



Primi mesi di utilizzo del Tunnel di base del Gottardo



**Fabio Filippi,
Direttore Esercizio SBB Cargo Italia.**



Fino a 120 treni merci al giorno

Pari a circa il 67% della attuale capacità del tunnel

Febbraio 2017

Il traffico merci ha raggiunto la regolarità dei servizi

5 Diverse imprese ferroviarie merci attraversano il tunnel di base del Gottardo.





I tempi di transito pienificati sono rispettati e in alcuni casi anche ridotti in operativo

Prime valutazioni del trasporto merci attraverso il tunnel



+30% capacità di tracce a disposizione

**50 min il risparmio del tempo tra Chiasso e
Basilea con l'apertura del tunnel di base del
Ceneri**

**Attuali benefici.
Aspettative future**



50% di aumento di mercato

P400 è lo Standard: 400.000 di rimorchi aspettano di salire sui treni

750m lunghezza e 2.000 ton

Deve essere lo standard del corridoio

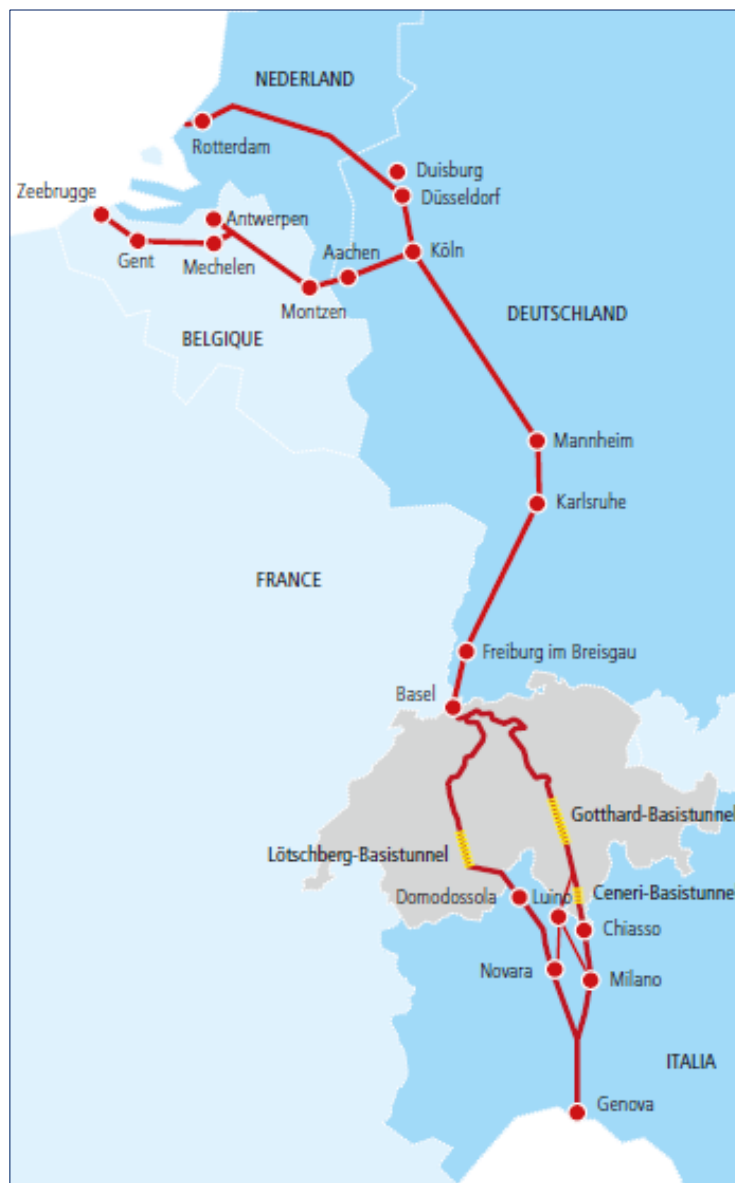
Interoperabilità

Su tutto il corridoio

Obiettivi 2020

**Con l'apertura del tunnel di base del
Ceneri**

**L'asse Nord-Sud fa
parte del corridoio
europeo
Rotterdam - Genova.**





Capacità

Lunghezza treno

Profilo 4 mt.

ETCS Livello 2.

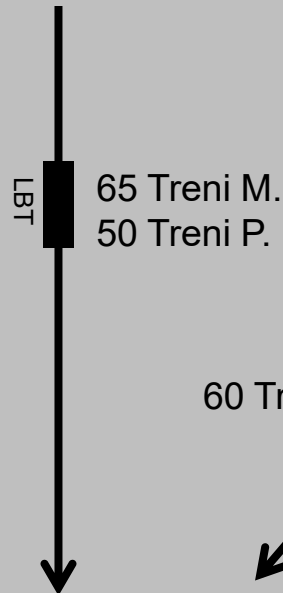
Lingua



**Interoperabilità è la grande sfida per
aumentare la produttività del trasporto
merci**

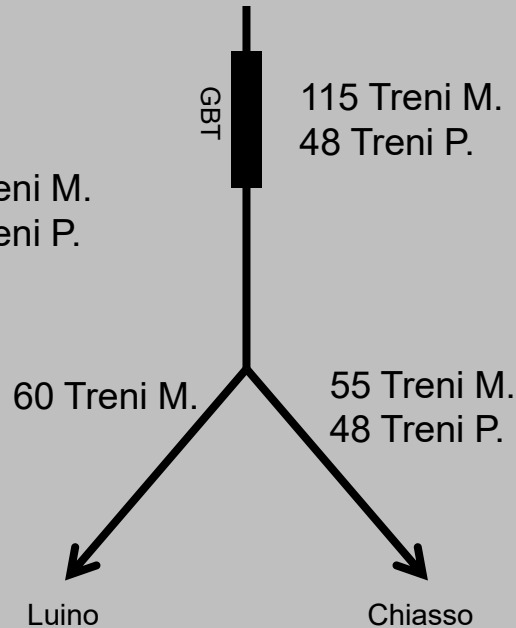
2017 Situazione Attuale

Asse del Lötschberg



65 Treni M.
50 Treni P.

Asse del Gottardo



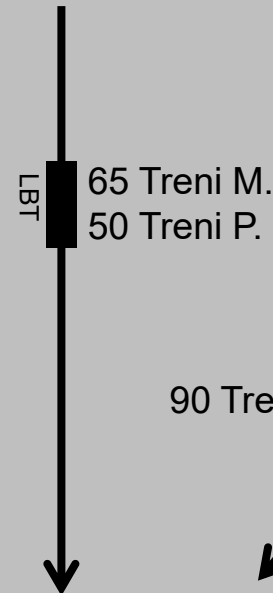
115 Treni M.
48 Treni P.

60 Treni M.

55 Treni M.
48 Treni P.

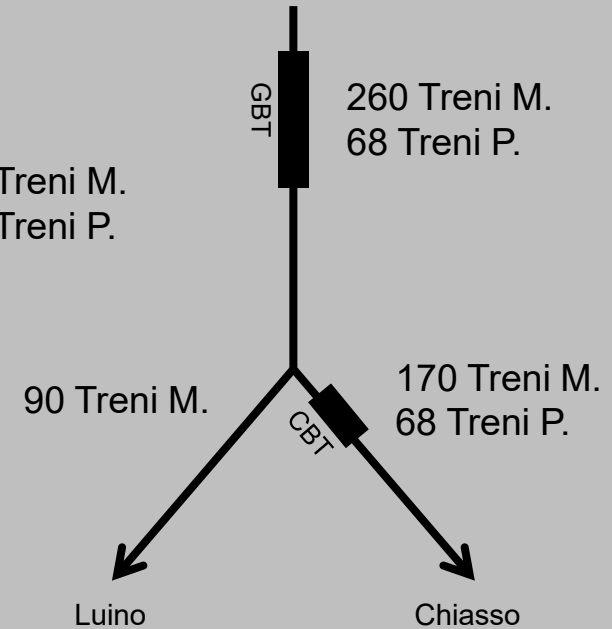
2021 Capacità infrastrutturale

Asse del Lötschberg



65 Treni M.
50 Treni P.

Asse del Gottardo



260 Treni M.
68 Treni P.

90 Treni M.

170 Treni M.
68 Treni P.

Sviluppo del traffico di treni sugli assi del Gottardo e del Lötschberg .



Dall'esperienza di questi mesi abbiamo la conferma che i risparmi produttivi dati dall'utilizzo del tunnel del Gottardo sono inferiori alle sovvenzioni che la confederazione elvetica oggi assegna agli MTO che fanno transitare treni attraverso la Svizzera

Il disastro a seguito della interruzione della linea ferroviaria a Rastatt ha dimostrato che è necessario un coordinamento lungo i corridoi TEN T

Le infrastrutture e i regolamenti europei dei vari paesi devono rapidamente fare i passi necessari verso la standardizzazione. In casi come quello appena successo in Germania la poca flessibilità del sistema ferroviario continua a tenere lontano una parte dei possibili clienti

Punti Aperti