

<b>Zeitschrift:</b>	Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
<b>Herausgeber:</b>	Organización de los Suizos en el extranjero
<b>Band:</b>	34 (2007)
<b>Heft:</b>	5
 <b>Artikel:</b>	Nuevo túnel ferroviario transalpino : el Lötschberg-Express circula ya por los Alpes
<b>Autor:</b>	Lenzin, René
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-908625">https://doi.org/10.5169/seals-908625</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

**El Lötschberg-Express circula ya por los Alpes.** A partir de diciembre, los trenes de mercancías y de pasajeros atravesarán los 34 km de longitud del túnel de base entre Frutigen y Raron, todo un hito de la política suiza de tráfico. No obstante, el Lötschberg es solamente la primera y más insignificante parte de la Neat o Nueva Transversal Ferroviaria Alpina. Solo cuando se hayan terminado los túneles del Gotardo y del Monte Ceneri se dispondrá de una línea ferroviaria plana que cubra todo el trayecto de norte a sur. Por René Lenzin



Obras de la NEAT en Mittholz (a la izquierda). Portal de las obras de Raron, junto al Ródano, en el cantón del Valais (en el centro). Ceremonia de apertura del 15 de junio de 2007, también en Raron (a la derecha).



El 15 de junio de 2007 se inauguró oficialmente el túnel de base del Lötschberg, pero solo se utilizará a pleno rendimiento a partir de diciembre, cuando entre en vigor el nuevo horario de circulación de trenes. Numerosas personalidades nacionales e internacionales asistieron a la inauguración. Entre ellas, el consejero federal Moritz Leuenberger. «Sin dejar de admirar por ello la gran proeza técnica y los extraordinarios rendimientos de todos los que han participado en la construcción del túnel de Lötschberg, lo cierto es que esta obra es mucho más que una grandiosa perforación en la montaña», dijo el ministro de transportes, quien añadió que es una prueba de «la consecuente realización de la política suiza de transporte de mercancías por vía férrea, que hoy sirve de modelo a toda Europa».

#### ¿Y QUÉ PASARÁ EN EL SUR?

Lo más tardar en 2020 deberá estar terminado el eje del Gotardo de la Neat, pero todavía no está claro qué pasará al sur de ambos túneles de base. Y si bien tanto Suiza como Italia han firmado un convenio según el cual nuestro vecino del sur creará las capacidades necesarias para absorber el tráfico del eje del Gotardo y el Lötschberg, lo cierto es que en Italia hasta ahora no se ha hecho casi nada al respecto.

Este verano levantó ampollas la actitud de un alto funcionario de los ferrocarriles italianos estatales, que describió el túnel de Ce-

Efectivamente, el nuevo túnel permite ampliar las capacidades del tráfico de tránsito por Suiza. Por eso es un importante paso en el camino hacia el objetivo fijado legalmente por Suiza: la reducción del tránsito de camiones por los Alpes a 650 000 al año.

#### Más de 16 millones de toneladas excavadas

Los datos técnicos generales relativos a esta obra son impresionantes. La longitud del túnel de dos conductos es de 34,6 km. Entre ambos hay 104 conexiones transversales, y la duración de la obra fue, incluido el equipamiento de material ferroviario específico, de ocho años. En la fase más intensa, trabajaban a la vez 2600 personas, 2000 de las cuales eran obreros que excavaron un total de 16,6

neri como superfluo, dado que Italia quiere que el tráfico de mercancías pase por el oeste de Milán, es decir, por el trayecto Lötschberg-Simplon, o bien a través del Gotardo y después en la línea todavía de una sola vía a orillas del Lago Maggiore. Esta afirmación levantó un gran revuelo, sobre todo en Suiza, y los ánimos no se apaciguaron hasta que intervino el ministro italiano de transportes Antonio Di Pietro, que aseguró que el eje del Gotardo era prioritario para Italia, y que su país ampliaría a cuatro vías toda la línea Como-Milán, para reforzar así el histórico trayecto de Lugano-

Chiasso-Como. No está nada claro de dónde sacará el dinero para dicha ampliación, porque debido a la desoladora situación de las arcas del Estado hay tantos proyectos de infraestructura pendientes que, por mucho que pese, será ineludible renunciar a algunos de ellos.

Suiza también necesita medios adicionales, no solamente porque los túneles resultan más caros de lo presupuestado, sino porque habrá que hacer aún grandes inversiones adicionales entre Lugano y Chiasso si se quiere que la línea del Gotardo sea un ferrocarril de alta velocidad en todo el trayecto.

millones de toneladas de material. A los precios de 1998, los gastos totales del túnel eran de 4300 millones de francos, lo que supone mil millones más de los presupuestados. Incluida la carestía, los intereses y el IVA, los gastos fueron de 5300 millones.

El Lötschberg es la primera rama de la nueva transversal ferroviaria alpina (Neat), cuyo concepto data de finales de los años 80. Tras la Segunda Guerra Mundial se publicó la intención de construir un túnel de base que atravesara los Alpes pero, todavía en 1983, el Consejo Federal consideró que no era urgente, pese a que tres años antes había encargado al Departamento de Transportes que elaborara una variante del proyecto. Desde entonces, los acontecimientos se sucedieron muy rápidamente: en 1990, el Gobierno se

El sinuoso trayecto actual, de más de cien años de antigüedad, discurre por encima de la presa de Melide. La Oficina Federal de Transportes ha encargado un estudio que analice y compare cuatro variantes de una nueva línea que posibilite la circulación de trenes de alta velocidad. Todas las variantes requieren cruzar el lago por encima o por debajo, así como la construcción de varios túneles, y los costes ascenderían por lo menos a tres mil millones de francos, cantidad no presupuestada en el fondo para la financiación de grandes obras de transporte público.

decidió por el concepto con los túneles del Gotardo y del Lötschberg, aprobado por el Parlamento en 1991.

En dos votaciones, el pueblo aprobó por una clara mayoría el proyecto de la Neat. En 1992 se pronunció en favor de la variante con dos túneles, y en 1998 se aprobó un concepto de financiación de las grandes obras del transporte público, tras haber resultado totalmente utópicos los primeros presupuestos de la Neat. El concepto preveía un fondo procedente de ingresos destinados a fines concretos (IVA, tasas de tráfico pesado dependientes del rendimiento, tasa sobre aceites minerales), así como préstamos y anticipos reembolsables. Pero se vio que también los nuevos cálculos eran demasiado optimistas. Últimamente, ya no se parte de la base de que los ferrocarriles puedan devolver algún día parte de los gastos de construcción. Por ello, el Consejo Federal y el Parlamento han convertido los préstamos con vencimiento hasta finales de 2004, por la suma de 2500 millones de francos aproximadamente, en anticipos.

### Solo se ha construido una vía

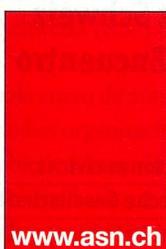
Hasta ahora reina una gran controversia en Suiza sobre si realmente se necesitan dos túneles de base, y cuál de los dos ejes es más importante. Como parte del compromiso financiero de entonces, se decidió que la ampliación del túnel de Lötschberg tuviera de momento solo una vía, lo que limita su capacidad y, por ello, su potencial para el transporte ferroviario de mercancías. Lo cierto es que incluso la ampliación total del Lötschberg solo habría sido parcialmente útil para el tráfico internacional de tránsito, ya que la continuación en el sur, a través del túnel del Simplón y hasta Domodossola sigue siendo un trayecto de montaña. Para el transporte de mercancías, esto significa circular con dos locomotoras, a menor velocidad y con trenes más cortos.

En una reciente entrevista, Daniel Nordmann, jefe de SBB Cargo, dijo claramente: «No cambiará mucho en el transporte de mercancías, porque no es un túnel de base, así que se mantienen las diferencias de altura. El túnel de Lötschberg une el Oberland ber-

nés con el Valais superior, no las regiones centrales con Domodossola. Solo el túnel de base del Gotardo aumentará significativamente la productividad.» Un tenor similar se escuchaba en una reunión de la empresa Hupac, activa en el sector del tráfico combinado desde hace 40 años, cuyo personal opina que solo la línea a través del Gotardo y Monte Ceneri, que se inaugurará entre 2017 y 2020, constituirá un ferrocarril plano en su totalidad.

No obstante, dichas reservas no empañan por el momento el entusiasmo por el túnel de Lötschberg, y al menos en el tráfico de pasajeros se ha conseguido reducir considerablemente la duración de los viajes. Así, el viaje de Basilea y Berna a Milán durará casi una hora menos, y desde una óptica puramente suiza, lo principal es acercar el Valais a la Suiza alemana. Para los del Valais Superior, la capital federal se convertirá así en un destino de cercanías. Tanto en el sur como en el norte se espera que haya más turistas gracias a las rápidas conexiones. Falta por ver hasta qué punto se cumplirán estas perspectivas.

Anuncio comercial



[www.asn.ch](http://www.asn.ch)



#### International Health Insurance

- Private medical treatment due to accident and sickness
- Free choice of doctor and clinic worldwide
- Lifelong guaranteed cover on a worldwide basis
- Multilingual 24-hour hotline service
- Benefits for alternative medicine

**Are you looking for a health insurance? We'll gladly help you find the best possible insurance protection: contact us.**

**ASN AG, Bederstrasse 51, CH-8002 Zurich**  
Tel +41 43 399 89 89, Fax +41 43 399 89 88  
e-Mail [info@asn.ch](mailto:info@asn.ch), Internet [www.asn.ch](http://www.asn.ch)

## Nomination pour le prix des Suisses de l'étranger 2008

Qui démontre un engagement hors du commun en faveur de la cinquième Suisse?

**Le prix des suisses de l'étranger** est doté d'un montant de 10 000 CHF afin de récompenser une personne ou une institution qui exerce une activité hors du commun et qui met ainsi en valeur la cinquième Suisse.

#### Nommez dès-à-présent votre favori!

Les personnes ou institutions candidates ne doivent pas forcément résider en Suisse; la nationalité Suisse n'est d'autre part pas obligatoire afin de participer à ce prix. Toutes les candidatures seront étudiées avec la plus grande attention par un jury dont la composition est très relevée.

Vous trouverez le formulaire de candidature et de plus amples informations sur le lien suivant: [www.fdp-schweiz-international.com](http://www.fdp-schweiz-international.com). Les candidatures doivent être déposées au plus tard le 31 octobre 2007.

**FDP SCHWEIZ - INTERNATIONAL**  
Wir Liberalen.

**PRD SUISSE - INTERNATIONAL**  
Les Radicaux.

**PLR SVIZZERO - INTERNAZIONALE**  
I Liberali.

