

Rastatt, interruzione del corridoio Reno-Alpi: a rischio l'economia e il trasferimento del traffico su rotaia

Interruzione del principale corridoio europeo fino al 7 ottobre 2017

In data 22.08.2017 la Deutsche Bahn ha informato che la chiusura della ferrovia a Rastatt nella zona di Karlsruhe durerà fino al 7 ottobre 2017, periodo decisamente più lungo di quanto originariamente previsto. Le conseguenze per il traffico merci sono drammatiche. Giornalmente sono coinvolti 200 treni merci; le deviazioni e le alternative fornite al traffico merci sono tutt'altro che sufficienti a coprire la domanda di trasporto ferroviario convenzionale e intermodale.

Rastatt sta diventando un problema europeo

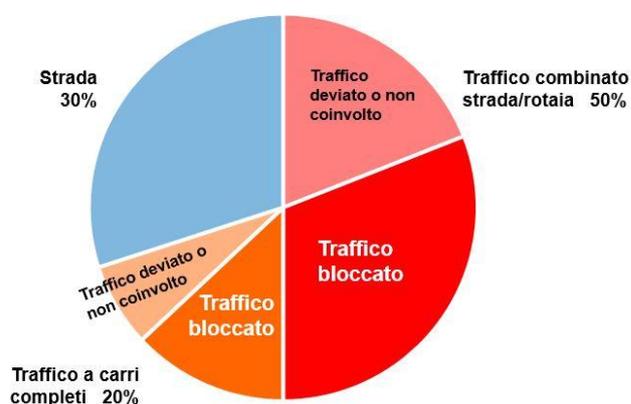
Il corridoio merci Reno-Alpi è la tratta ferroviaria con il volume di traffico più alto d'Europa. Nel traffico merci transalpino attraverso la Svizzera, il trasporto ferroviario ha una quota di mercato elevatissima pari al 70%. Il traffico combinato rappresenta il 50%. A confronto, sull'asse Amburgo-Monaco di Baviera, la quota di traffico combinato è inferiore al 10%.

La chiusura della linea ferroviaria a Rastatt il 12 agosto ha portato a una brusca interruzione del corridoio ferroviario che collega il nord-Europa all'Italia attraverso la Svizzera. Le deviazioni ferroviarie via Stoccarda/Singen e il Brennero, un road bridge Mannheim/Karlsruhe-Basilea e un barge bridge via Reno per Basilea, con proseguimento su rotaia verso l'Italia, sono le alternative messe in atto dagli operatori di traffico combinato nelle prime due settimane che hanno consentito di far fronte alle richieste del mercato, seppur con difficoltà e ritardi.

Con la fine del periodo di ferie in Italia e il forte aumento dei volumi previsto per il mese di settembre, le capacità alternative attualmente disponibili riusciranno a soddisfare soltanto metà della domanda di traffico combinato. Questo porterà notevoli problemi nello scambio merci a livello europeo, e comporta un concreto rischio di collasso della circolazione.

La strada non sarà in grado di assorbire questi enormi volumi aggiuntivi nel traffico con l'Italia. Sarebbero necessari circa 15.000 camion e altrettanti autisti; a settimana transiterebbero ulteriori 20.000 camion attraverso la Svizzera, intasando le infrastrutture stradali con il doppio del traffico rispetto ad oggi.

A causa delle mancate o fortemente ritardate consegne di materie prime, un numero rilevante di impianti di produzione in Italia, Germania e altri paesi europei sarebbero costretti a sospendere o limitare la produzione. In aggiunta si profilano carenze settoriali di approvvigionamento.



Modal split sull'asse nord-sud via CH e impatto Rastatt
(base: UFT, 2016)

Mercati coinvolti: UK-NL-BE-DE-DK-SE-IT

Nonostante deviazioni e alternative, circa il 45% del volume totale del traffico merci Europa-Italia via CH risulta bloccato.

Come evitare il collasso della circolazione su strada e rotaia

Per evitare il crollo imminente del traffico stradale e ferroviario è necessaria una stretta cooperazione d'emergenza a livello internazionale.

In Germania, le deviazioni via Singen, con 60 treni al giorno, sono già attive e pienamente sfruttate. Per le deviazioni via Austria e Francia, sono disponibili capacità di traccia per altri 100 treni circa, tuttavia non possono ancora essere completamente utilizzati a causa di diversi ostacoli tecnici, quali la disponibilità di locomotive idonee e di macchinisti con le necessarie competenze linguistiche e di conoscenza delle tratte.

Altre alternative per il superamento della linea interrotta sono il trasporto fluviale su Reno e la creazione di collegamenti ferroviari Germania-Italia con partenze a sud di Rastatt.

Se tutte queste capacità vengono mobilitate tempestivamente e utilizzate in modo efficiente, la domanda di mercato di 200 treni merci al giorno potrà essere pienamente soddisfatta. Il prerequisito essenziale è la capacità di cooperazione a livello internazionale da parte di tutti gli attori coinvolti.

Interruzione Rastatt: opzioni di deviazioni del traffico

