



Nuovi itinerari attraverso l'Europa

La politica svizzera dei trasporti dalla A alla Z



Nella galleria di base del San Gottardo è possibile il trasporto di semirimorchi con altezza agli angoli di quattro metri.

Corridoio di quattro metri

Contrariamente all'asse del Lötschberg e alle gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri, le tratte di accesso dell'asse del San Gottardo non consentivano il trasporto su rotaia di semirimorchi con altezza agli angoli di quattro metri. Per tale ragione si è deciso di adeguare gallerie, pensiline e linee di contatto, creando il cosiddetto corridoio di quattro metri. Dopo i lavori conclusivi il trasporto di contenitori con altezza agli angoli di quattro metri 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 nel Norditalia. I costi complessivi ammontano a quasi un milione di franchi (ca. 950 mio. di euro).

Corridoio per il traffico merci ferroviario Reno-Alpi
Quello tra Rotterdam/Zeebrugge e Genova è uno dei principali corridoi europei per il trasporto di merci su rotaia. Denominato Reno-Alpi, si snoda lungo gli assi nord-sud della rete svizzera. È il corridoio europeo con il volume di trasporto più elevato, di cui si prevede ancora un'ulteriore, netta crescita. Nei prossimi anni è previsto l'equipaggiamento completo del corridoio con il sistema di controllo automatico della marcia dei treni ETCS.



L'UE considera molto importante il corridoio Rotterdam–Genova.



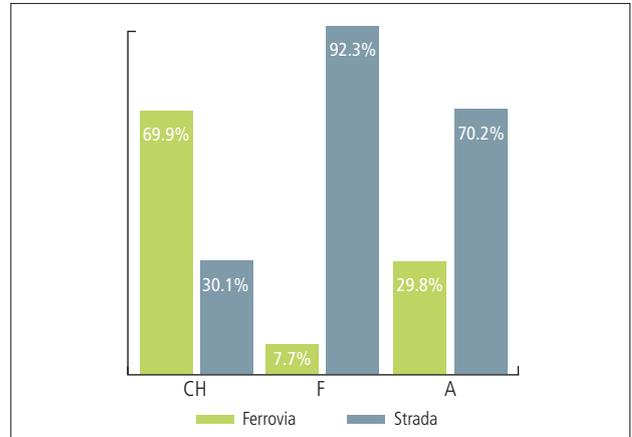
Ufficio federale dei trasporti UFT

ETCS

L'European Train Control System (ETCS), ossia il sistema europeo di controllo automatico della marcia dei treni, rappresenta uno dei presupposti per l'interoperabilità delle ferrovie a livello europeo. A seconda del livello di sistema, il macchinista riceve le informazioni direttamente su uno schermo nella cabina di guida, senza necessità di segnali esterni: i treni possono così circolare a velocità più alte e a intervalli più brevi. L'ETCS sostituirà i vari sistemi attualmente in uso in Europa. Dal 2006 è in servizio in Italia sulle tratte ad alta velocità Roma–Napoli e Milano–Torino, in Svizzera sulla nuova tratta fra Olten e Berna (Mattstetten–Rothrist; 2004) e nella galleria di base del Lötschberg (2007). Dal 2017 l'intera rete svizzera a scartamento normale è equipaggiata con il sistema ETCS livello 1 LS o ETCS livello 2.



Dati del sistema ETCS L2 sullo schermo del macchinista.



Ripartizione del traffico merci transalpino tra Francia, Austria e Svizzera (2013).

Evoluzione del traffico

L'evoluzione del traffico attraverso le Alpi svizzere mostra che le misure adottate per promuovere il trasferimento del traffico merci alla rotaia sono efficaci.

In Svizzera il 70 per cento delle merci che transitano sulle Alpi viaggia su rotaia, il 30 per cento su strada (2019). Nelle vicine Francia e Austria è l'opposto.

Nonostante l'aumento generale del traffico, dal 2000 al 2019 il numero di autocarri transitati annualmente attraverso le Alpi si è ridotto da 1,4 milioni a circa 898000 unità. Secondo gli specialisti, senza le misure adottate circolerebbero sulle Alpi svizzere circa 800 000 autocarri in più all'anno.

Nonostante i successi della politica di trasferimento, l'obiettivo stabilito nella legge sul trasferimento del traffico non è stato raggiunto.

La legge ha fissato a 650000 il numero annuo massimo consentito di camion in transito attraverso le Alpi svizzere dopo due anni dall'apertura della galleria di base del San Gottardo, ossia dal 2018. Tale obiettivo è stato mancato. L'ultimazione verso sud dell'asse Alptransit del San Gottardo permetterà però di mantenere il livello attuale di transiti. Con la realizzazione entro il 2020 del corridoio di quattro metri sull'intero asse del San Gottardo e l'adozione di misure supplementari è atteso un ulteriore impulso per il trasferimento del traffico.

Il Consiglio federale svizzero intende proseguire con gli attuali strumenti di trasferimento del traffico e le relative misure di accompagnamento nonché introdurre ulteriori provvedimenti, quali la riduzione dei prezzi delle tracce e la concessione di contributi d'esercizio fino al 2030.



Ufficio federale dei trasporti UFT



Grazie al progetto SIF i viaggiatori beneficeranno di un'offerta ancora migliore.

Ferrovia 2000, Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF) e fasi di ampliamento

Il progetto Ferrovia 2000, stabilito nel 1987, mira a migliorare la qualità della rete ferroviaria svizzera, attuando misure volte a rendere più rapidi e frequenti i collegamenti offerti come pure a rinnovare il materiale rotabile. Entro il 2004, nella 1ª tappa, sono stati realizzati 130 progetti, con una spesa di 5,9 miliardi di franchi (ca. 5,6 mia. di euro). La 2ª tappa, attuata con il nome di Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF), prevede potenziamenti per un valore di 5,4 miliardi di franchi (ca. 5,1 mia. di euro), fra cui l'equipaggiamento delle tratte di accesso alle nuove gallerie di base con nuovi impianti di segnalamento grazie ai quali i treni potranno circolare a intervalli più brevi.

Dal 2014 il Parlamento svizzero stabilisce ogni quattro anni circa le fasi di ampliamento cui sottoporre la rete ferroviaria svizzera. Finora sono state decise le fasi 2025 e 2035, per un valore complessivo di quasi 20 miliardi di franchi (18 mia. di euro). La Confederazione definisce l'indirizzo del successivo ampliamento infrastrutturale nell'ambito della strategia prospettica a lungo termine.

Finanze

I costi per Alptransit ammontano a circa 22,8 miliardi di franchi (22 mia. di euro; prezzi attuali, incl. interessi e imposta sul valore aggiunto), pari al 3,5 per cento circa del prodotto interno lordo (PIL) annuo della Svizzera.

I costi sono ripartiti nel modo seguente:

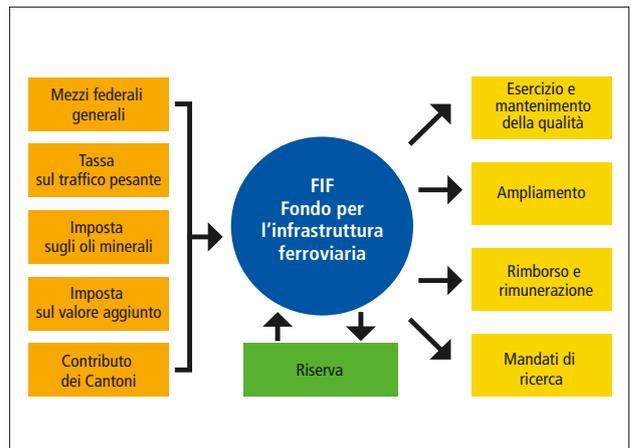
- galleria di base del San Gottardo: 12,2 miliardi di franchi (ca. 11,5 mia. di euro)
- galleria di base del Lötschberg: 5,3 miliardi di franchi (ca. 5 mia. di euro)
- galleria di base del Ceneri: 3,6 miliardi di franchi (ca. 3,3 mia. di euro)
- ampliamento degli accessi: 1,7 miliardi di franchi (ca. 1,5 mia. di euro)

Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF)

A febbraio 2014 il Popolo svizzero ha approvato in votazione popolare il progetto sul finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), inteso a garantire a lungo termine il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria sia per quanto concerne la manutenzione che l'ampliamento. Nel contempo sono state avallate le linee fondamentali dell'ampliamento futuro della rete ferroviaria previste dal Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF). Le fasi di ampliamento 2025 e 2035 prevedono la realizzazione di progetti nell'arco di 20 anni per quasi 20 miliardi di franchi (ca. 18 mia. di euro), volti innanzitutto a prevenire imbottigliamenti sulla rete ferroviaria svizzera nonché a creare maggiori capacità nelle stazioni dei grandi agglomerati e nelle aree circostanti. I progetti sono finanziati mediante il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF).

Finanziamento e Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF)

Nel 2014 il Popolo svizzero ha approvato l'istituzione del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), un fondo di durata indeterminata la cui destinazione è vincolata al finanziamento del continuo ammodernamento della rete ferroviaria svizzera.



Il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) consente ulteriori ampliamenti.



Ufficio federale dei trasporti UFT

Le risorse provengono da diverse fonti:

- taxa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP, due terzi dei proventi);
- quote dell'imposta sugli oli minerali;
- quote dell'imposta sul valore aggiunto (1 per mille);
- contributo dei Cantoni;
- mezzi generali della Confederazione.

Il FIF finanzia tutti gli ulteriori ampliamenti nonché l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria esistente, accordando la priorità ai secondi e consentendo quindi di tener conto sin dall'inizio dei costi successivi dei progetti di costruzione e di garantirne il finanziamento.



La galleria di base del Lötschberg riduce i tempi di viaggio tra la Svizzera e l'Italia.

Dati	
Apertura della galleria del Sempione	19 maggio 1996
Apertura della galleria del Lötschberg	15 luglio 1913
Entrata in servizio della galleria di base del Lötschberg	9 dicembre 2007
Apertura della galleria del San Gottardo	1° giugno 1882
Caduta dell'ultimo diaframma della galleria di base del San Gottardo	15 ottobre 2010
Entrata in servizio della galleria di base del San Gottardo	11 dicembre 2016
Entrata in servizio della galleria di base del Ceneri	13 dicembre 2020

Galleria di base del Lötschberg

La galleria di base del Lötschberg, lunga 34,6 km, collega Frutigen nell'Oberland bernese e Raron in Vallese. È entrata in servizio il 9 dicembre 2007; i lavori di costruzione erano stati avviati nel 1999. Il punto più alto di questo asse nord-sud si trova a 828,2 metri sul livello del mare in corrispondenza di quello più alto in galleria; la tratta continua poi verso l'Italia (Domodossola) attraverso l'attuale galleria del Sempione. Con la galleria di base del Lötschberg le capacità del traffico merci sono notevolmente aumentate, mentre si sono ridotti di circa un'ora i tempi di viaggio nel traffico viaggiatori tra Basilea e Milano.

Galleria di base del Ceneri

In Ticino, sotto il Monte Ceneri, è stata realizzata la galleria di base del Ceneri, lunga 15,4 km, che collega la parte settentrionale del Cantone Ticino (Sopraceneri) con quella meridionale (Sottoceneri) completando la ferrovia pianeggiante su questo ramo dell'asse del San Gottardo, che arriva a Milano via Chiasso. Oltre al traffico merci e a lunga distanza, anche il traffico regionale del Cantone Ticino ne trae notevoli benefici.

Galleria di base del San Gottardo

La galleria di base del San Gottardo, lunga 57 km, collega Erstfeld nel Cantone di Uri e Bodio nel Cantone Ticino. I lavori di costruzione sono iniziati nel 1999 e l'ultimo diaframma è caduto in ottobre del 2010; l'inaugurazione e la messa in esercizio secondo orario sono avvenute nel 2016. La galleria permette di aumentare le capacità e di ridurre i tempi di trasporto del traffico merci. Anche i treni viaggiatori beneficiano di una diminuzione dei tempi di percorrenza tra il nord e il sud della Svizzera. È la galleria ferroviaria più lunga del mondo, primato che ha tolto alla galleria di Seikan in Giappone, lunga 53,9 km.



Ufficio federale dei trasporti UFT

Gallerie di base

Grazie alle gallerie di base del Lötschberg, del San Gottardo e del Ceneri i treni che attraversano le Alpi non devono più superare grossi dislivelli. Con l'apertura delle gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri, il punto più alto dell'asse del San Gottardo si trova a 550 metri sul livello del mare. La pendenza che devono affrontare i treni non supera il dodici per mille; in tal modo aumenterà la capacità di trasporto, e i collegamenti tra il nord e il sud delle Alpi saranno più brevi e veloci.

NFTA (Alptransit)

Per il trasferimento dalla strada alla rotaia del maggior volume possibile di traffico merci in transito sulle Alpi, l'infrastruttura ferroviaria deve essere modernizzata e potenziata. La Nuova ferrovia transalpina (NFTA o Alptransit) comprende nuove gallerie di base al Lötschberg, al San Gottardo e al Monte Ceneri. Grazie agli ampliamenti sulle tratte d'accesso, il traffico merci e quello viaggiatori approfitteranno di collegamenti più brevi, veloci ed efficienti tra nord e sud. Le gallerie di base del San Gottardo e del Lötschberg accrescono nettamente le capacità nel trasporto merci.

Raccordo RAV

La Svizzera sarà meglio collegata alla rete europea ad alta velocità (RAV) grazie a un pacchetto di misure varate dal Parlamento nel 2005, concernenti la realizzazione di ampliamenti in Svizzera e il cofinanziamento di progetti in Francia e in Germania. Le misure servono inoltre per migliorare il sistema dei nodi ferroviari all'interno della Svizzera. Il programma, con una dotazione di 1,1 miliardi di franchi (circa 1 mia. di euro), sarà concluso prossimamente e consentirà di ridurre i tempi di percorrenza verso le vicine metropoli come Parigi o Monaco di Baviera.

Risanamento fonico

Nel 2000 in Svizzera circa 260 000 persone erano esposte a emissioni sonore eccessive causate dalle ferrovie. Per proteggerle è stato attuato un vasto programma di riduzione del rumore, finanziato tramite il Fondo FTP e comprendente interventi sul materiale rotabile, la costruzione di pareti fonoassorbenti e l'installazione di finestre isolanti. Questo pacchetto di misure è stato portato a termine a fine 2015. Un programma successivo prevedeva di fatto il divieto di transito per i carri merci rumorosi sulla rete ferroviaria svizzera, entrato in vigore nel 2020. Inoltre saranno resi possibili interventi sulle rotaie e saranno create le basi per promuovere l'innovazione e la ricerca nel settore del rumore ferroviario.

TTPCP

Dal 1° gennaio 2001 in Svizzera viene riscossa la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), ossia un pedaggio per i camion. La TTPCP è determinata dal peso complessivo del veicolo a motore e del suo rimorchio, dal livello di emissioni inquinanti e dai chilometri percorsi. Grazie a questa tassa vengono coperti, secondo il principio «chi inquina paga», i cosiddetti «costi esterni» provocati dal traffico pesante. Il 70 per cento degli introiti della TTPCP provengono da camion svizzeri. La TTPCP prevede una tariffa massima, sancita nell'Accordo sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'UE.

Tratte d'accesso

La Svizzera ha stipulato con la Germania e l'Italia dei trattati che prevedono l'ampliamento delle tratte d'accesso alle gallerie di base in modo da poter far fronte alla crescita del traffico. L'avanzamento dei lavori viene verificato regolarmente in seno a organismi comuni. Inoltre, in base ad accordi internazionali, il corridoio tra Rotterdam/Zeebrugge e Genova, uno degli assi più importanti per il traffico merci, sarà ampliato e dotato del sistema di controllo automatico della marcia dei treni ETCS adottato a livello europeo e la circolazione vi sarà resa più rapida mediante misure di tipo organizzativo.

A causa dei ritardi sul fronte tedesco la Svizzera e la Germania hanno convenuto l'adozione di misure operative per aumentare la capacità in vista dell'ultimazione dell'asse del San Gottardo.

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
- sulla politica svizzera dei trasporti:
www.bav.admin.ch
- sulla politica di trasferimento del traffico:
www.bav.admin.ch → Temi A - Z → Trasferimento del traffico
- su Alptransit:
www.bav.admin.ch → Temi A - Z → Alptransit
- www.alptransit.ch