

## Il Consiglio federale si adopera per tratte di accesso efficienti ad Alptransit

### Comunicato stampa UFT

Negli ultimi due anni il trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia si è arrestato. Il Consiglio federale vuole porre rimedio a questa situazione impegnandosi, in particolare, a favore di tratte di accesso moderne e adeguatamente ampliate alle gallerie di base della nuova ferrovia transalpina (Alptransit). Sono inoltre previste ulteriori misure, tra cui incentivi finanziari volti ad attenuare la cessazione della «strada viaggiante». È quanto stabilito dal Consiglio federale nell'ultimo rapporto sul trasferimento del traffico, adottato il 19 novembre 2025.

A cinque anni dall'entrata in servizio, il potenziale di Alptransit con le gallerie di base attraverso il San Gottardo, il Lötschberg e il Ceneri non è ancora utilizzato appieno. Alla fine del 2024 la quota della ferrovia nel traffico merci transalpino si è attestata al 70,3 per cento, con una riduzione di 2,6 punti percentuali rispetto al 2022, e per l'anno in corso si prevede un ulteriore calo. Nel 2024, con 960 000 viaggi transalpini di autocarri, l'obiettivo di trasferimento del traffico è stato nuovamente sfornato.

Potenziamento delle tratte alternative per l'accesso settentrionale ad Alptransit

Il trasferimento è attualmente bloccato soprattutto dal lento avanzamento dell'ammodernamento delle tratte di accesso settentrionali ad Alptransit. L'infrastruttura rende impossibile un esercizio affidabile e non soddisfa ancora i requisiti per un trasporto di merci su rotaia efficiente. Nelle regioni dove le tratte vengono ammodernate, i numerosi cantieri e la mancanza di capacità sulle tratte alternative riducono la qualità e la produttività del traffico merci ferroviario.

La Confederazione promuoverà quindi anche nei prossimi anni un rapido ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria dei Paesi limitrofi. Si attiverà inoltre per un coordinamento efficace dei lavori di costruzione a livello internazionale e affinché sia disponibile un numero sufficiente di opzioni di deviazione efficienti per il trasporto di merci su rotaia.



Entro il 2028 la tratta tedesca Stoccarda-Singen e il suo prolungamento svizzero Sciaffusa-Oerlikon-Othmarsingen saranno potenziati in modo da decongestionare la tratta tedesca della valle del Reno e fungere da percorso alternativo. A seguito di una dichiarazione d'intenti con la Francia, inoltre, quest'anno sono iniziati i lavori per sviluppare la tratta sulla sponda sinistra del Reno in una tratta d'accesso ad Alptransit moderna ed efficiente per il traffico merci. Sul versante svizzero è previsto a tal scopo l'ampliamento di due gallerie vicino a Basilea, con inizio dei lavori principali nel 2026.

Trasferimento dei trasporti della «strada viaggiante» al traffico combinato non accompagnato. La cessazione dell'esercizio della strada viaggiante (Rola) a metà dicembre 2025 potrebbe comportare un aumento del traffico di transito su strada. Mediante ulteriori incentivi finanziari si intende ottenere che i trasporti finora effettuati con la Rola siano trasferiti quanto più possibile al traffico combinato non accompagnato (trasporto di semirimorchi, container e casse mobili su rotaia; TCNA). Inoltre, il Consiglio federale esamina un prosieguo della promozione finanziaria del TCNA transalpino, attualmente limitata fino al 2030. Il 28 maggio 2025 il Consiglio federale aveva già presentato al Parlamento un progetto per l'ulteriore sviluppo della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni con, tra gli altri, l'obiettivo di mantenere la ferrovia competitiva rispetto alla strada.

**Comunicato stampa UFT - 19 novembre 2025**

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

