



Trasporto merci: Meglio su rotaia

Da 10 anni attraverso la galleria di base del Gottardo

L'inaugurazione della galleria di base del Gottardo nel giugno 2016 ha rappresentato un passo importante per il trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla ferrovia: Pro Alps (allora Iniziativa delle Alpi) ha festeggiato con un cuore composto da palloncini biodegradabili.



Le gallerie sono state costruite – molte promesse non sono state mantenute

1992 Sì alla NTFA

Con il 64% dei voti, l'elettorato svizzero ha detto Sì alla Nuova trasversale ferroviaria alpina (NTFA) e, con ciò, ha dato il proprio sostegno a una promessa in materia di politica dei trasporti: nell'opuscolo informativo, il Consiglio federale aveva infatti prospettato che, grazie alla NTFA, la maggior parte del traffico merci transalpino sarebbe stata trasferita dalla strada alla rotaia.

2016 inaugurazione della galleria di base del Gottardo

La costruzione della NTFA è stata un'opera secolare. Migliaia di lavoratori hanno lavorato per quasi due decenni a questo collegamento nord-sud di importanza europea. La Svizzera ha investito circa 23 miliardi di franchi. La galleria di base del Gottardo costituisce il cuore della NTFA. Tra il 1999 e il 2016 è stata costruita la galleria ferroviaria più lunga del mondo: 57 chilometri con l'obiettivo chiaro di trasferire il traffico merci transalpino su rotaia.

1994 il popolo conferma il trasferimento sulle rotaie

Con il «Sì» all'Iniziativa delle Alpi l'elettorato ha sancito il mandato di trasferimento del traffico nella Costituzione. Per la tutela delle Alpi è un necessario complemento alla costruzione della NTFA e un passo fondamentale per la politica svizzera di trasferimento del traffico. È così iniziata una storia di successo che ancora oggi caratterizza la politica dei trasporti elvetica.

2026 la sola infrastruttura non basta

«Ci penserà la NTFA» – fino al completamento dell'Alp-transit, la Confederazione e il Parlamento hanno sfruttato per anni la mancanza di infrastrutture come pretesto per respingere le iniziative politiche volte a rafforzare la politica di trasferimento del traffico. Oggi, a dieci anni dall'inaugurazione della galleria di base del Gottardo e a diversi anni dalla messa in servizio della nuova trasversale ferroviaria, è evidente: l'infrastruttura c'è, ma senza una politica di trasferimento efficace la promessa di proteggere le Alpi rimane inascoltata.

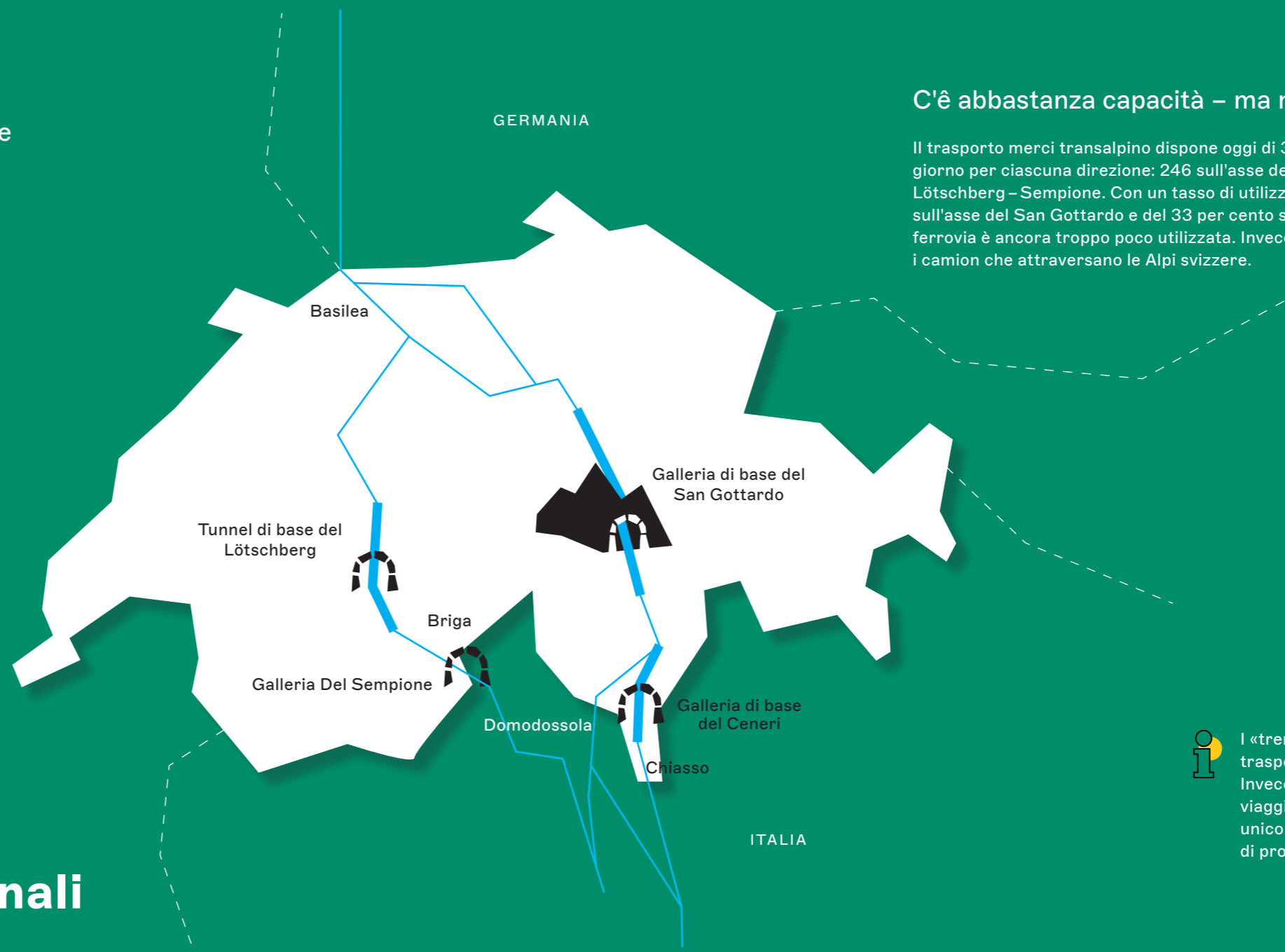
Una buona rete ferroviaria attraverso le Alpi come base per il trasferimento del traffico

La galleria di base del Gottardo non è l'unica. La NTFA è costituita da due assi nord-sud e dalle relative linee di accesso dirette:

→ Galleria di base del San Gottardo, galleria di base del Ceneri e corridoio potenziato Basilea – Chiasso

→ Tunnel di base del Lötschberg, galleria del Sempione e corridoio potenziato Basilea – Domodossola

Questo sistema è integrato dalle linee di montagna del Gottardo e del Lötschberg. Esse fungono da riserva in caso di guasti e da cuscinetto in caso di elevato carico di traffico.



C'è abbastanza capacità – ma manca la volontà...

Il trasporto merci transalpino dispone oggi di 356 tracce ferroviarie al giorno per ciascuna direzione: 246 sull'asse del San Gottardo e 110 sull'asse Lötschberg – Sempione. Con un tasso di utilizzo di appena il 38 per cento sull'asse del San Gottardo e del 33 per cento sull'asse del Lötschberg, la ferrovia è ancora troppo poco utilizzata. Invece, sono sempre più numerosi i camion che attraversano le Alpi svizzere.

I «treni misti», sono convogli che trasportano merci di diversi clienti. Invece, i cosiddetti «treni completi», viaggiano esclusivamente per un unico cliente, direttamente dal luogo di produzione alla destinazione.

Treni merci multifunzionali



Traffico combinato

La maggior parte del traffico merci transalpino avviene oggi tramite il cosiddetto «trasporto combinato» (TC). In questo sistema, i container e i semirimorchi vengono caricati su treni presso terminal specializzati, passando da un camion o da una nave alla ferrovia: vengono sollevati con gru oppure, grazie a nuove tecnologie, spinti lateralmente sul treno. Percorrono lunghe distanze, fino a 2'500 chilometri, e sono trainati da moderne locomotive elettriche.



Questi treni merci sono spesso lunghi fino a 740 metri e possono quindi trasportare circa 50 carichi che altrimenti viaggerebbero tutti singolarmente su strada.



Il peso complessivo è notevole: un treno merci di questo tipo può arrivare a pesare fino a 2000 tonnellate.



Ciononostante raggiungono velocità fino a 120 km/h.



Traffico a carri completi

Nel cosiddetto traffico a carri completi (TCC) vengono caricati o riempiti singoli vagoni merci – ad esempio con automobili, pacchi, cemento o cereali. Il traffico a carro completo isolato (TCCI) svolge un ruolo importante per garantire una copertura capillare su tutto il territorio svizzero. In questo caso, i singoli carri provenienti da diversi mittenti vengono raggruppati e, durante il tragitto, ricombinati in treni nelle stazioni di smistamento, affinché ogni consegna raggiunga la propria destinazione.

Autostrada viaggiante

Finora una piccola parte del trasporto merci transalpino veniva gestita tramite la cosiddetta «autostrada viaggiante» (Rola). In questo sistema, intere colonne di camion attraversano le Alpi su treni speciali, mentre gli autisti viaggiano in vagoni di accompagnamento. In Svizzera, tuttavia, l'ultimo collegamento Rola è stato sospeso anticipatamente nel 2025. Con questa decisione, il Paese ha perso uno strumento importante per la tutela delle Alpi.

Serve un futuro per il trasferimento

Pro Alps si impegna affinché il trasferimento non si riduca a semplice lettera morta, ma abbia un futuro concreto.

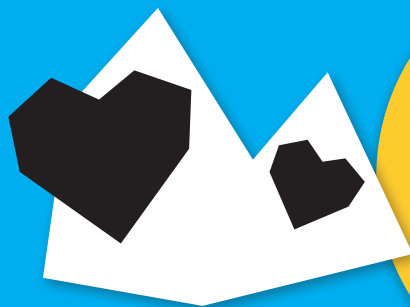
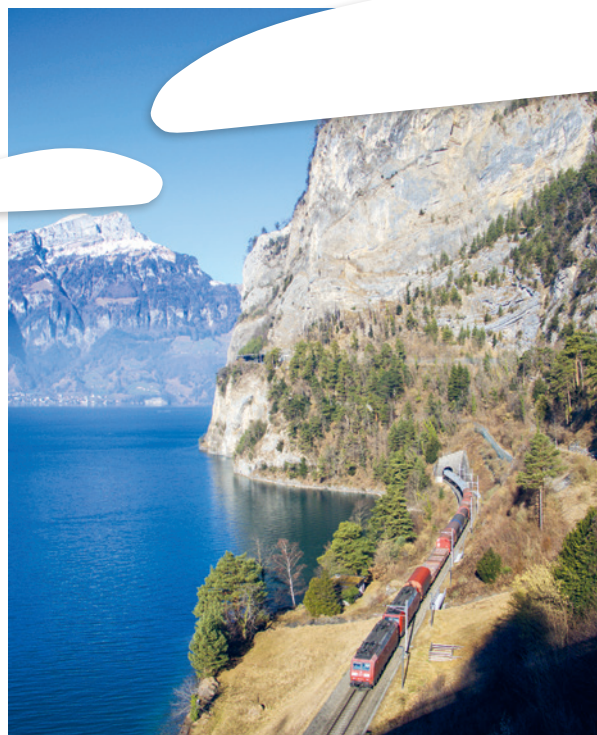
Un'infrastruttura ferroviaria efficiente è un elemento fondamentale per garantire un efficace trasferimento del traffico e per la tutela delle Alpi. Ciò vale sia per la NTFA sia per le linee di accesso all'estero, per le quali la responsabilità ricade sui Paesi confinanti.

Oltre alle grandi sfide, soprattutto in Germania, negli ultimi anni si sono registrati anche sviluppi positivi: nuove capacità sulle linee di accesso meridionali della NTFA/Alptransit, un nuovo grande terminale merci nei pressi di Milano e una dichiarazione d'intenti con la Francia per il potenziamento delle linee di accesso settentrionali per il trasporto merci su rotaia.

Ma l'infrastruttura da sola non trasferisce i camion

Anche investimenti miliardari come la galleria di base del Gottardo e l'Alptransit producono i loro effetti solo se accompagnati da una politica di trasferimento modale coerente. Infatti, finché la concorrenza tra strada e ferrovia rimane distorta a favore degli autocarri, anche il trasferimento modale non progredisce. A farne le spese sono le popolazioni locali e i delicati ecosistemi della regione alpina:

è quanto ricorda Pro Alps in occasione del decimo anniversario dell'inaugurazione della Galleria di base del San Gottardo.



Proteggete le Alpi con la vostra iscrizione o con una donazione. Grazie mille per il vostro sostegno!



proalps.ch/it/essere-attivi



Impressum

ECO – La rivista dell'associazione Pro Alps

Rivista per membri, donatrici e donatori dell'associazione Pro Alps

Politica / media / secretariat
Pro Alps, Helligasse 23, 6460 Altdorf
041 552 81 00, info@proalps.ch

Cambiamento d'indirizzo
adresse@proalps.ch

Conto per offerte
CH77 8080 8002 2905 2529 0

Bottega delle Alpi / escursioni

Pro Alps, casella postale 29
3900 Briga, Tel. 041 552 81 10
escursioni@proalps.ch
boutique@proalps.ch
boutique-des-alpes.ch

Redazione / collaborazione
Katrín Dorf Schmid (kd)
Silvan Gnos (sg)
Kurt Metz (km)

Foto
Emanuel Ammon, Hupac,
Filip Rozycki

Design / Layout: saloon.ch
Stampa: druckereilutz.ch
(Stampato in modo ecologico su carta riciclata)

La vostra donazione è in buone mani.

