



Scheda informativa

Data 13.11.2019

Effetti sul trasferimento di Alptransit

Con l'apertura della galleria di base del Ceneri nel 2020, potranno essere trasportate più merci per ferrovia attraverso le Alpi. L'offerta nel traffico merci e viaggiatori sarà migliorata gradualmente fino a fine 2022. Da uno studio condotto recentemente emerge che la ferrovia transalpina Alptransit contribuisce in maniera sostanziale al trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia.

L'entrata in servizio della galleria di base del Ceneri, a dicembre 2020, decreterà la conclusione dell'ultima, grande opera di Alptransit. Essa consentirà di introdurre gradualmente la circolazione di sei treni merci e due treni passeggeri del traffico a lunga distanza per ora e direzione.

- Le capacità supplementari, che si otterranno sull'asse del San Gottardo di Alptransit con l'entrata in servizio della galleria di base del Ceneri, dal 13 dicembre 2020 saranno assegnate (per gli anni d'orario 2021 e 2022) al traffico merci, che disporrà ogni ora alternativamente di tracce per quattro o cinque treni per direzione. Sempre sull'asse del San Gottardo, il traffico merci approfitterà inoltre del completamento del corridoio di quattro metri, che consente di trasportare esclusivamente per ferrovia container, semirimorchi e altri contenitori per merci fino a quattro metri di altezza agli angoli per l'intero percorso sino ai grandi terminali del Norditalia.
- Con la galleria di base del Ceneri e il risultante collegamento diretto Locarno–Lugano il Cantone Ticino disporrà di una rete celere regionale. Dal 13 dicembre 2020, nel triangolo Bellinzona – Locarno – Lugano si ridurranno quindi notevolmente i tempi di percorrenza. Inoltre l'offerta nel traffico regionale sarà ampliata. Nel traffico a lunga distanza tra il Ticino e la Svizzera tedesca per gli anni d'orario 2021 / 2022 le frequenze resteranno invariate con ogni ora alternativamente uno e due treni per direzione.
- Dal dicembre 2022 (anno d'orario 2023) transiteranno poi alternativamente cinque e sei treni merci e due treni passeggeri per ora e direzione. I viaggiatori

sulla tratta Zurigo–Milano godranno di una riduzione dei tempi di percorrenza così da poter raggiungere le rispettive città in circa tre ore.

La graduale introduzione del programma di riferimento consente alle FFS di realizzare i rimanenti lavori conclusivi tra i quali, ad esempio, gli adeguamenti degli impianti di sicurezza e degli apparati centrali. Il numero di treni previsto per gli anni d'orario 2021 e 2022 è sufficiente per coprire interamente l'attuale domanda del traffico viaggiatori e merci.

Effetti sul trasferimento di Alptransit confermati

La messa in servizio completa di Alptransit contribuirà in modo determinante al trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia: è quanto dimostrato da uno studio commissionato dall'UFT e pubblicato assieme al rapporto sul trasferimento del traffico. Rispetto a quanto stimato nel rapporto sul trasferimento del 2011 risulteranno leggermente inferiori gli effetti di produttività in quanto a tempi di percorrenza (-45 anziché -60 minuti) e numero di locomotive (in alcuni casi saranno necessarie due locomotive invece di una), ma le imprese ferroviarie potranno risparmiare più energia del previsto (-15 anziché -10 % per le corse Basilea–Chiasso).

Grazie ad Alptransit i costi di trasporto merci su rotaia tra l'Europa del sud e quella del nord si ridurranno mediamente dell'otto per cento. Nel 2011 gli esperti avevano supposto un 10 per cento. Nonostante gli effetti di produttività lievemente più bassi, globalmente Alptransit inciderà sul trasferimento più di quanto ipotizzato nel 2011. Questo perché al trasferimento contribuiscono anche altri fattori, quali l'ammontare della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), il prezzo delle tracce e la concorrenza tra le imprese, grazie ai quali il trasferimento ha potuto evolvere meglio di quanto atteso nel 2011. Di conseguenza, attualmente il potenziale per il traffico merci transalpino su rotaia, e quindi di Alptransit, è ritenuto maggiore.

Nel rapporto sul trasferimento del traffico 2011 il Consiglio federale era partito dal presupposto che con Alptransit si sarebbe potuto solo stabilizzare, ma non ridurre il numero di transiti di autocarri e autoarticolati attraverso le Alpi. Il nuovo studio indica che grazie ad Alptransit oltre al calo già realizzato (ca. 160 000 corse), entro il 2030 si potrà ottenere un'ulteriore riduzione del 9 per cento (75 000 corse). Rispetto a uno scenario senza Alptransit e senza il corridoio di quattro metri, il traffico merci transalpino su rotaia aumenterà di circa un terzo. Gli enormi effetti sul trasferimento di Alptransit sono pertanto confermati.

Per ulteriori informazioni:

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