



Informazioni complementari

29 agosto 2019

Alptransit al servizio dell'ambiente

La nuova ferrovia transalpina (Alptransit), fulcro della politica svizzera dei trasporti, sarà completata nel 2020 con l'apertura della galleria di base del Ceneri. La ferrovia di pianura attraverso le Alpi agevola il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, consentendo di ridurre di circa 800 000 unità il numero di transiti di mezzi pesanti. Per i viaggiatori e i pendolari che vogliono evitare gas di scarico, polveri sottili e rumore, vengono creati interessanti collegamenti ferroviari.

Nel 1992 il Popolo svizzero ha votato e approvato la costruzione di Alptransit, che rende più brevi, veloci ed efficienti i collegamenti nord-sud, aumentando la competitività della rotaia per il traffico merci e viaggiatori. Con l'entrata in servizio della galleria di base del Ceneri e del corridoio di 4 metri sull'asse del San Gottardo, da dicembre 2020 i gestori delle ferrovie e i trasportatori disporranno di una ferrovia di pianura continua. Alptransit migliora pertanto anche la protezione delle Alpi: più merci pesanti saranno trasportate su rotaia, minore sarà l'impatto ambientale. Già nel 1990, nel suo messaggio concernente la costruzione di Alptransit, il Consiglio federale lo descriveva come un «elemento importante della politica scelta dal Collegio per lottare contro l'inquinamento atmosferico».

Impatto ambientale: i progressi ci sono, ma l'obiettivo non è ancora raggiunto

Dal monitoraggio ambientale del rapporto sul trasferimento del traffico 2017 emerge che un trasferimento del traffico pesante alla rotaia consentirebbe enormi progressi quanto a carico inquinante: la ferrovia lo riduce lungo gli assi di transito, sgravando così il clima. Negli ultimi anni le emissioni nel traffico ferroviario sono costantemente diminuite anche in termini di inquinamento acustico. Dal 2020, inoltre, in Svizzera saranno completamente vietati i carri merci rumorosi, con conseguente ulteriore riduzione del rumore.

Tra gli inquinanti atmosferici causati dal traffico stradale attraverso le Alpi le emissioni di ossidi di azoto (NOx) sono riconducibili per un quarto al traffico pesante, un altro quarto agli autotreni e per il resto alle automobili.

Dall'inizio delle misurazioni (2003) l'inquinamento da NOx, come quello da polveri sottili, si è notevolmente ridotto. I valori limite d'immissione del diossido d'azoto vengono però ancora nettamente superati nella Svizzera meridionale e nell'agglomerato di Basilea. La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) introdotta nel quadro della politica di trasferimento favorisce l'impiego di veicoli più puliti e mira a evitare corse medio-vuote. Per quanto concerne l'esposizione al rumore del traffico merci stradale, la sua incidenza è rilevante soltanto a partire dalle 5 del mattino, considerato che per gli autotreni in Svizzera vige il divieto di circolare la notte.

Grazie alla politica di trasferimento del traffico nel nostro Paese è stato possibile ridurre il numero di transiti di autocarri, passati da 1,4 milioni di unità nel 2001 a 941 000 nel 2018. Senza le misure adottate, oggi attraverserebbero le Alpi circa 1,8 milioni di autocarri all'anno. Nello stesso intervallo di tempo la ferrovia ha incrementato la propria quota di mercato salendo al 70,5 per cento delle merci trasportate (2018). Ciò dimostra che le misure di trasferimento del traffico merci alla rotaia sono efficaci, seppure non sia stato possibile raggiungere l'obiettivo sancito per legge, ossia 650 000 transiti di mezzi pesanti l'anno. Vanno ulteriormente ridotti anche l'inquinamento atmosferico e fonico.

Nuovo slancio per la politica di trasferimento del traffico

Nel prossimo rapporto sul trasferimento del traffico il Consiglio federale indicherà le misure con le quali intende potenziare la sua politica. L'idea è di ridurre i prezzi delle tracce per i treni e concedere uno sconto speciale ai treni merci lunghi, rendendo più convenienti i trasporti ferroviari e realizzando maggiori capacità. Il DATEC inoltre valuta se mantenere i contributi d'esercizio per i trasportatori nel traffico combinato dopo il 2023, se aumentare la TTPCP per gli autocarri inquinanti e se intensificare i controlli del traffico pesante. Il prossimo rapporto sul trasferimento del traffico è previsto per fine 2019.

Con il completamento di Alptransit nel 2020 sarà realizzata una ferrovia di pianura continua attraverso le Alpi, che consentirà collegamenti più rapidi e frequenti, dando quindi un ulteriore slancio alla politica di trasferimento del traffico.

La tutela dell'ambiente considerata anche durante la costruzione di Alptransit

I progettisti di Alptransit hanno pensato alla protezione dell'ambiente già in fase di costruzione, contemplando misure di riduzione del consumo di energia e delle emissioni inquinanti e di rumore. Inoltre, gran parte del materiale di scavo delle gallerie di base è stato riciclato come additivo per il cemento e utilizzato per l'allestimento interno delle gallerie, mentre la parte restante è stata impiegata per la sistemazione del territorio o per il riempimento di dighe. Un decimo dei residui di scavo della galleria di base del San Gottardo è stato destinato alla rinaturazione delle zone umide del lago dei Quattro Cantoni.

La costruzione della galleria di base del Ceneri ha generato materiale di scavo per un totale di circa 8,7 milioni di tonnellate, delle quali una parte è stata riutilizzata; il resto è stato convogliato mediante nastri trasportatori al deposito di materiale ai piedi del Monte Ferrino. Il deposito è integrato nel paesaggio e viene rinaturato, diventando parte del corridoio faunistico, che si estende fino all'altro lato della valle, attraversando il nuovo passaggio Dosso di Taverne.

Per maggiori informazioni:

Ufficio federale dei trasporti
Settore Informazioni
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch