

Trasferimento del traffico nel transito alpino via Svizzera

Il trasporto combinato necessita di percorsi alternativi attraverso la Francia

9.9.2024 – Durante la chiusura della ferrovia della Valle del Reno nel mese di agosto, il treno shuttle diesel attraverso l'Alsazia ha dato buoni risultati. L'iniziativa dimostra che è necessario ampliare le linee ferroviarie attraverso la Francia per garantire la stabilità e l'affidabilità del trasporto combinato sull'asse nord-sud.

Shuttle diesel sulla riva sinistra del Reno, un successo

Circa 20 treni merci al giorno per direzione attraverso l'Alsazia: ecco i numeri del servizio shuttle offerto durante la chiusura della linea della Valle del Reno nell'agosto 2024. Il collegamento è stato realizzato con locomotive diesel sulla linea non elettrificata Wörth-Lauterbourg-Strasburgo-Offenburg. “Un'idea pionieristica che ha superato numerosi ostacoli tecnici e amministrativi grazie a un'intensa collaborazione franco-tedesco-svizzera”, afferma Michail Stahlhut, CEO di Hupac, elogiando il progetto. “Grazie a questa iniziativa, è stato possibile evitare un collasso della filiera industriale, come purtroppo avevamo dovuto sperimentare con l'incidente di Rastatt nel 2017.”

Per il trasporto combinato di Hupac, il risultato delle tre settimane di chiusura è positivo. Il volume di traffico – relativamente basso a causa del periodo vacanziero – è stato gestito in gran parte attraverso il corridoio di 4 metri in Alsazia e attraverso la Gäubahn con un profilo ridotto. Il punto debole della deviazione attraverso la Francia è stata la scarsa capacità di stazionamento nei punti di trasferimento, che ha causato problemi di congestione in caso di irregolarità del traffico. Inoltre, verso la fine del mese, il percorso di deviazione ha raggiunto il suo limite di capacità a causa dell'aumento dei volumi.

Nel complesso, tuttavia, l'importanza della deviazione via Francia non può essere sopravvalutata. I promotori del progetto, SBB Cargo International, Captrain France, DB InfraGo e SNCF Réseau, hanno investito quasi tre anni nella concettualizzazione e nella preparazione dell'iniziativa. Insieme, sono stati in grado di trovare delle soluzioni favorevoli al mercato, evitando un ritorno alla strada. “Ora dobbiamo partire da questo risultato pionieristico e includere le linee d'accesso francesi ad Alptransit nella politica svizzera di trasferimento modale. L'adeguamento della linea Belgio-Metz-Strasburgo-Basilea al profilo di 4 metri è una priorità assoluta”, afferma Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac.

Un ulteriore trasferimento modale nel transito alpino è possibile solo con un corridoio di 4 metri sulla riva sinistra del Reno

Il trasferimento del traffico transalpino su rotaia è stagnante da diversi anni. “Le capacità limitate della rete ferroviaria tedesca sono responsabili di questa situazione di stallo nella politica di trasferimento modale della Svizzera. È questo il collo di bottiglia dell'attuale sistema Alptransit”, afferma Bertschi. Il rinnovo dei corridoi ferroviari in Germania, con chiusura delle linee principali per diversi mesi, aggraverà la situazione fino a dopo il 2030.

Un ulteriore trasferimento su rotaia del transito alpino attraverso la Svizzera presuppone quindi che l'asse Belgio-Metz-Strasburgo-Basilea sulla riva sinistra del Reno venga adeguato al corridoio di 4 metri. Il traffico dal Belgio e dall'Olanda meridionale, che attualmente viene instradato attraverso la Germania, potrebbe essere gestito sul percorso più breve di 110 chilometri attraverso la Francia. “In considerazione del ritardo di decenni nell'ampliamento dell'asse ferroviario sulla riva destra del Reno, va aumentato il traffico attraverso la Francia come unica opzione per evitare una stagnazione o addirittura una regressione nella politica di trasferimento modale”, sottolinea Bertschi. “È nell'interesse della politica dei trasporti svizzera stimolare

l'ampliamento dei profili dei tunnel attraverso i Monti Vosgi con sovvenzioni mirate in Francia, come è stato fatto con successo in Italia.”

Una mozione in tal senso della Commissione Trasporti del Consiglio Nazionale è stata approvata dal Consiglio Nazionale nel giugno 2024 e sarà discussa dal Consiglio degli Stati a settembre.

Traffico attraverso la Francia previsto a partire dal 2025

L'esperienza positiva della deviazione del traffico attraverso l'Alsazia sta motivando Hupac a potenziare strategicamente il traffico merci su linee della rete francese. “A partire dal 2025, stiamo pianificando treni di transito attraverso la Francia per container con un profilo idoneo, anche se questo non è ancora possibile con semirimorchi di 4 metri e comporta uno sforzo aggiuntivo”, annuncia Michail Stahlhut. Hupac crea così un'alternativa alla difficile situazione in Germania, dove il rinnovo dei corridoi con mesi di chiusura totale metteranno a dura prova le capacità di trasporto. “Siamo lieti che SBB Cargo International sostenga in modo proattivo gli sforzi per superare i colli di bottiglia nel sistema Alptransit con la creazione di una filiale in Francia”, afferma Hans-Jörg Bertschi. “Lo sviluppo di nuovi servizi sulla riva sinistra del Reno attraverso la Francia è anche un segnale importante per SNCF Réseau per quanto riguarda i necessari ampliamenti del profilo del tunnel.”

Sviluppo del traffico nel primo semestre del 2024

Dopo l'andamento negativo dell'anno precedente, i volumi di traffico nella rete del Gruppo Hupac si sono stabilizzati. Nei primi sei mesi dell'anno è stato registrato un leggero aumento dello 0,4% del traffico transalpino attraverso la Svizzera. Le perdite di traffico durante il blocco di Rastatt sono state moderate e non hanno avuto un impatto significativo sul risultato. Il Gruppo Hupac ha trasportato un totale di 494.000 spedizioni stradali nel primo semestre dell'anno, pari a un calo del 2,8% rispetto all'anno precedente. Il traffico marittimo verso l'entroterra in Germania e il traffico transalpino attraverso l'Austria e la Francia hanno evidenziato un andamento negativo. “I risultati del trasporto sono in linea con le nostre aspettative”, sottolinea Stahlhut. “Riteniamo che saremo in grado di mantenere un livello stabile nei prossimi mesi e addirittura di crescere in alcune aree, ad esempio nel mercato del Benelux.”

Profilo del Gruppo Hupac

Hupac è l'operatore di rete intermodale leader in Europa con un volume di trasporto di circa 1 milione di spedizioni stradali all'anno. L'offerta comprende 130 treni al giorno con collegamenti tra le principali aree economiche, dando così un contributo chiave al trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia e alla protezione dell'ambiente.

Hupac è stata fondata nel 1967 a Chiasso in Svizzera. Il Gruppo è composto da 24 società con sedi operative in Svizzera, Italia, Germania, Olanda, Belgio, Spagna, Polonia, Russia e Cina. Hupac impiega 700 collaboratori equivalenti a tempo pieno, dispone di 8.500 moduli di carro e gestisce 12 terminal efficienti nei principali hub europei.

Contatto Irmtraut Tonndorf Director Communications & Marketing
Tel. +41 58 8558020 | Mob. +41 79 2934645 | itonndorf@hupac.com