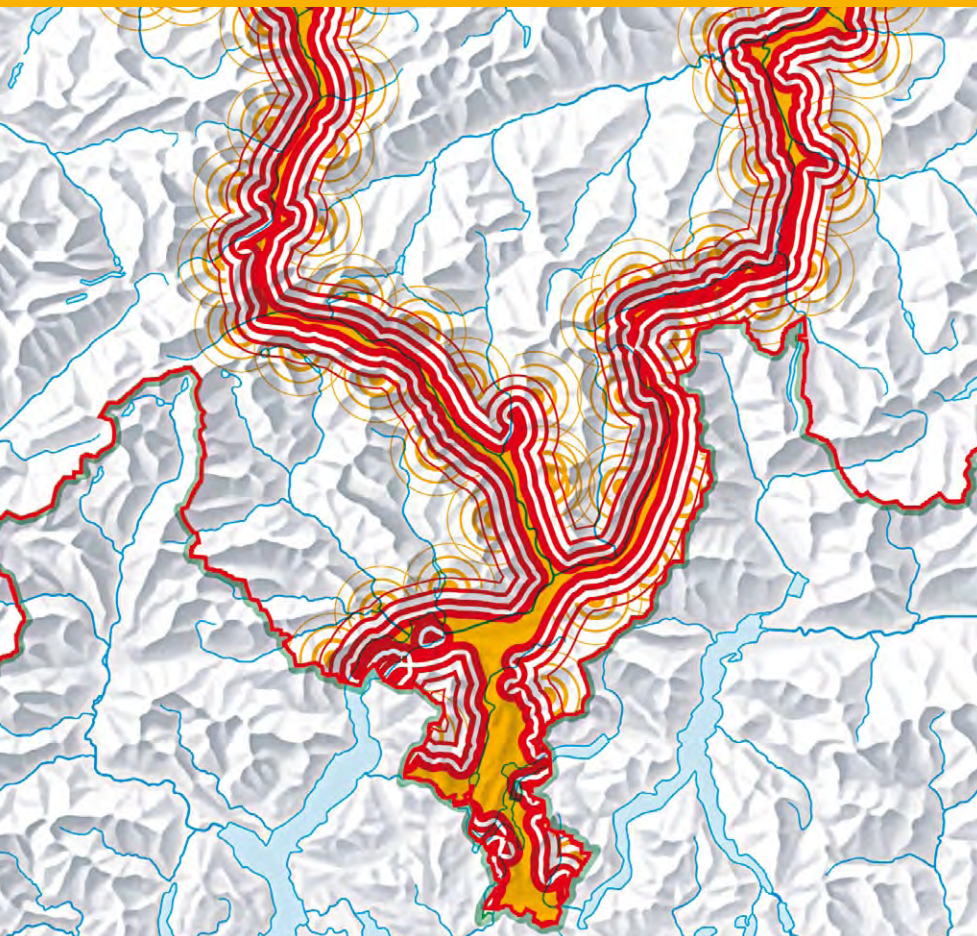


Vivere lungo il corridoio di transito alpino



1 Traffico merci attraverso le Alpi: una sfida impegnativa

Molte valli alpine svizzere costituiscono da sempre importanti vie di comunicazione lungo gli assi nord-sud. Con la costruzione di linee ferroviarie (apertura della galleria ferroviaria del San Gottardo nel 1882) e la creazione di una rete autostradale (apertura della galleria autostradale del San Bernardino nel 1967 e di quella del San Gottardo nel 1980), nelle valli alpine i volumi di traffico sono aumentati massicciamente e con essi si è aggravato anche l'inquinamento atmosferico e fonico a danno dell'ambiente e della popolazione residente.

Contro questa evoluzione è sorta un'opposizione politica che ha lanciato l'iniziativa popolare federale «Per la protezione della regione alpina dal traffico di transito». L'iniziativa è stata accolta nel 1994 e da allora l'articolo 84 della Costituzione federale sancisce la necessità di:

- > proteggere la regione alpina dalle ripercussioni negative del traffico di transito;
 - > limitare il carico inquinante a una misura inoffensiva per l'uomo, la fauna, la flora e i loro spazi vitali;
 - > trasferire su ferrovia il traffico merci transalpino attraverso la Svizzera.
- Per raggiungere questi obiettivi, la politica svizzera dei trasporti si è prefissa di limitare a 650'000 il numero di autocarri in transito ogni anno attraverso le Alpi svizzere.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale dell'ambiente UFAM

Ufficio federale dei trasporti UFT





2 Inquinamento atmosferico e fonico: un danno per l'ambiente

Traffico merci in Svizzera: oltre 1,2 milioni di autocarri all'anno

Dall'apertura nel 1980 della galleria autostradale del San Gottardo, il traffico merci su strada ha registrato una rapida crescita. Nell'arco di 20 anni, il numero di autocarri in transito attraverso le Alpi è quasi quintuplicato, raggiungendo il picco di 1,4 milioni di transiti nel 2000. Parallelamente è calata notevolmente la quota del trasporto merci su rotaia.

Con l'accordo bilaterale sui trasporti terrestri concluso nel 2000 tra la Svizzera e l'UE si è formalizzata la gestione del trasporto merci transalpino in maniera più rispettosa dell'ambiente. Il numero di autocarri che transitano ogni anno in Svizzera si è da allora stabilizzato a quota 1,2-1,3 milioni di veicoli. Questo risultato è ascrivibile alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), alle maggiori capacità di carico dei singoli veicoli e alla modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. La soglia annua di 650'000 autocarri, sancita dalla legge, rimane tuttavia ancora lontana.

Qualità dell'aria: obiettivo non ancora raggiunto

Il traffico stradale è una fonte considerevole di inquinamento atmosferico. Dal 1990 a oggi, le emissioni di sostanze inquinanti (ad es. ossidi di azoto o fuliggine da diesel) lungo i corridoi di transito del San Gottardo e del San Bernardino sono diminuite sensibilmente per effetto di normative più severe, di innovazioni tecniche e della stabilizzazione del numero di mezzi pesanti in transito nel nostro Paese. Nonostante ciò, lungo l'asse del San Gottardo vengono ancora regolarmente superati i limiti massimi consentiti. Attualmente, il traffico stradale sulla A2 genera oltre la metà delle emissioni di sostanze inquinanti nel Canton Uri.





Nelle strette vallate alpine, dove il carico inquinante non riesce a disperdersi, l'inquinamento atmosferico si aggrava ulteriormente, in particolare durante la stagione invernale e nelle ore notturne. Le restrizioni del trasporto stradale (divieto di circolazione notturna e nel fine settimana) assumono dunque notevole importanza non solo sul piano dell'inquinamento fonico, ma anche della qualità dell'aria.

L'impatto del traffico pesante in termini di inquinamento atmosferico si fa sentire durante le chiusure dell'asse del San Gottardo. Durante questi periodi, il carico inquinante lungo il percorso alternativo a cavallo del San Bernardino registra puntualmente delle forti impennate.

Inquinamento fonico: raggiunti livelli elevati

A parità di velocità, un mezzo pesante produce una quantità di rumore pari a quella generata da circa dieci automobili. Nel settore ferroviario, i treni merci sono nettamente più rumorosi dei treni passeggeri. L'inquinamento fonico prodotto dal traffico merci è dunque sproporzionato.

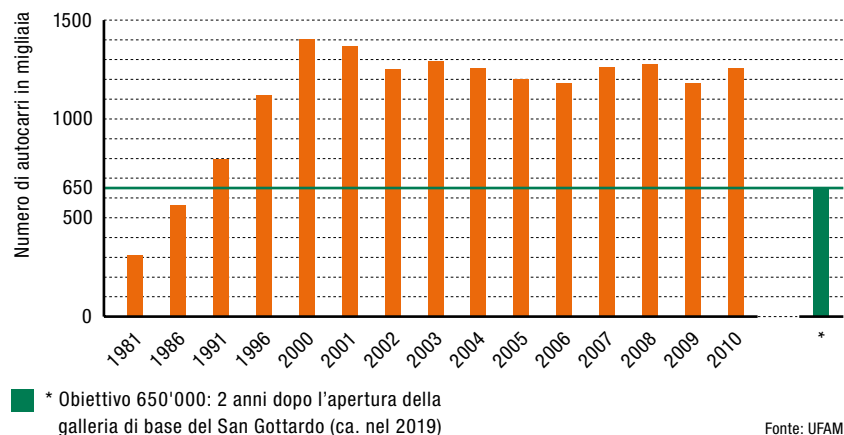
Dall'inizio delle misurazioni, nel 2003, l'inquinamento fonico lungo l'asse del San Gottardo è rimasto sostanzialmente invariato. I valori soglia consentiti vengono puntualmente superati, soprattutto nelle ore notturne: su rotaia, perché i treni merci viaggiano prevalentemente di notte; su strada, perché il divieto di circolazione notturna per i mezzi pesanti termina alle 5 del mattino.

I vagoni merci più vecchi sono generalmente rumorosi. La situazione potrà migliorare solo quando i treni saranno dotati esclusivamente di vagoni moderni e silenziosi. In Svizzera, l'ammodernamento dei vagoni merci con dispositivi di frenata silenziosi è stata in larga misura completato. Nel resto d'Europa, invece, è probabile che ci vorrà ancora del tempo prima che entrino in circolazione vagoni merci moderni che generino emissioni acustiche sensibilmente inferiori.



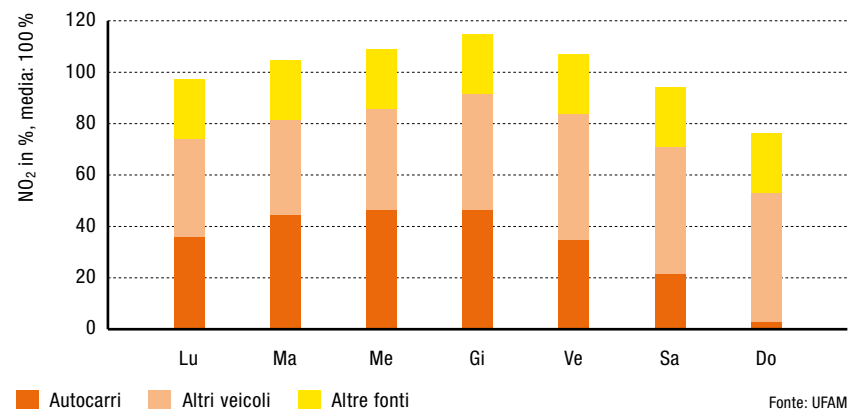
Battuta di arresto nella crescita del traffico merci stradale

Grazie alle misure adottate nel quadro della politica dei trasporti, a partire dal 2000 si è riusciti ad arrestare il forte incremento dei mezzi pesanti adibiti al trasporto merci (di peso complessivo superiore a 3,5 t) in transito attraverso le Alpi.



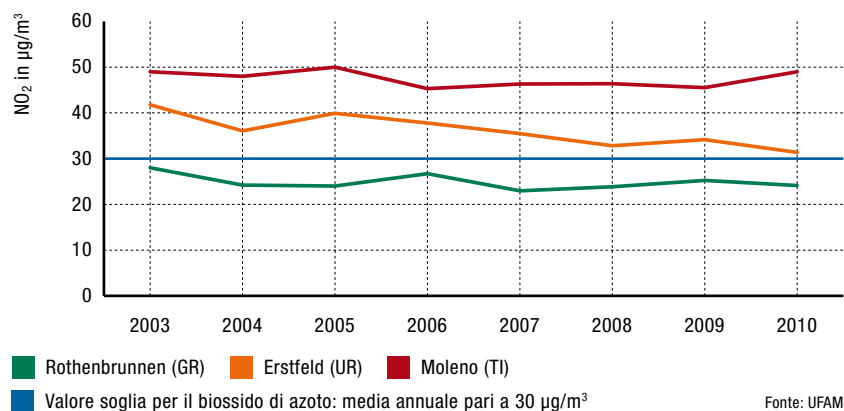
Netto miglioramento grazie al divieto di circolazione domenicale

Le restrizioni temporali al traffico merci si traducono in un netto abbassamento dei livelli di biossido di azoto (NO₂) durante il fine settimana. Lo stesso effetto si osserva anche per le emissioni foniche. La figura sottostante illustra l'evoluzione settimanale tipica delle concentrazioni di NO₂ presso la stazione di misurazione di Erstfeld (UR) nel 2009.



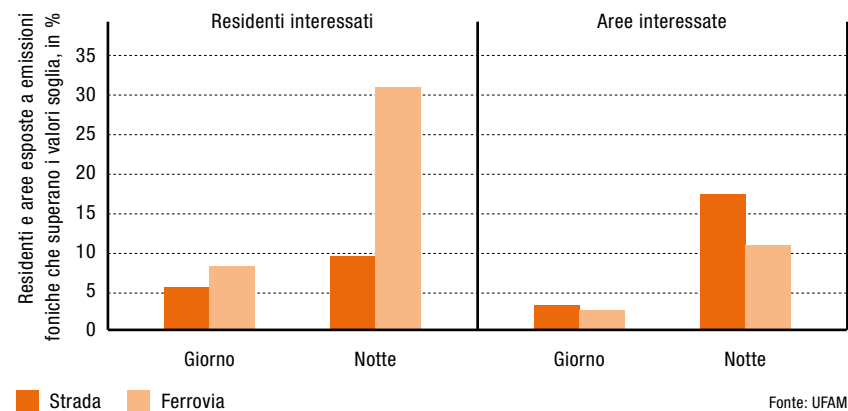
Superati i valori soglia al Gottardo

Dal 2003, le concentrazioni di biossido di azoto (NO₂) rilevate presso le stazioni di misurazione di Erstfeld, Moleno (A2) e Rothenbrunnen (A13) hanno subito variazioni minime. Nel periodo 2003–2010, il valore soglia ammesso lungo la A2 è stato regolarmente superato.



Inquinamento fonico eccessivo specialmente nelle ore notturne

Visti gli spazi ristretti lungo l'asse del San Gottardo (tra Erstfeld e Bellinzona), i residenti e le aree a meno di un chilometro di distanza dall'autostrada o dalla linea ferroviaria sono esposti, specialmente nelle ore notturne, a emissioni foniche che superano i valori soglia indicati nella legislazione in materia di inquinamento fonico. Di norma, la densità delle abitazioni lungo la linea ferroviaria è nettamente superiore a quella ai lati dell'autostrada.





3 Tutelare la salute e migliorare la qualità di vita

Nelle valli alpine, il trasporto merci rappresenta da secoli un'importante fonte di reddito. Nel diciannovesimo secolo, le regioni di montagna divennero anche mete ricreative: ciò ha offerto nuove opportunità lavorative alla popolazione residente. Con la costruzione della rete autostradale nella seconda metà del ventesimo secolo, il traffico – un tempo benvenuto – è diventato via via un problema sempre più gravoso sia per l'uomo che per l'ambiente.

Dai sondaggi condotti tra la popolazione che risiede lungo gli assi nord-sud è risultato che il traffico di transito costituisce per molti un fattore di disturbo.

Ricerche scientifiche mostrano inoltre che in prossimità dell'autostrada il rischio di contrarre l'asma e la bronchite è nettamente più elevato, specialmente per i bambini. È inoltre attestato che esiste una correlazione tra un elevato inquinamento fonico e diversi disturbi della salute.

Per aumentare il pregio alle valli alpine quali ambienti salutarì e attrattivi è perciò assolutamente indispensabile ridurre in maniera significativa le conseguenze negative del traffico di transito.

4 Politica di trasferimento del traffico: imboccata la strada giusta

Nel 2000, 1,4 milioni di veicoli merci pesanti su strada hanno valicato le Alpi svizzere. Negli anni seguenti, questo numero si è stabilizzato intorno a 1,2-1,3 milioni di autocarri all'anno. Senza una politica di trasferimento, questo dato sarebbe considerevolmente più alto e con esso anche l'inquinamento generato dal traffico stradale. In diversi settori si è riusciti ad arrestare la crescita dell'inquinamento ambientale e, in taluni casi, persino a favorire una lieve diminuzione. La politica svizzera di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia sta dunque dando i primi risultati positivi.

Le misure a favore del trasferimento su rotaia fin qui attuate non sono tuttavia sufficienti per raggiungere l'obiettivo di ridurre il transito di veicoli pesanti sugli assi stradali transalpini a un massimo di 650'000 autocarri l'anno né, di conseguenza, per garantire condizioni ambientali soddisfacenti. Ulteriori passi in avanti sono possibili soltanto lavorando in stretto coordinamento e d'intesa con i Paesi alpini circostanti e l'UE. Gli strumenti su cui si può puntare consistono in sistemi di gestione del traffico pesante.

Nel settore del traffico merci, la collaborazione internazionale è un presupposto indispensabile anche per migliorare l'offerta transfrontaliera dei trasporti su rotaia. I treni potranno conservare e potenziare il loro vantaggio ambientale solo se a livello europeo si intensificheranno gli sforzi per sostituire il materiale rotabile rumoroso.

MMA-A: l'inquinamento ambientale sotto la lente

Dal 2003, nell'ambito del progetto «Monitoraggio delle misure di accompagnamento – Ambiente» (MMA-A), lungo la A2 e la A13 vengono rilevati dati sull'inquinamento atmosferico e fonico. L'MMA-A è condotto dalla Confederazione, in stretta collaborazione con i Cantoni interessati. Lo scopo del progetto è documentare l'evoluzione dell'inquinamento ambientale generato dal traffico stradale e ferroviario lungo gli assi nord-sud e verificare l'efficacia delle misure attuate.

La rete di misurazione del «Monitoraggio delle misure di accompagnamento – Ambiente» (MMA-A) comprende sette stazioni di misurazione dislocate lungo gli assi transalpini A2 (San Gottardo) e A13 (San Bernardino).

Autostrada A2:
1 Hardwald (BL)
2 Tenniken (BL)
3 Reiden (LU)
4 Erstfeld (UR)
5 Moleno (TI)
6 Camignolo (TI)

Autostrada A13:
7 Rothenbrunnen (GR)



Per maggiori informazioni sul tema dell'inquinamento ambientale causato dal traffico merci transalpino si rimanda alla pagina www.bafu.admin.ch/mfm-u

Nota editoriale

Editore
Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)
Ufficio federale dei trasporti (UFT)
L'UFAM e l'UFT fanno capo al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).
Cantoni di Lucerna, Uri, Basilea-Città, Basilea-Campagna, Grigioni e Ticino

© UFAM 2011

Redazione
dialog:umwelt, Markus Nauser, Bern-Ittigen
Concezione grafica
anamorph.ch, Marcel Schneeberger, Zurigo
Traduzione Chiara Francese-Marinolli, Basilea
Fotografie
Thema Fotografie GmbH, Theodor Stalder, Zurigo
Materiale cartografico swisstopo
Ordinazione e download
www.bafu.admin.ch/ud-1045-i