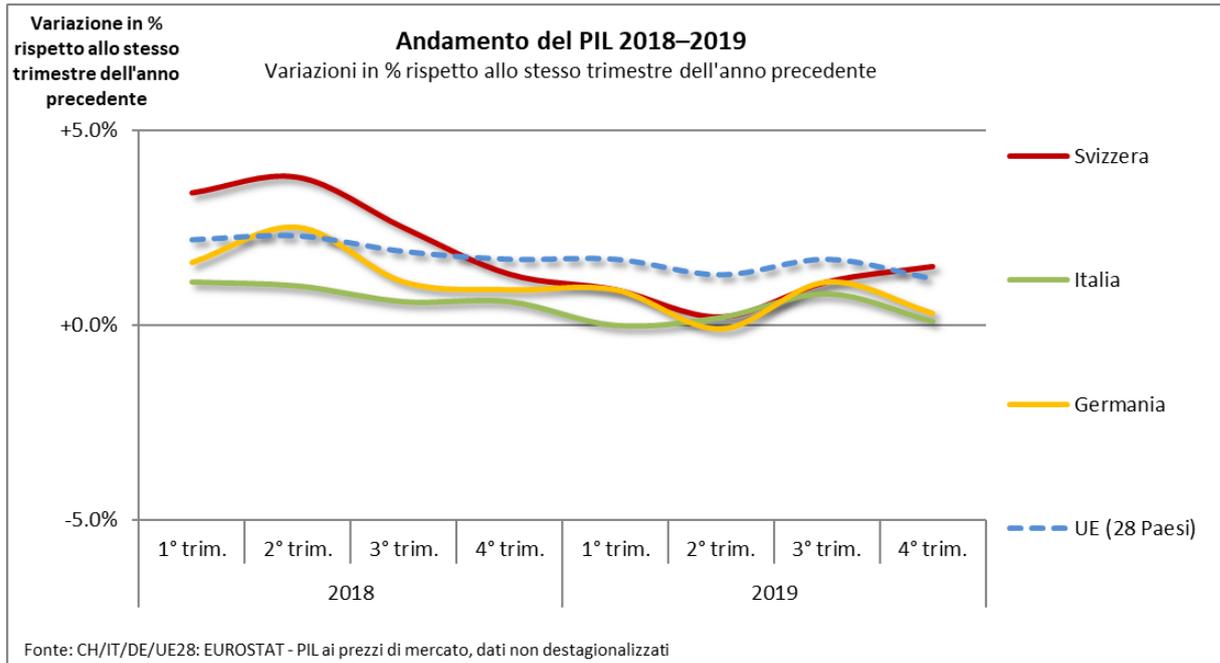


Figura 1: andamento del PIL, in % rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente.

- L'andamento del commercio esterno è strettamente legato allo sviluppo economico. Poiché una gran parte del traffico transalpino in Svizzera è costituita dai trasporti da e verso l'Italia, esiste una correlazione diretta tra l'evoluzione del commercio intracomunitario dell'Italia e quella del traffico merci transalpino. La figura seguente illustra l'andamento del volume del commercio esterno di Svizzera, Germania, Italia e UE nonché l'andamento del volume dei trasporti in tonnellate nel traffico merci attraverso le Alpi svizzere senza distinzione tra le varie modalità di trasporto.

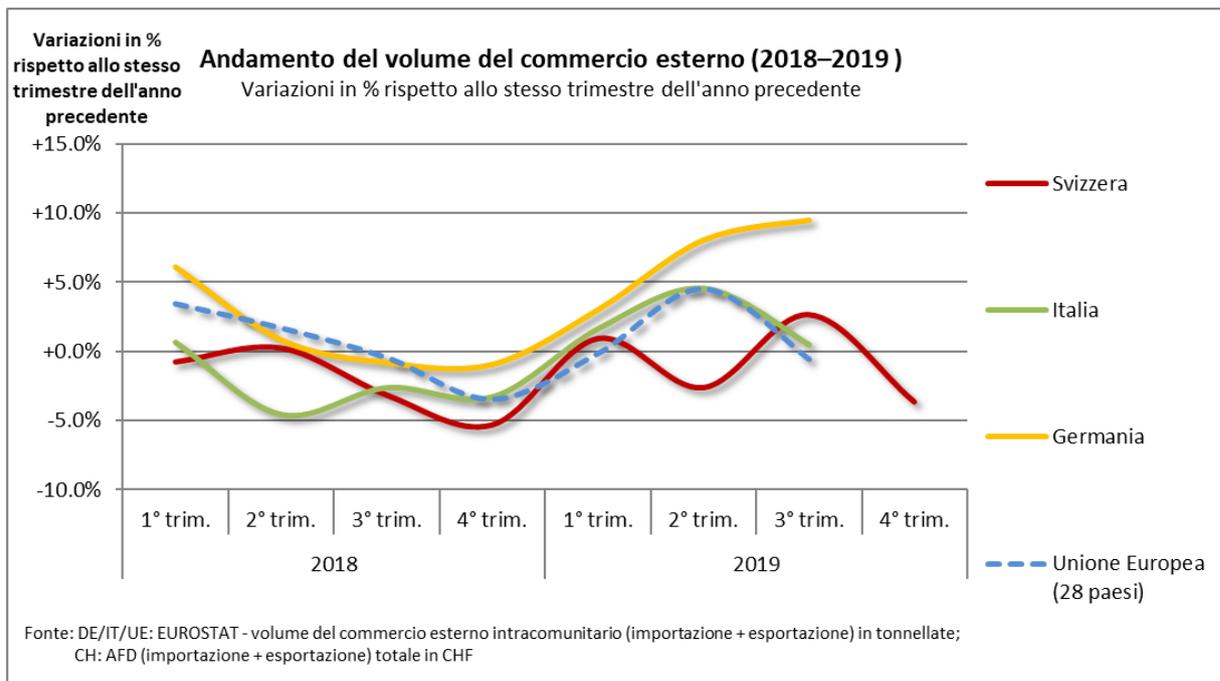


Figura 2: andamento del PIL, in % rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente.

- Il commercio esterno ha registrato la crescita maggiore in Germania, che nei primi tre trimestri 2019 è diventata più dinamica. Una tendenza simile, ma notevolmente più debole, si registra nel primo semestre anche per l'Italia, la cui crescita del commercio esterno è però tornata quasi a zero nell'ultimo trimestre.
- Dopo un'evoluzione in linea di principio in calo nel 2018, nel 2019 le attività di commercio esterno della Svizzera hanno registrato un'evoluzione discontinua: nel primo e terzo trimestre erano infatti in leggera crescita (+0,9 e +2,6 %) mentre nel secondo e quarto trimestre in calo (-2,6 % e -3,7 %).

1.4 Traffico complessivo e ripartizione modale

- Nel 2019 attraverso le Alpi sono state trasportate complessivamente 37,8 milioni di tonnellate di merci, corrispondenti a una diminuzione di 1,8 milioni di tonnellate, ovvero del 4,6 per cento, rispetto all'anno precedente.
- Il calo è stato particolarmente netto nel secondo semestre 2019 (-6,0 %), mentre nel primo semestre era ancora del 3,3 per cento.

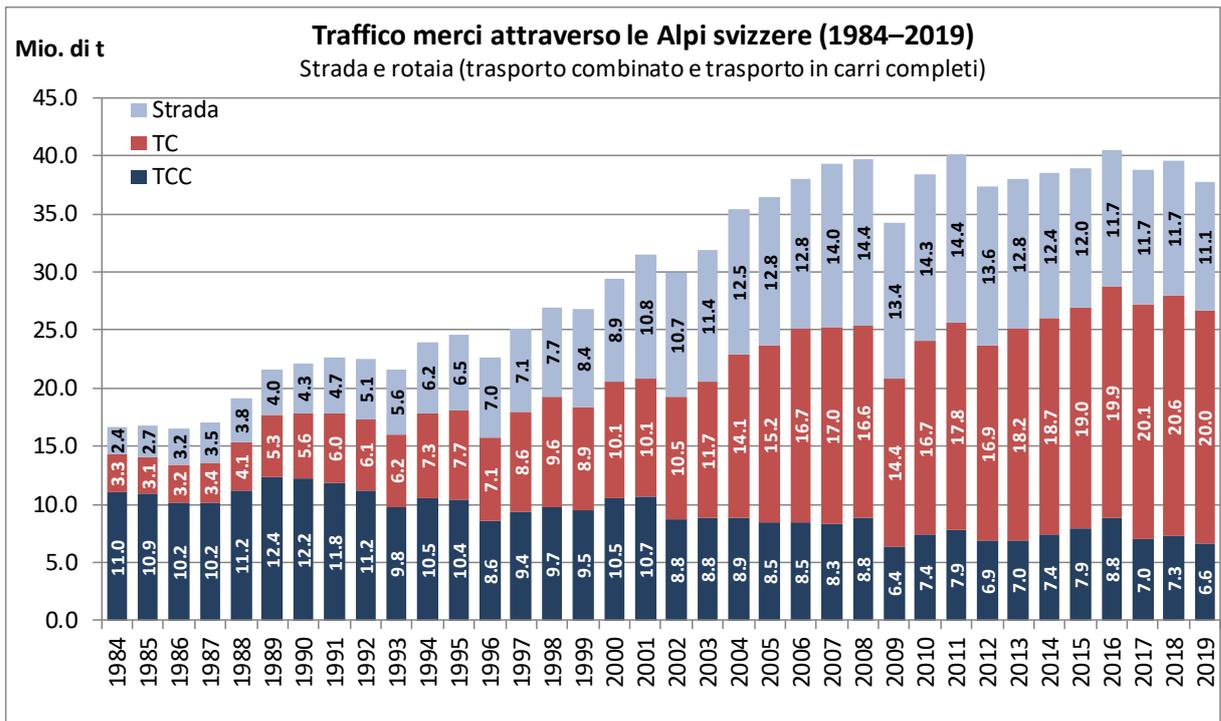


Figura 3: evoluzione del traffico merci transalpino 1984-2019.

- La diminuzione del volume di traffico, simile per la ferrovia e la strada, lascia la quota della ferrovia sull'intero traffico merci transalpino 2019 invariata rispetto a quella dell'anno precedente, ovvero al 70,5 per cento (cfr. fig. 4). Oltre la metà del volume di merci continua ad attraversare le Alpi svizzere nel trasporto combinato (TC).

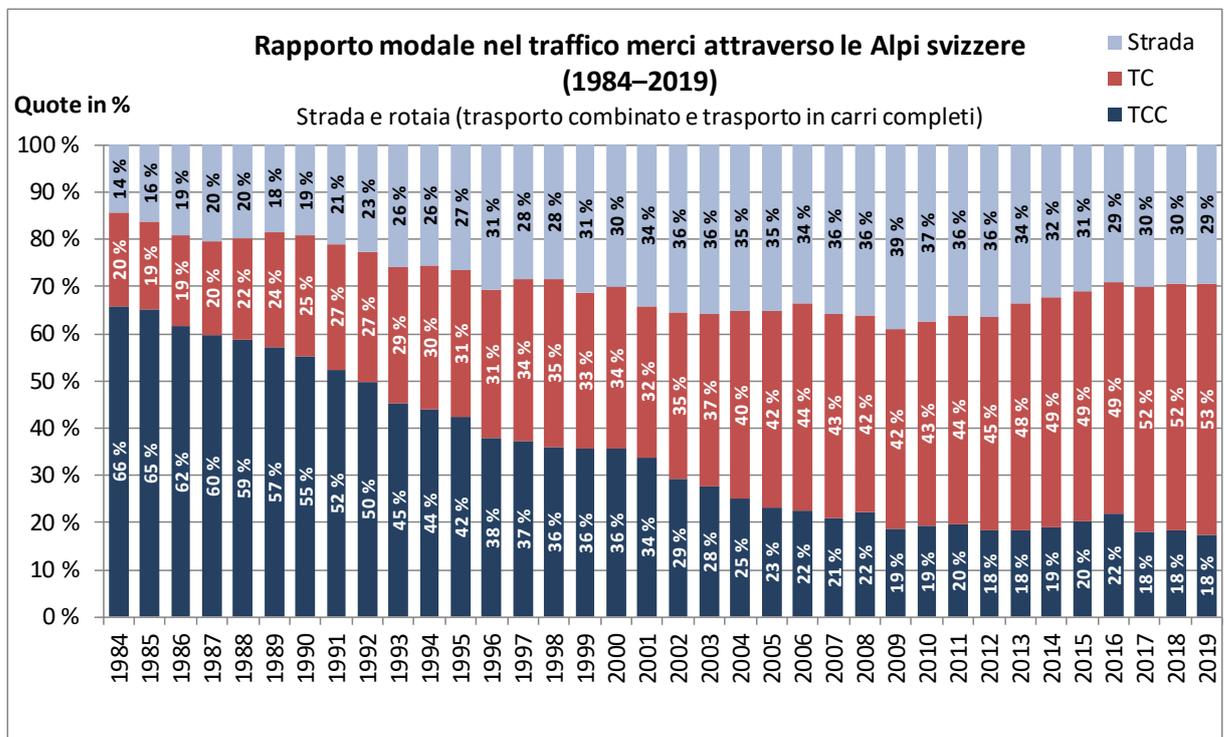


Figura 4: evoluzione del traffico merci transalpino 1984-2019.

2 Monitoraggio ambientale (inquinamento atmosferico)

Il progetto «Monitoraggio delle misure di accompagnamento - Ambiente (MMA-A)», gestito congiuntamente dall'UFAM e dai Cantoni ubicati lungo gli assi di transito A2 e A13, misura l'evoluzione dell'inquinamento atmosferico e acustico lungo i principali assi di transito (San Gottardo e San Bernardino). Nel presente capitolo vengono illustrate le principali misurazioni relative all'inquinamento atmosferico.

- L'inquinamento da ossidi di azoto (NO_x) lungo la A2 e la A13 continua a ridursi: a 5 stazioni di rilevamento su 6 nel 2019 i dati sono stati i più bassi mai registrati dall'inizio delle misurazioni.
- Dall'inizio delle misurazioni si registra una diminuzione anche della concentrazione di NO₂, poco rilevante nella prima decade. Negli ultimi 8 anni la sua riduzione è stata particolarmente evidente soprattutto sui siti maggiormente inquinati. Sulla A2 il risultato nelle valli interne della Svizzera meridionale (Moleno TI) era solo di poco superiore al valore limite annuale di immissione, che è invece stato rispettato sul versante nord dell'arco alpino (Erstfeld UR), alla stazione sull'Altipiano centrale (Reiden LU) nonché al sito di rilevamento alpino meno trafficato (Rothenbrunnen GR) lungo la A13. Restano invece ancora notevolmente superiori al valore limite di NO₂ i risultati a Camignolo A2, nella Svizzera meridionale, e nella zona di Basilea.
- Dall'inizio delle misurazioni si registra ovunque una diminuzione anche della concentrazione di PM10 con valori, nel 2019 come già nel 2018, inferiori a quelli limite a tutte le stazioni.
- Notevolmente diminuito dall'inizio delle misurazioni è l'inquinamento da fuliggine, con 3 stazioni di rilevamento che hanno registrato i valori più bassi in assoluto. Questi restano, tuttavia, ancora molto al di sopra del livello accettabile sotto il profilo della salute.

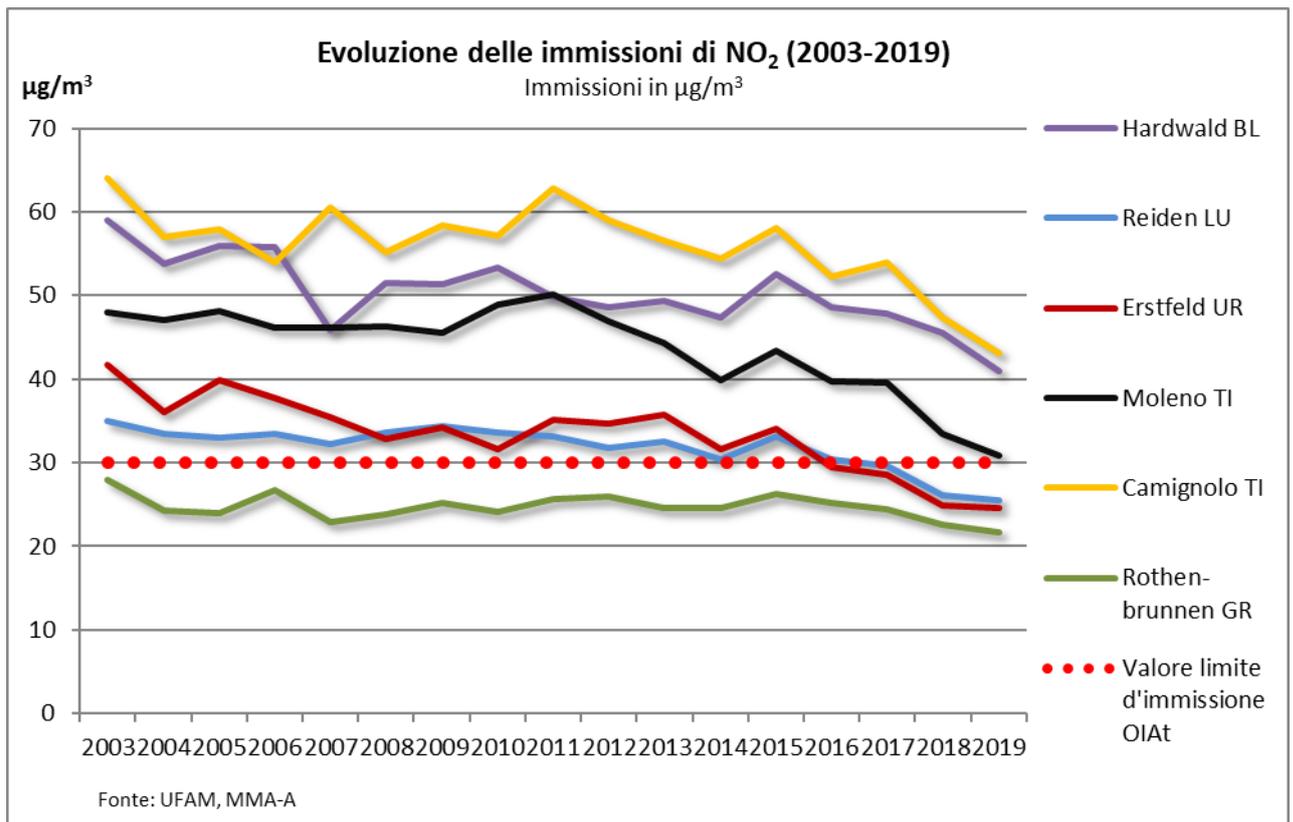


Figura 5: valori medi annui relativi alla concentrazione di NO_x dal 2003.

La riduzione di NO_x e del carico di fuliggine, risultante anche dai rilevamenti sui siti NABEL di Härkingen e Sion nelle immediate vicinanze delle autostrade, indica chiaramente il calo delle emissioni dei veicoli. I VMP transitati nel 2019 nelle valli alpine sulla A2 e sulla A13 hanno prodotto poco più del 18 per cento di tutte le emissioni di NO_x attribuibili al traffico autostradale. La quota della categoria di emissioni EURO VI per i VPM nel 2019 è stata pari a circa il 62 per cento. Per i prossimi anni sono

previsti ulteriori cali delle emissioni a seguito del considerevole aumento dei veicoli EURO VI, a condizione che vengano rispettate le pertinenti norme sui gas di scarico e che la rispettiva tecnologia esprima tutta la propria efficacia. A causa dei complessi processi chimici che avvengono nell'atmosfera è necessaria un'ulteriore riduzione dell'inquinamento da NO_x per poter ottenere una nuova riduzione del carico di NO_2 e, quindi, rispettare ovunque il relativo valore limite. Allo stesso modo, lungo gli assi di transito deve essere ulteriormente ridotto l'inquinamento da polveri fini e, soprattutto, di fuliggine.

Allegato

Informazioni supplementari sul traffico merci ferroviario attraverso le Alpi

Tasso di utilizzo della capacità del traffico merci ferroviario

Nell'ambito delle attività dell'Osservatorio del traffico merci stradale e ferroviario nella regione alpina Svizzera-UE è stato effettuato un rilevamento sistematico dell'utilizzazione delle tracce orarie disponibili. Fino all'entrata in esercizio della galleria di base del San Gottardo, avvenuta l'11 dicembre 2016, la capacità a disposizione del traffico merci ammontava complessivamente a 290 treni al giorno per ogni direzione. A seguito dell'entrata in esercizio della galleria, la capacità è aumentata di 12 tracce al giorno. Pertanto, le capacità a disposizione del traffico merci transalpino su rotaia lungo i due assi nord-sud si presentano come illustrato in tabella.

Asse	Capacità traffico merci dall'11.12.2016 numero treni/giorno in entrambe le direzioni
Asse del Lötschberg-Sempione	110
Asse del San Gottardo	192
Totale	302

Tabella 1: capacità delle tracce sugli assi nord-sud nel traffico merci transalpino (da confine a confine).

I seguenti grafici illustrano il tasso di utilizzo delle capacità ferroviarie nel 2018-2019 per l'asse del San Gottardo e per quello del Lötschberg-Sempione¹.

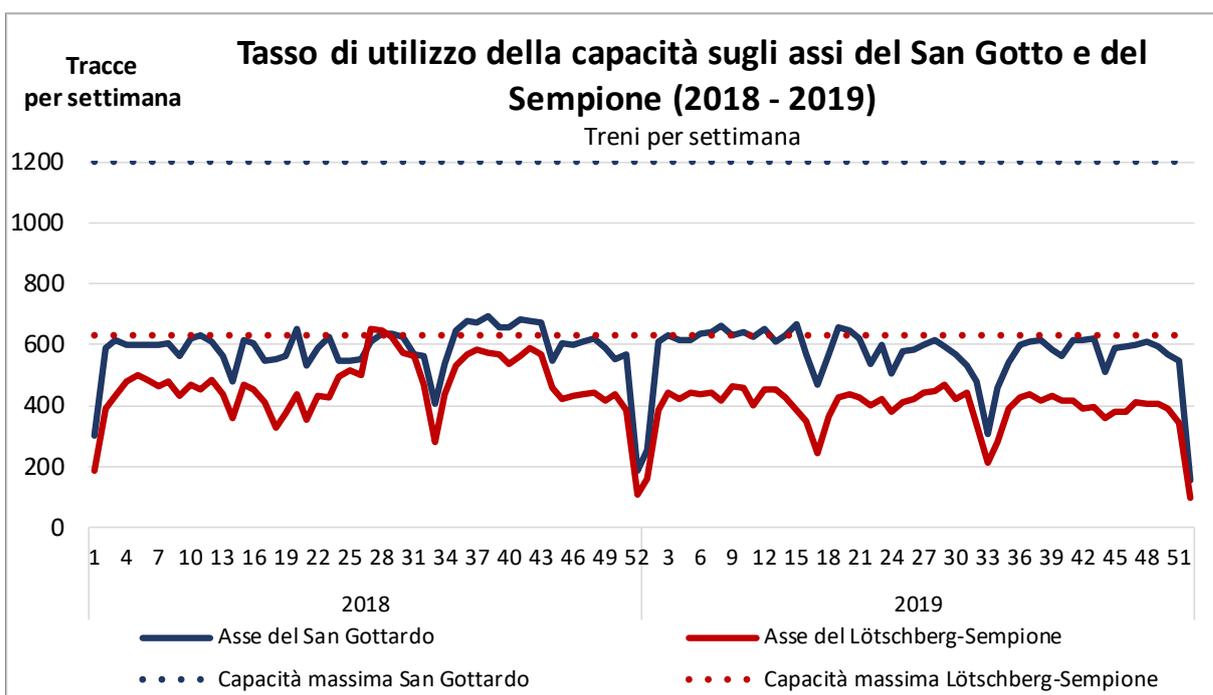


Figura 6: tasso di utilizzo della capacità sugli assi del San Gottardo e del Lötschberg-Sempione 2018-2019. Capacità: tracce per il traffico merci transalpino da confine a confine (Basilea - Chiasso/Luino/Domodossola).

¹ Ogni settimana sono disponibili, in linea di massima, circa 1035 tracce (ovvero 1065 a partire dall'11.12.2016) sull'asse del San Gottardo e 633 su quello del Lötschberg-Sempione. Va precisato che alla capacità nel fine settimana è stato attribuito un peso inferiore in virtù dell'attenuazione dell'andamento settimanale. Ad esempio, per il calcolo della capacità settimanale sull'asse del San Gottardo le 180 (ovvero 210) tracce disponibili giornalmente sono moltiplicate per il fattore 5,75 anziché 7, così da tenere in debita considerazione sia l'andamento complessivo, sia quello relativamente contenuto del fine settimana. Le cifre riportate vengono considerate costanti, ma la disponibilità effettiva può essere inferiore in seguito a lavori di costruzione e manutenzione e a chiusure dovute a intemperie o incidenti.

A entrambi i valichi alpini, nella seconda metà del 2019 si registra una riduzione delle capacità delle tracce impiegate. Nel confronto con il 2018, il tasso di utilizzo complessivo sull'asse del San Gottardo sull'intero 2019 è diminuito del -1.1 punti percentuali, raggiungendo il 47.6 per cento, quello sull'asse del Sempione è calato del -11.2 per cento, scendendo al 62,0 per cento.

Monitoraggio della qualità

Il miglioramento della qualità, in particolare la puntualità del traffico ferroviario transalpino, costituisce un fattore fondamentale per il successo della politica di trasferimento. Con il monitoraggio integrato della qualità per il TC, l'UFT mira a:

- sorvegliare costantemente l'evoluzione della qualità (soprattutto nel TC transalpino) rendendone conto tramite indicatori facilmente rilevabili; e
- riconoscere precocemente deficit e punti deboli nell'evoluzione della qualità per poter adottare le misure necessarie.

A questo scopo, la Rola e gli operatori del TCNA sono sottoposti a inchieste riguardanti i ritardi e la qualità del servizio di ogni relazione. La figura sottostante mostra l'evoluzione della puntualità nel biennio 2018-2019.

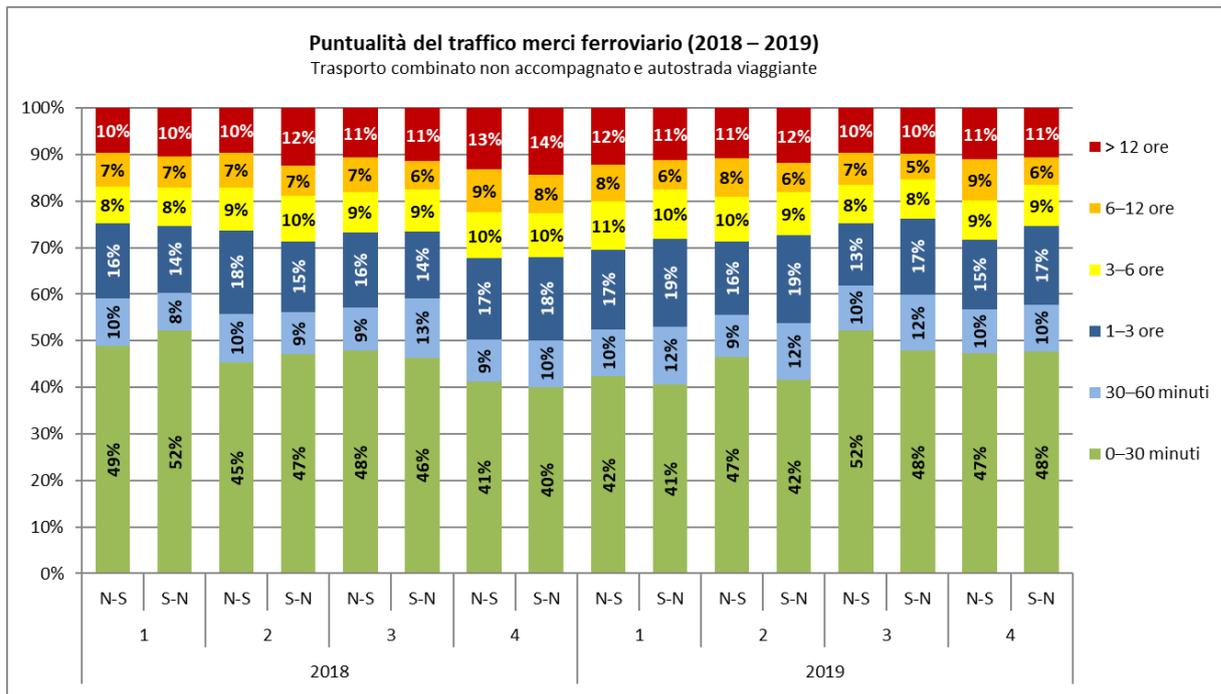


Figura 7: puntualità nel traffico transalpino 2018-2019. Fonte: risultati del rilevamento continuo (trimestrale e specifico per le diverse relazioni) effettuato presso gli operatori del TC.

Nel 2019 la puntualità del TC transalpino è leggermente migliorata: in media, nel secondo semestre è giunta a destinazione puntuale (ritardi di 0-30 min.) poco più della metà dei treni, mentre nel 2018 era decisamente inferiore alla metà (44 %). Anche la quota dei treni in notevole ritardo (oltre 3 ore) è scesa rispetto al 2018 (29 %), attestandosi al 25,6 per cento, ma è comunque giunto a destinazione con oltre tre ore di ritardo un quarto dei treni del TC. Anche quest'anno tale evoluzione è dovuta alle numerose deviazioni e temporanee chiusure di tratte per lavori di costruzione e a carenti disponibilità di macchinisti e mezzi di trazione di alcune imprese.

La qualità del traffico merci ferroviario transalpino resta pertanto insoddisfacente e impedisce un ulteriore trasferimento dalla strada alla rotaia.