

Scheda n.2: Andamento del traffico mercantile nel tempo (tonnellate)

Italia-Francia

- Il traffico merci per ferrovia attraverso l'intera frontiera italo-francese tra il 1997 (anno del massimo) e il 2017 è diminuito del 72%

Italia-Francia , ferrovia 1997-2017 → – **72%**

- Il traffico merci su strada attraverso l'intera frontiera italo-francese (da Ventimiglia al Monte Bianco) tra il 2001 (anno del massimo) e il 2017 è diminuito dello 0,6%

Italia-Francia , strada 2001-2017 → – **0,6%**

- Il traffico mercantile terrestre totale tra Italia e Francia tra il 2001 (anno del massimo) e il 2017 è diminuito del 13,2%

Italia-Francia, totale 2001-2017 → – **13,2%**

Il traffico ferroviario attuale lungo l'asse della Val di Susa (meno di 3 milioni di tonnellate/anno) corrisponde all'incirca al 15% della capacità minimale della linea esistente secondo le stime di RFI (circa 20 milioni di tonnellate/anno).

Italia-Svizzera (stessi intervalli di tempo)

- Il traffico merci per ferrovia tra Italia e Svizzera tra il 1997 e il 2017 è aumentato del 54,3%

Italia-Svizzera, ferrovia 1997-2017 → + **54,3%**

- Il traffico merci su strada tra Italia e Svizzera tra il 2001 e il 2017 è aumentato del 12,5%

Italia-Svizzera, strada 2001-2017 → + **12,5%**

- Il traffico merci totale tra Italia e Svizzera tra il 2001 e il 2017 è aumentato del 25,3%

Italia-Svizzera, totale 2001-2017 → + **25,3%**

Italia-Austria (stessi intervalli di tempo)

- Il traffico merci per ferrovia tra Italia e Austria tra il 1997 e il 2017 è aumentato del 51,4%

Italia-Austria, ferrovia 1997-2017 → + **51,4%**

- Il traffico merci su strada tra Italia e Austria tra il 2001 e il 2017 è aumentato del 53,8%

Italia-Austria, strada 2001-2017 → + **53,8%**

- Il traffico merci totale tra Italia e Austria tra il 2001 e il 2017 è aumentato del 43,5%

Italia-Austria, totale 2001-2017 → + **43,5%**

Il differente andamento non ha motivazioni tecnologiche

Tra il 1997 e il 2007 il traffico ferroviario mercantile lungo la Val di Susa si è ridotto del 43,6%

– **43,6%**

Nello stesso periodo (cioè prima dell'entrata in servizio di qualsiasi nuova infrastruttura in Svizzera) il traffico ferroviario tra Italia e Svizzera è cresciuto del 43,7%

+ **43,7%**

Confronto tra le infrastrutture ferroviarie del Fréjus e quelle Svizzere

Trafo storico del Fréjus:

lunghezza 13,6 km;

altitudine max 1335 m

Trafo storico del Lötschberg (Svizzera centrale):

lunghezza 14,6 km;

altitudine 1340 m

Trafo storico del S. Gottardo:

lunghezza 15,0 km;

altitudine 1151 m

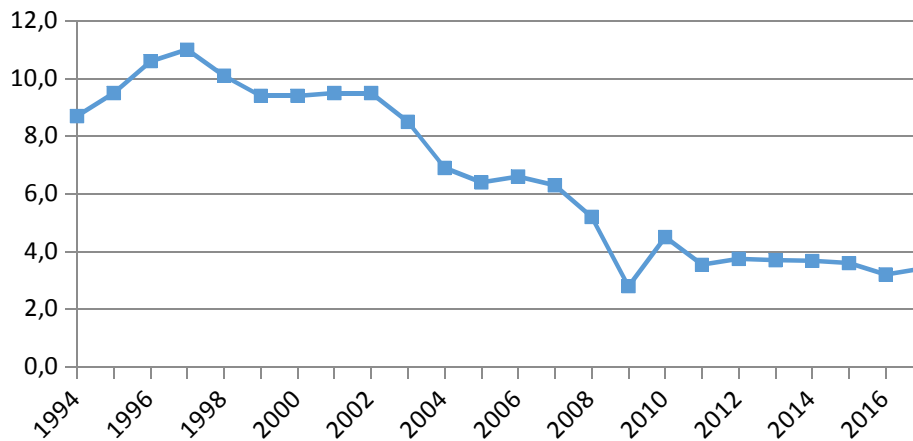
Il tunnel di base del Lötschberg è entrato in funzione (a una sola canna) nel 2007; quello del Gottardo nel 2016.

I dati citati sono tutti reperibili presso l'ufficio federale dei trasporti della Confederazione Svizzera

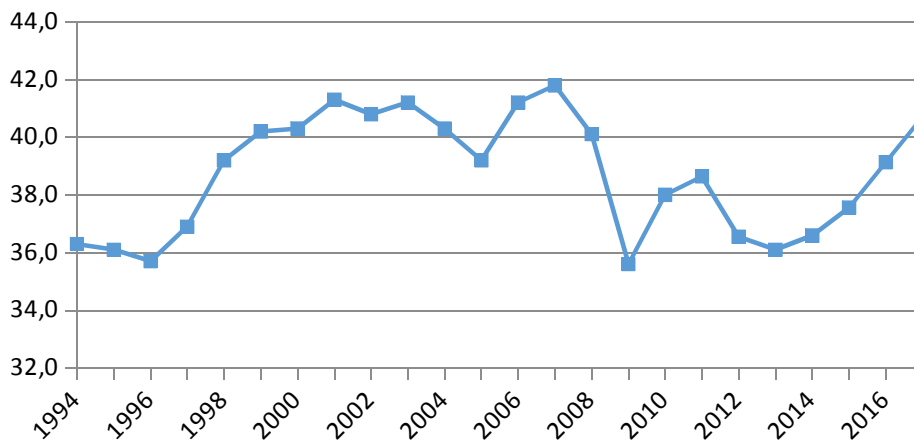
In allegato ci sono i grafici relativi agli andamenti temporali.

Andamenti

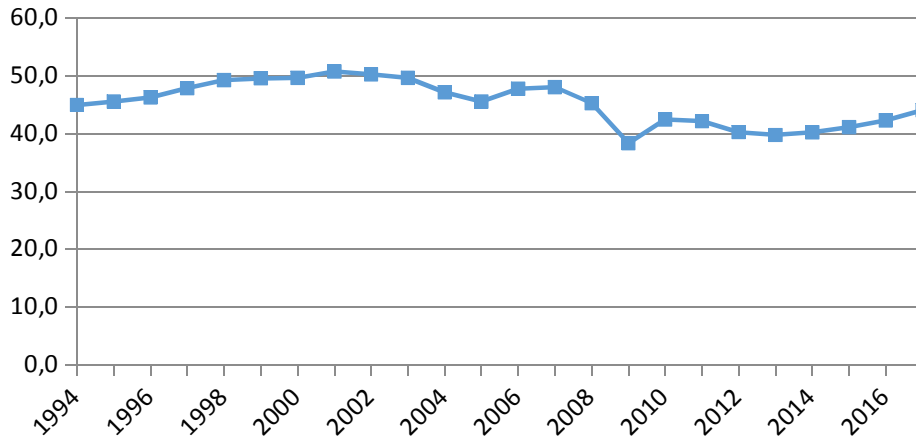
Traffico merci Italia Francia lungo la ferrovia



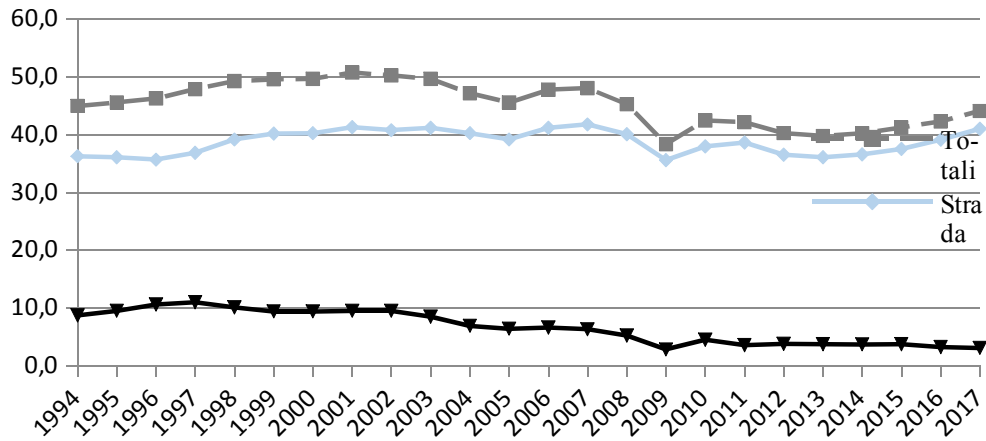
Traffico merci Italia Francia lungo la strada



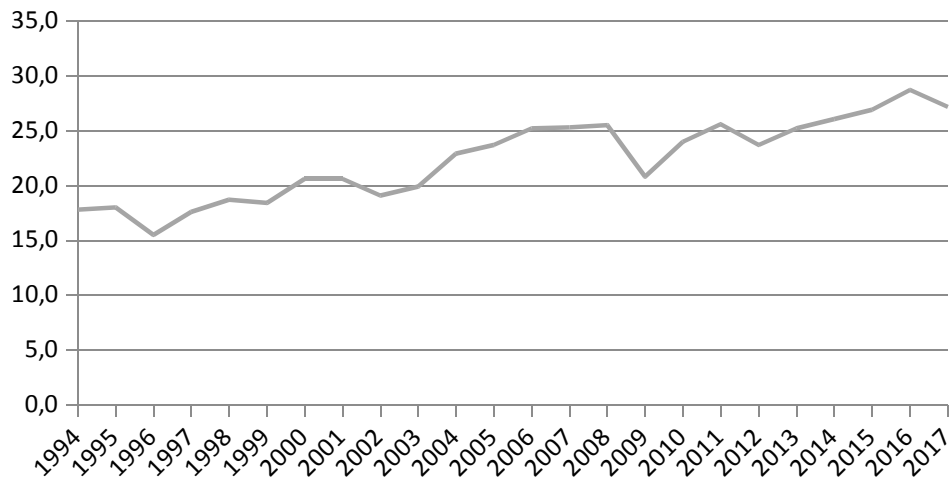
Totale Italia-Francia



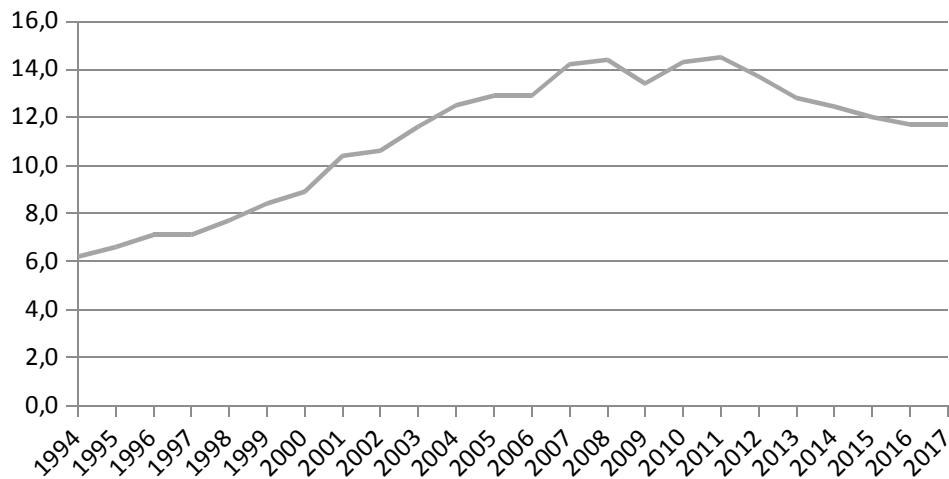
Merci totali Italia-Francia



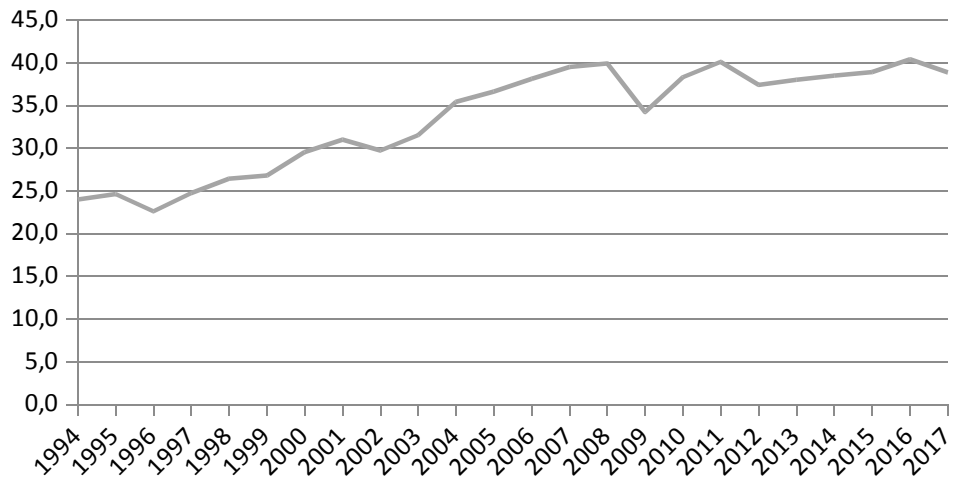
Totale ferrovia Svizzera-Italia



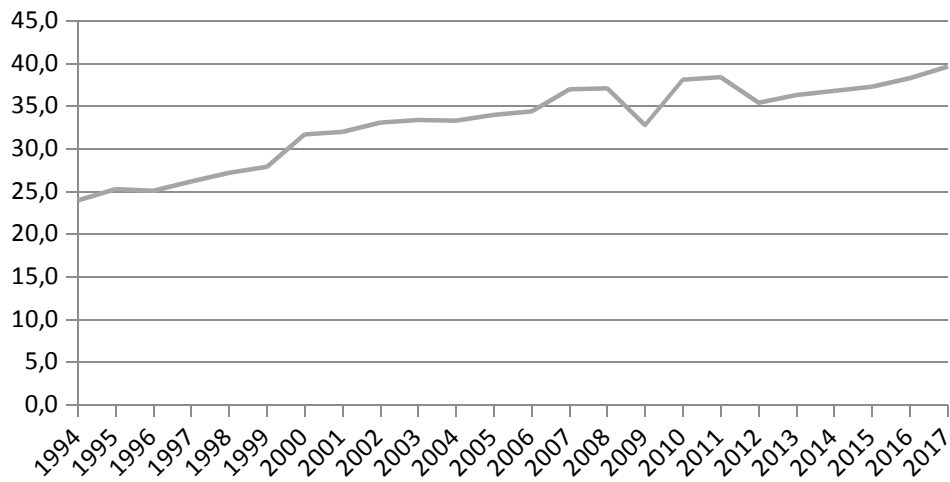
Totale strada Svizzera-Italia



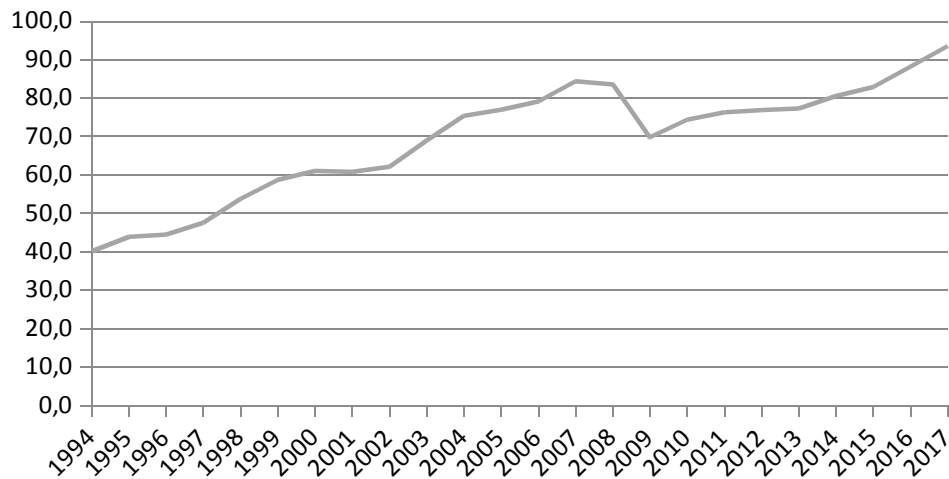
Traffico totale Italia-Svizzera



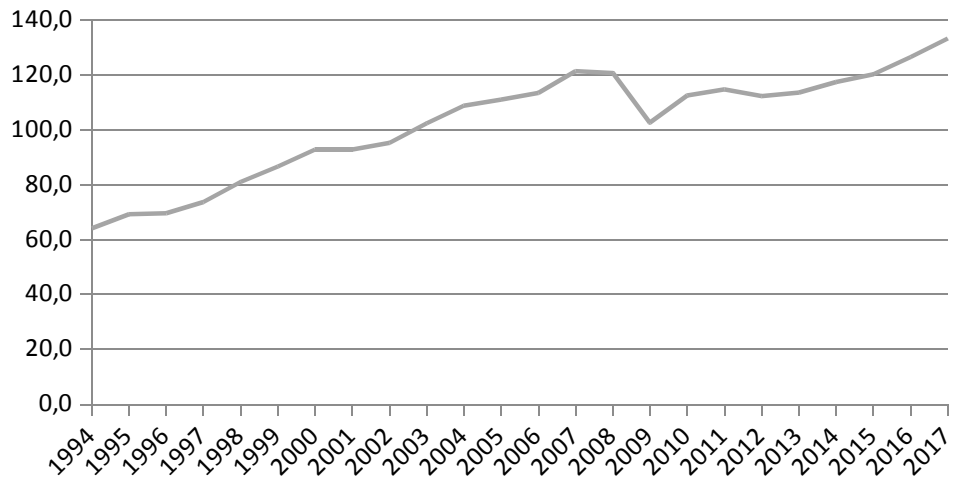
Traffico ferroviario Italia-Austria



Traffico stradale Italia-Austria



Traffico totale Italia-Austria



Scheda n. 8: Passeggeri

- L'offerta sulla linea in 25 anni è rimasta tra 2.000 e 3.000 pax/giorno
- Tre coppie di treni al giorno Torino-Parigi, di cui una coppia di treni al giorno Torino-Saint Exupéry (aeroporto di Lione)

Linee AV esistenti

- La Tokyo-Osaka ha più di 400.000 pax/giorno
- La Pechino-Shanghai ha più di 200.000 pax/giorno con andamento crescente
- Il TGV Atlantique ha circa 40.000 pax/giorno
- Fuori da questi ordini di grandezza una linea passeggeri è un lusso direttamente o indirettamente sovvenzionato