



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 consentono il trasporto su rotaia di semirimorchi con altezza agli angoli di quattro metri. Perciò la Confederazione ha invece deciso di adeguare gallerie, pensiline e linee di contatto. Entro il 2020 il trasporto di detti semirimorchi sarà così possibile anche lungo l'intero asse del San Gottardo, e quindi attraverso tutto il corridoio nord-sud svizzero. 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/Anversa 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. Su questo corridoio lungo 1500 km il volume di trasporto annuo supera il miliardo di tonnellate (2013) e, secondo le previsioni, sarà più che raddoppiato entro il 2030. 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.



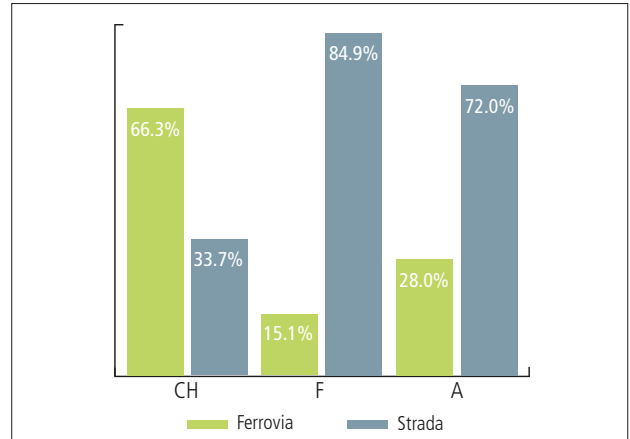
Ufficio federale dei trasporti UFT

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. Grazie a questo sistema, i macchinisti ricevono 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 ad intervalli più brevi. In futuro l'ETCS sostituirà i vari sistemi attualmente in uso in Europa. E già in servizio in Italia dal 2006 sulle tratte ad alta velocità Roma–Napoli e Milano–Torino; in Svizzera sulla nuova tratta fra Olten e Berna (Mattstetten– Rothrist; dal 2004/6); e nella galleria di base del Lötschberg (dal 2007). Entro il 2017 si prevede di equipaggiare con il sistema ETCS livello 1 LS o ETCS livello 2 l'intera rete svizzera a scartamento normale.



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 67 per cento delle merci che transitano attraverso le Alpi viaggia su rotaia, solo il 33 per cento su strada (2014). Nelle vicine Francia e Austria è l'opposto.

Nonostante l'aumento generale del traffico, dal 2000 al 2014 il numero di autocarri transitanti attraverso le Alpi si è ridotto da 1,4 a 1 milione di unità. Secondo gli specialisti, senza le misure adottate circolerebbero attraverso le Alpi svizzere circa 700 000 autocarri in più all'anno.

Nonostante i successi della politica di trasferimento, gli obiettivi stabiliti dalla legge sul trasferimento del traffico non sono stati raggiunti.

- Obiettivo intermedio 2011: alla fine di quell'anno sono circolati attraverso le Alpi circa 1,25 milioni di autocarri invece del milione fissato come obiettivo intermedio.
- Obiettivo di trasferimento del traffico 2018: la legge fissa a 650 000 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 non potrà essere raggiunto. L'entrata in esercizio 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'asse del San Gottardo è atteso un ulteriore impulso per il trasferimento del traffico.

Il Consiglio federale svizzero intende proseguire l'uso degli attuali strumenti di trasferimento del traffico, nonché introdurre ulteriori provvedimenti.



Ufficio federale dei trasporti UFT



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

Ferrovia 2000 e Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF)

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 fine 2004, nella 1ª tappa, sono stati realizzati 130 progetti del costo 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), Questi includono l'equipaggiamento delle tratte di accesso alle nuove gallerie di base con nuovi impianti di segnalamento che permetteranno ai treni di circolare a intervalli più brevi.

Finanze

I costi previsti per Alptransit ammontano a 23,5 miliardi di franchi (22,4 mia. di euro; prezzi attuali, incl. interessi e imposta sul valore aggiunto), pari al 3,5 per cento circa del prodotto interno lordo (PIL) svizzero.

I costi sono ripartiti nel modo seguente:

- galleria di base del San Gottardo: 12,5 miliardi di franchi (ca. 11,9 mia. di euro)
- galleria di base del Lötschberg: 5,3 miliardi di franchi (ca. 5 mia. di euro)
- galleria di base del Ceneri: 3,5 miliardi di franchi (ca. 3,3 mia. di euro)
- ampliamento degli accessi: 2,2 miliardi di franchi (ca. 2,1 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), e una prima fase concreta di ampliamento fino al 2025. Quest'ultima comprende progetti per 6,4 miliardi di franchi (ca. 6,1 mia. di euro), volti innanzitutto a risolvere i problemi di capacità nelle stazioni dei grandi agglomerati e nelle aree circostanti.

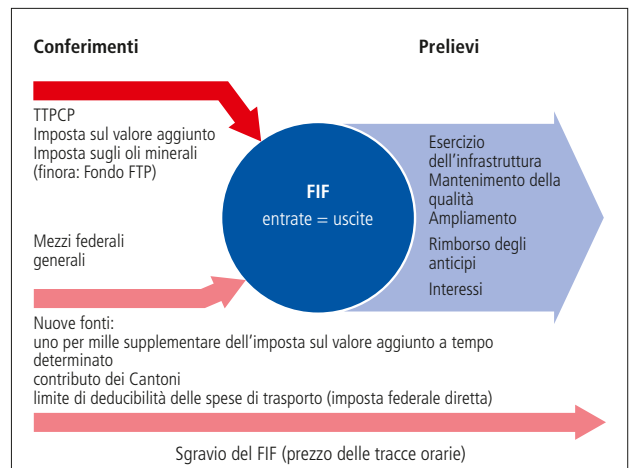
Fondo FTP/Fondo per l'infrastruttura ferroviaria

Il 29 novembre 1998 il Popolo svizzero ha approvato il decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici (FTP), che consente di modernizzare e ampliare l'intera infrastruttura ferroviaria. Con investimenti per 31,5 miliardi di franchi (ca. 30 mia. di euro; prezzi del 1995) sono stati o saranno realizzati i seguenti quattro grandi progetti:

- Ferrovia 2000, SIF e corridoio di quattro metri;
- Alptransit;
- raccordo alla rete ferroviaria europea ad alta velocità (R-RAV);
- risanamento fonico.

Le risorse provengono da tre diverse fonti:

- tassa 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).



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



Ufficio federale dei trasporti UFT

All'inizio del 2016 il Fondo FTP confluirà nel nuovo Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), creato con il progetto FAIF. Oltre ai grandi progetti ferroviari del Fondo FTP, il FIF finanzia anche tutti gli ulteriori ampliamenti nonché l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria esistente.

Gallerie di base

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



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	2020

Galleria di base del Ceneri

In Ticino, sotto il Monte Ceneri, sono in corso i lavori della galleria di base del Ceneri, lunga 15,4 km, che collegherà 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 trarrà notevoli benefici.

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 presso Frutigen a 780 metri sul livello del mare; 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 i tempi di viaggio nel traffico viaggiatori tra Basilea e Milano.

Galleria di base del San Gottardo

La galleria di base del San Gottardo, lunga 57 km, collega Erstfeld nel Canton Uri e Bodio nel Canton Ticino. I lavori di costruzione sono iniziati nel 1999 e la caduta dell'ultimo diaframma è avvenuta in ottobre del 2010; l'inaugurazione e la messa in esercizio secondo orario sono avranno luogo nel 2016. La galleria permetterà di aumentare le capacità e di ridurre i tempi di trasporto del traffico merci. Anche i treni viaggiatori beneficeranno di una diminuzione dei tempi di percorrenza tra il nord e il sud della Svizzera. Sarà la galleria ferroviaria più lunga del mondo, togliendo il primato alla galleria di Seikan in Giappone, lunga 53,9 km.



Ufficio federale dei trasporti UFT

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 aumentano notevolmente le capacità nel trasporto merci.

Raccordo RAV

La Svizzera sarà meglio collegata alla rete europea ad alta velocità (RAV) grazie ad 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, per cui è prevista una spesa di 1 miliardo di franchi (quasi 1 mia. di euro), sarà concluso presumibilmente nel 2020 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 ad 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 sarà portato a termine a fine 2015. Un programma successivo prevede di fatto il divieto di transito per i carri merci rumorosi sulla rete ferroviaria svizzera. Il divieto entrerà in vigore entro il 2020. Inoltre verranno promosse l'innovazione e la ricerca nel settore del rumore ferroviari

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 ad organismi comuni. Inoltre, in base ad accordi internazionali, il corridoio tra Rotterdam/Anversa e Genova, uno degli assi più importanti per il traffico merci, sarà ampliato e dotato del sistema europeo di controllo automatico della marcia dei treni ETCS, e la circolazione vi sarà resa più rapida mediante misure di tipo organizzativo.

Ulteriori informazioni :

- sulla politica svizzera dei trasporti
<http://www.bav.admin.ch>

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

© UFT, 2016