



Scheda informativa

Dicembre 2021

Potenziamento delle tratte di accesso ad Alptransit

Affinché la nuova ferrovia transalpina (Alptransit) possa esplicare tutti i suoi effetti, tra le altre cose è necessario potenziare le tratte di accesso. In Italia i lavori sono a buon punto, mentre in Germania vi è ancora necessità d'intervento.

Grazie ad Alptransit in Svizzera si creano capacità supplementari che consentono la circolazione di più treni nel traffico nord-sud. Per poterle sfruttare occorre potenziare anche le tratte di accesso da nord e da sud. Maggiori capacità si ottengono sia ampliando l'infrastruttura ferroviaria (ad es. raddoppi di binari, ulteriori posti d'incrocio) sia mediante misure tecniche (ad es. successione dei treni intensificata grazie a migliori sistemi di sicurezza e di segnalamento) o rendendo l'esercizio più efficiente.

Tratte di accesso ad Alptransit in Italia

Le linee ferroviarie per accedere ad Alptransit dall'Italia sono tre: Novara – Domodossola – Sempione, Luino – Bellinzona e Milano – Chiasso – Bellinzona. Il loro potenziamento avviene sulla base di un accordo concluso nel 1999 tra la Svizzera e l'Italia. Negli ultimi vent'anni quest'ultima ne ha aumentato le capacità tramite una serie di misure poco imponenti ma efficaci, quali ad esempio nuovi posti d'incrocio, migliori segnali che consentono di ridurre gli intervalli tra i treni e singoli raddoppi di binari. In una dichiarazione d'intenti del 17 dicembre 2012 i due Paesi hanno inoltre convenuto di rendere le tratte di accesso in Italia agibili per il trasporto di semirimorchi di grande profilo («corridoio di 4 metri»). Nelle sezioni Luino – Bellinzona e Milano – Chiasso i lavori si sono conclusi secondo programma: dalla fine del 2020 questo genere di trasporto, un mercato in forte crescita, è dunque possibile su tutta la lunghezza dell'asse del San Gottardo e fino ai terminali nell'Italia del nord.

Per la tratta del Sempione a sud di Briga in direzione di Novara e Gallarate, via Domodossola, un analogo ampliamento è in fase di progettazione. Nell'autunno 2020, a Locarno, la consigliera federale Simonetta Sommaruga e la sua omologa italiana

Paola de Micheli hanno firmato un accordo in merito, nel quale l'Italia si è impegnata ad ampliare questa tratta sul proprio territorio entro il 2028, in modo da consentire il trasporto senza interruzioni di semirimorchi di quattro metri di altezza agli angoli fino alla zona di Milano/Novara. La Svizzera contribuirà con circa 148 milioni di franchi, considerato che l'ampliamento è nell'interesse della sua politica di trasferimento del traffico.



Tratte di accesso ad Alptransit in Germania

A nord di Alptransit la principale linea di accesso è quella della valle del Reno, che nel traffico nord-sud verso la Svizzera costituisce un vero e proprio collo di bottiglia. Nell'«Accordo di Lugano», concluso nel 1996, la Svizzera e la Germania hanno concordato di ampliare da due a quattro binari la sua sezione più importante per Alptransit, ovvero quella tra Karlsruhe e Basilea. L'ampliamento sarà realizzato in maniera progressiva in funzione della domanda di trasporti; nell'Accordo non è fissata alcuna scadenza.

In alcuni tratti la Germania ha già realizzato il quadruplicamento, in altri si registrano ritardi, dovuti tra le altre cose a opposizioni dei residenti. Si calcola che la tratta Karlsruhe–Basilea sarà interamente a quattro binari attorno al 2040.

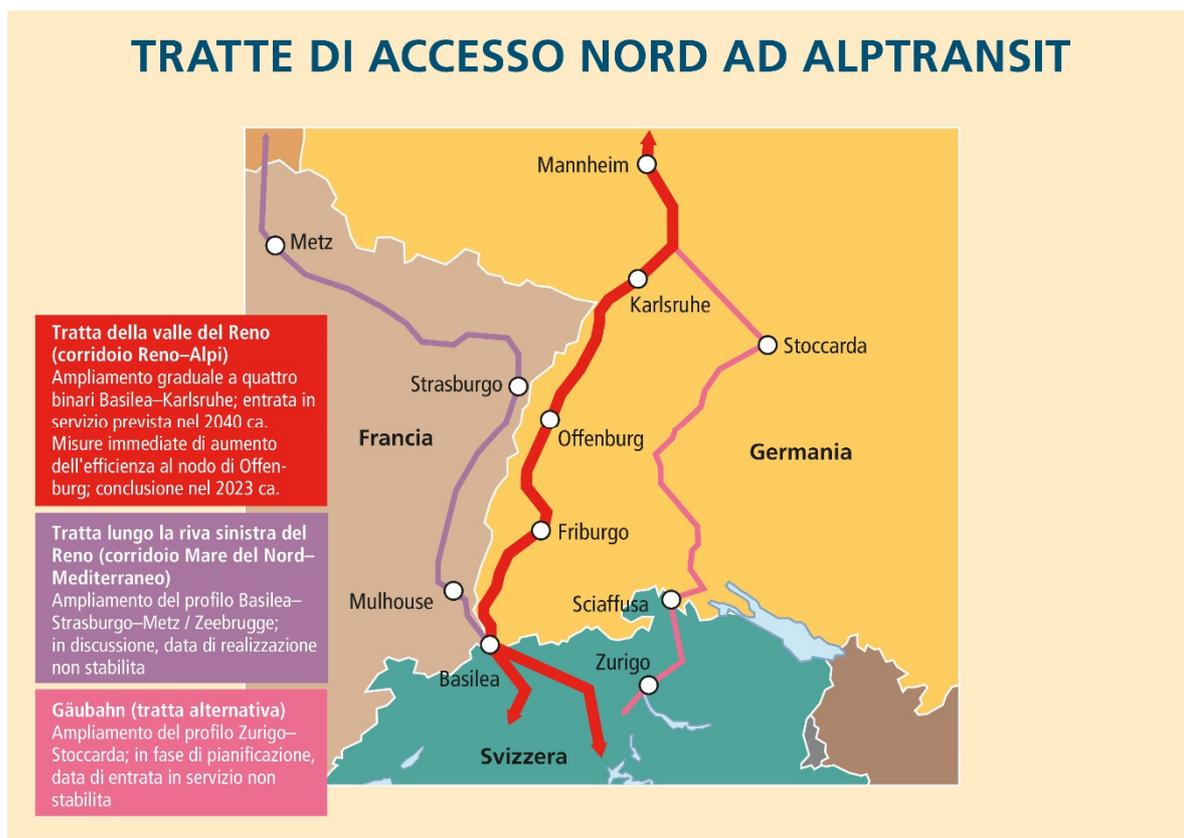
Il 22 maggio 2019 a Lipsia la consigliera federale Simonetta Sommaruga e il ministro dei trasporti tedesco Andreas Scheuer hanno inoltre sottoscritto una dichiarazione ministeriale per la realizzazione di misure a breve termine sulle tratte di accesso ad Alptransit, volte ad aumentarne le capacità finché non sarà quadruplicata la linea della valle del Reno. La dichiarazione prevede diversi ampliamenti minori, in primo luogo nel nodo di Offenburg. Inoltre, DB Netz creerà possibilità di circolazione supplementari («tracce») per i treni merci mediante l'adozione di regolamentazioni operative (ad es. definizione di luoghi per il cambio dei macchinisti). Grazie a queste misure tra Karlsruhe e Basilea le capacità per il traffico merci internazionale su rotaia

possono essere aumentate di 50 treni circa, consentendo il transito di almeno 225 convogli al giorno.

Nella dichiarazione ministeriale di Lipsia sono state altresì convenute le seguenti misure:

- ampliamento della tratta Stoccarda – Zurigo per consentire il trasporto di contenitori, container e semirimorchi ad alto profilo, rendendola «un'alternativa a pieno titolo» in particolare della tratta della valle del Reno;
- ulteriore armonizzazione dei requisiti tecnici e degli standard operativi per agevolare maggiormente il traffico transfrontaliero, ad esempio attraverso l'impiego ininterrotto del sistema di controllo della marcia dei treni ETCS;
- coinvolgimento della Francia, da parte di Svizzera e Germania, affinché anche la tratta nord-sud sull'altro versante del Reno (Metz – Basilea) sia ampliata in modo da permettere trasporti di grande profilo, ampliamento per il quale la Svizzera prevede la realizzazione di due gallerie nella regione di Basilea. Nel 2020 il Parlamento ha inoltre incaricato il Consiglio federale di stipulare a tal fine un trattato con Francia e Belgio.

Grazie a queste misure, sulle tratte di accesso nord ad Alptransit si creeranno a medio termine capacità sufficienti per il traffico merci transalpino su rotaia. A lungo termine, il completo ampliamento a quattro binari della tratta della valle del Reno tra Basilea e Karlsruhe resta però irrinunciabile.



Fonte e altre informazioni:

- [Rapporto sul trasferimento del traffico](#)
- [Comunicato stampa e scheda informativa sull'Accordo di Lipsia 2019](#)

Per ulteriori informazioni:

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