

Alptransit, le imprese chiedono investimenti. “Solo così meno camion attraverso le Alpi”

Pubblicato: Mercoledì 18 Dicembre 2019



Servono più risorse per **trasferire quote di merci sui treni ed evitare il traffico di camion attraverso le Alpi**. La sollecitazione arriva dai **maggiori operatori del trasporto su rotaia** – tra cui **Hupac, Sbb Cargo e Bls** – all’indomani dell’annuncio di un nuovo “pacchetto” d’investimenti della Confederazione Elvetica.

«**Con l’apertura della Galleria di base del Ceneri nel dicembre 2020**, verrà completato un altro tassello del puzzle per un efficiente collegamento nord-sud attraverso la Svizzera. Tuttavia, il **potenziamento del corridoio merci internazionale è in ritardo di almeno un decennio**. Gli aumenti di produttività nel trasporto combinato internazionale sono quindi dimezzati rispetto a quanto inizialmente previsto».

Le aziende della logistica e del trasporto su rotaia riconoscono l’indirizzo del Consiglio federale ((nel rapporto sul trasferimento del traffico del 13 novembre 2019) per colmare il gap attraverso un “pacchetto di misure per rafforzare il trasferimento modale”. Ma dal loro punto di vista del settore del trasporto merci svizzero **considerano “non sufficienti” le misure proposte**. **1Per mantenere la competitività del TCNA (trasporto combinato non accompagnato) nel trasporto transalpino e proseguire il trasferimento modale, l’industria chiede misure supplementari».**

«Numerosi fattori contribuiscono al fatto che la produttività delle risorse utilizzate – locomotive,

personale, vagoni ferroviari, ecc. non può essere aumentata nella misura e nei tempi originariamente previsti: il **ritardo nell'ampliamento delle vie d'accesso al nord** [dunque verso la Germania, Belgio e Paesi Bassi, ndr] rende impossibile la circolazione di treni di 740 m di lunghezza. **Cantieri frequenti e non coordinati a livello internazionale**, con deviazioni e riduzioni temporanee di capacità, impediscono la prevista riduzione dei tempi di percorrenza e determinano un continuo peggioramento della qualità. Le conseguenze sono ritardi e uso inefficiente delle risorse. A causa della **pianificazione internazionale non coordinata delle tracce ferroviarie**, i benefici in termini di tempo di viaggio in Svizzera andranno perduti alle frontiere. Le **rimanenti pendenze della linea** e il concetto di esercizio della Galleria di base del San Gottardo continuano a **richiedere l'impiego di una seconda locomotiva per i treni pesanti**. In queste condizioni, gli operatori del trasporto combinato possono raggiungere al massimo la metà degli effetti sulla produttività inizialmente previsti. Al fine di mantenere l'attuale volume del trasporto combinato transalpino e di aumentare a medio termine i volumi di traffico in prospettiva del raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento modale, il settore svizzero del trasporto merci propone una politica di trasferimento modale a lungo termine fino al 2030 con misure supplementari».

E dunque cosa propongono le imprese?

In primo luogo la «proroga fino al 2030 della durata del quadro di pagamento per il sostegno al TCNA transalpino. Per non compromettere i risultati positivi dell'attuale politica di trasferimento modale, la promozione del trasporto combinato transalpino non deve essere sospesa prematuramente. Dal punto di vista del mercato, è necessario prorogare la durata delle misure di sostegno fino al 2030. Non sono prevedibili ulteriori effetti sulla produttività fino al 2030». E anziché una garanzia di un sostegno al Trasporto Combinato pari a 55 milioni di euro all'anno a partire dal 2024.

Viene però sollevato anche il problema del **«deficit di qualità dei treni»** in aumento: «Mentre nel 2009 il 75% dei treni ha avuto meno di un'ora di ritardo, nella prima metà del 2019 solo il 55% di tutti i treni ha subito ritardi inferiori ai 60 minuti. Il **12% dei treni oggi è addirittura in ritardo di 12 ore o oltre**. Questi deficit di qualità, dovuti al potenziamento dell'infrastruttura del corridoio con numerosi cantieri e limitazioni di capacità, continueranno a gravare pesantemente sulla produttività almeno fino al 2030.

Problemi a cui gli operatori – imprese ferroviarie, intermodali, terminal – risponderanno con nuovi investimenti verso il 2030, «se si garantisce un uso a lungo termine di questi beni strumentali» e dunque se ci sarà garanzia di un sostegno al settore. A questo si collega il tema del costo dell'accesso alle linee ferroviarie, il “pedaggio” pagato per far passare ogni treno.

L'altro tema che preoccupa sono però, appunto, anche le **infrastrutture**. E in particolare la necessità di un «ampliamento delle vie di accesso a nord», da ottenere mediante trattati statali con il Belgio e la Francia e «attuazione delle misure del trattato statale con la Germania».

Se infatti a Sud si sta completando il potenziamento delle tre linee di accesso all'Italia – Chiasso, Luino e Domodossola, su cui la Svizzera ha investito anche in territorio italiano – a Nord il traffico è ancora tutto concentrato sull'asse Basilea-Karlsruhe- Mannheim-Colonia-Benelux, il “corridoio del Reno” che ha mostrato la sua fragilità con il **crollo della sede ferroviaria a Rastatt che nel 2017 ha creato grandi problemi e danni per due miliardi di euro**.

«Per quanto riguarda il deficit a nord, occorre creare urgentemente un'alternativa. Solo la linea a sinistra del Reno attraverso la Francia può essere considerata un percorso alternativo efficiente (linea di pianura). È ideale per la direttrice ad alto volume Belgio – Italia. Esiste anche un collegamento diretto con il corridoio sulla riva destra del Reno, che permette di ridurre i rischi di interruzioni. Tuttavia, questi itinerari non corrispondono ancora ai parametri dei corridoi di transito attraverso la Svizzera e quindi attualmente trasportano solo un modesto volume di traffico. Per sfruttare al meglio le capacità su queste linee alternative per il traffico attraverso la Svizzera, le tratte Zeebrugge/Anversa – Strasburgo – Basilea e il collegamento Würth – Lauterbourg – Strasburgo **devono essere adeguate ai parametri 740 m di lunghezza del treno, 4 m di altezza** allo spigolo, 2000 t con una locomotiva, ETCS. In questo

modo si creerebbe anche un sistema a nord con due vie di accesso e un'alternativa sulla riva sinistra del Reno».

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it