

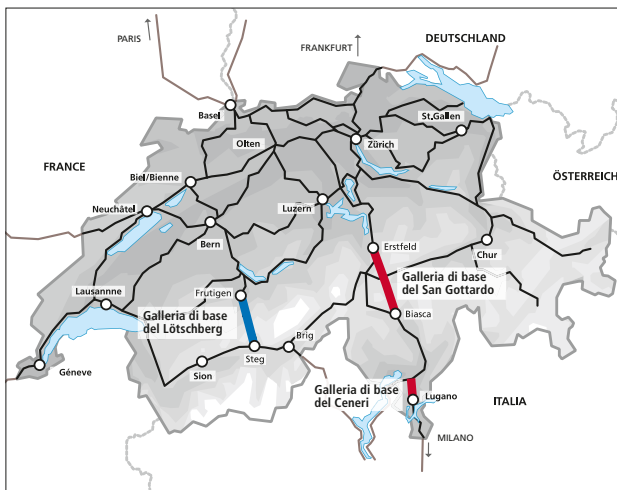


## Nuovi itinerari attraverso l'Europa

# La Nuova ferrovia transalpina (NFTA o Alptransit)

In Europa le Alpi rappresentano un ostacolo topografico per la circolazione. La Svizzera ha attuato notevoli investimenti in nuove tratte ferroviarie allo scopo di realizzare assi di transito con maggiori capacità tra il nord e il sud dell'Europa. Gli elementi centrali di tali assi sono tre nuove gallerie di base attraverso le Alpi.

La Nuova ferrovia transalpina (NFTA o Alptransit), il più grande progetto mai intrapreso dalla Svizzera, consiste nell'ampliamento di due assi ferroviari tra il nord e il sud del Paese. Paragonabili a tratte di pianura quanto a pendenze e raggi delle curve, questi assi consentono di abbreviare le distanze, di aumentare la velocità di marcia massima e di circolare con convogli più lunghi. Gli elementi principali di Alptransit sono costituiti da tre nuove gallerie: le gallerie di base del Lötschberg, del San Gottardo e del Ceneri.



Le tre nuove gallerie di base nelle Alpi svizzere.

### Galleria di base del Lötschberg

La galleria di base del Lötschberg, lunga 34,6 km, è entrata in servizio il 9 dicembre 2007. I lavori di costruzione, svolti parallelamente in cinque cantieri diversi, sono durati solo otto anni. Nella realizzazione del progetto, costato 5,3 miliardi di franchi (ca. 5 mia. di euro, prezzi attuali, incl. interessi e imposta sul valore aggiunto), in alcuni periodi erano impegnate fino a 2500 persone contemporaneamente. La galleria è costituita da due tubi. Per motivi finanziari attualmente solo un terzo del tunnel è percorribile in ambedue le canne; il resto del secondo tubo fun-



La galleria di base del Lötschberg riduce i tempi di viaggio tra nord e sud.

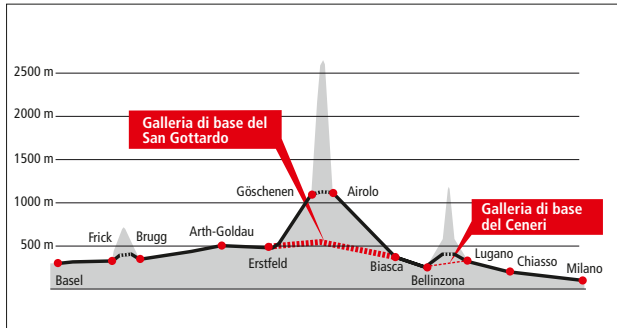
ge da galleria di salvataggio e sarà terminato nei prossimi anni. La galleria di base del Lötschberg rappresenta una grande conquista sia per il traffico viaggiatori che per quello merci. In alcuni giorni la capacità è sfruttata al 100 per cento ed è pertanto necessaria un'abile gestione del traffico. Il tunnel, in cui i treni viaggiatori possono raggiungere una velocità di 200 km/h, riduce di quasi un'ora il tempo per raggiungere le destinazioni turistiche del Vallese e il Norditalia dalle principali stazioni della Svizzera tedesca.

### Gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri

Con i suoi 57 km di lunghezza, la galleria di base del San Gottardo, inaugurata nel 2016, è la galleria ferroviaria più lunga al mondo; sul secondo asse pianeggiante di Alptransit il punto più elevato si situa a soli 550 metri sul livello del mare. I miglioramenti infrastrutturali consentono a un maggior numero di treni merci di attraversare le Alpi in tempi più brevi, mentre i treni viaggiatori vi circolano a 200 km/h. I costi della galleria ammontano a 12,2 miliardi di franchi (ca. 11,5 mia. di euro; prezzi effettivi, incl. interessi e imposta sul valore aggiunto).



## Ufficio federale dei trasporti UFT



Il punto più alto del nuovo asse del San Gottardo si trova a 550 m s.l.m.

La galleria di base del Ceneri, lunga 15,4 km, completa in Ticino l'asse del San Gottardo. Quest'opera costa 3,6 miliardi di franchi (ca. 3,3 mia. di euro; prezzi attuali, incl. interessi e imposta sul valore aggiunto) ed entra in servizio nel 2020. Con le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri il tempo di viaggio tra Zurigo e Milano si riduce a poco più di tre ore. Inoltre, la galleria di base del Ceneri rende più efficiente la rete ferroviaria regionale ticinese grazie a migliori collegamenti e a tempi di percorrenza più brevi.

### Potenziamento delle tratte di accesso

Per fare in modo che siano adeguate alle crescenti esigenze, la Svizzera investe altri 1,7 miliardi di franchi (circa 1,5 mia. di euro; prezzi attuali, incl. interessi e imposta sul valore aggiunto) nel potenziamento delle tratte di accesso alle gallerie di base, soprattutto in nuovi impianti di segnalamento, che consentono di ridurre l'intervallo fra i treni, e in piccoli ampliamenti.



La galleria di base del San Gottardo è la galleria ferroviaria più lunga al mondo.

Vengono inoltre rimossi gli ostacoli per il trasporto su rotaia di semirimorchi con altezza agli angoli di quattro metri, considerato che contrariamente alle gallerie di base e all'asse del Lötschberg, le tratte di accesso dell'asse del San Gottardo non erano concepite per questo tipo di trasporto. Per tale ragione si è deciso di adeguare gallerie, pensiline e linee di contatto, creando il cosiddetto corridoio di quattro metri. Entro il 2020 il trasporto di detti semirimorchi sarà così possibile anche lungo l'intero asse del San Gottardo, e quindi in tutto il territorio svizzero nel traffico nord-sud. L'adeguamento del profilo delle tratte è molto importante alla luce del netto incremento di questo particolare segmento dei trasporti. La Svizzera finanzia appositi interventi anche sulla linea italiana di Luino, affinché i semirimorchi interessati possano raggiungere importanti terminali di trasbordo. I costi complessivi per la realizzazione di questo cosiddetto corridoio di quattro metri ammontano a quasi un milione di franchi (ca. 950 mio. di euro).

Indipendentemente da ciò, la Svizzera aveva già stipulato con la Germania e l'Italia trattati che prevedono l'ampliamento delle tratte d'accesso anche oltreconfine. I lavori sono in corso e il loro stato viene regolarmente verificato in seno a comitati bilaterali.

### Contatti per i media

Servizio stampa dell'Ufficio federale dei trasporti  
+41 (0)58 462 36 43  
presse@bav.admin.ch  
Indirizzo postale:  
Ufficio federale dei trasporti, 3003 Berna

### Ulteriori informazioni

- sul corridoio nord-sud:  
[www.corridor-rhine-alpine.eu](http://www.corridor-rhine-alpine.eu)
- sulla politica svizzera dei trasporti:  
[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)
- sulla politica di trasferimento del traffico:  
[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → Temi A - Z → Trasferimento del traffico
- su Alptransit:  
[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → Temi A - Z → Alptransit
- [www.alptransit.ch](http://www.alptransit.ch)