

Documento di posizione

Alptransit 2017 – Come trasferire ancora più merce su rotaia?

Zurigo, 8.11.2010 Le imprese e le associazioni del trasporto merci chiedono misure immediate affinché la galleria di base del Gottardo, alla sua apertura nel 2017, possa sortire gli effetti attesi per il trasferimento delle merci. Sono necessari adeguamenti infrastrutturali come il corridoio da 4 metri, terminali nel sud e l'adeguamento delle tratte d'accesso. Inoltre è inaccettabile la posizione di svantaggio del traffico merci rispetto al traffico passeggeri, dal momento che riduce sensibilmente la competitività del trasporto merci ferroviario rispetto a quello stradale.

Obiettivo di trasferimento Se due anni dopo l'apertura della galleria di base del Gottardo si intende raggiungere anche solo parzialmente l'obiettivo di trasferimento, alcune condizioni sulle rotaie svizzere dovranno cambiare. Infatti, entro il 2019, oltre 1.200.000 spedizioni stradali dovrebbero essere trasferite su rotaia nel transito alpino, in aggiunta alle attuali 900.000 spedizioni e in considerazione della crescita del mercato. Ma ciò non può essere realizzato senza un rapido sviluppo dell'infrastruttura e un incremento dell'attrattiva della ferrovia per il trasporto di merci.

Corridoio da 4 metri In occasione della presentazione del documento di posizione "Alptransit 2017 – Infrastrutture per il trasferimento del traffico" a Zurigo, imprese e associazioni del trasporto merci hanno fatto notare con forza le disfunzioni attuali e hanno richiesto azioni mirate da parte della politica dei trasporti. Certo, le nuove gallerie di base del Gottardo e del Ceneri rispettano i più moderni standard, ma i tratti restanti del corridoio nord-sud, decisivo per il traffico di transito, risalgono al XIX secolo e rispondono solo in parte ai requisiti attuali. "L'intero asse del Gottardo deve essere adeguato secondo un piano di corridoio sia in Svizzera che negli stati confinanti", ha richiesto **Bernhard Kunz**, direttore dell'operatore del trasporto combinato Hupac. E' stato un grande risultato, quello della politica svizzera dei trasporti, di realizzare, dal 2000 al 2008, una crescita del 70% del trasporto combinato su un'infrastruttura centenaria. Ma ormai il profilo limitato della tratta rappresenta un punto insormontabile per l'ulteriore sviluppo del traffico. "Il profilo di 3,80 metri della tratta del Gottardo è inferiore allo standard europeo ed esclude dal trasferimento il segmento dei moderni semirimorchi da 4 metri".

Boom di mercato per i semirimorchi Negli ultimi vent'anni la percentuale di semirimorchi nel trasporto transalpino stradale attraverso la Svizzera è raddoppiata e attualmente ammonta almeno al 60% di tutti i veicoli. I semirimorchi sono flessibili nell'utilizzo e con i loro 4 metri di altezza laterale sono particolarmente adatti per il trasporto di merci voluminose. "Se vogliamo trasferire ulteriori volumi, dobbiamo concentrarci su questo segmento di mercato in quanto gli altri segmenti, come i container e le cisterne, sono già trasferiti su ferrovia nella quasi totalità", ha dichiarato Kunz. E' un potenziale di mercato con buone prospettive di sviluppo, visto che grandi imprese di trasporto e logistica abbandonano sempre più altri tipi di contenitori di carico come le casse mobili, e convertono le loro flotte in semirimorchi da 4 metri.

L'esempio del Brennero Interessante è lo sviluppo dell'asse del Brennero che nel 2000 è stato convertito al profilo da 4 metri. Da allora il trasporto combinato non accompagnato (TCNA) è quadruplicato, mentre il trasporto di semirimorchi è aumentato di sei volte. Attualmente, il 28% delle spedizioni TCNA via Brennero è rappresentato da semirimorchi, un dato in continuo aumento. Secondo uno studio dell'Ufficio federale dei trasporti, con l'introduzione di un corridoio da 4 metri in Svizzera la percentuale di semirimorchi passerebbe dall'attuale 13% a 25-35% entro il 2030.

Profilo alto per le merci... Per trasportare i moderni autoarticolati su rotaia è necessario abbassare i binari delle tratte interessate e realizzare alcuni adeguamenti. L'investimento dovrebbe ammontare a pochi milioni di franchi. Al momento il progetto e il finanziamento sono in fase di verifica da parte dell'Ufficio federale dei trasporti. Non ci sono alternative dato che il corridoio da 4 metri attraverso il Lötschberg è saturo per oltre il

90% mentre i carri merci sono già stati abbassati al massimo. “L’ampliamento dell’asse del Gottardo per il trasporto dei 4 metri è un importante passo intermedio e deve essere attuato già per l’apertura della galleria di base del Gottardo nel 2017”, chiedono i trasportatori.

... e i passeggeri L’adeguamento del profilo è il presupposto anche per l’impiego di treni passeggeri a due piani sull’asse del Gottardo. Una richiesta importante per il settore del trasporto merci il quale, nella lotta per l’assegnazione delle tracce, si trova in posizione di svantaggio. “La galleria di base del Lötschberg è stato un tale successo a livello di politica ferroviaria che il trasporto passeggeri si è assicurato un numero molto maggiore di tracce rispetto a quante ne erano previsti originariamente”, ha dichiarato **Hans Kaspar Schiesser** dell’Unione dei trasporti pubblici. Oggi i treni Rola e per semirimorchi ad alto profilo sono già al limite; molti treni merci viaggiano sulle antiche tratte montane, sopportando notevoli costi aggiuntivi. “Dobbiamo partire dal presupposto che anche sull’asse del Gottardo si verificherà un vero e proprio boom del trasporto passeggeri”, ha affermato Schiesser. L’impiego di treni a due piani aumenterebbe la capacità per il traffico passeggeri senza danneggiare il traffico merci.

Garantire le tracce merci E’ necessario inoltre istituire una “riserva di tracce merci” che possa garantire a lungo termine e in modo affidabile le capacità per il trasporto merci per il quale, dopotutto, Alptransit è stato concepito. Per l’UTP è ovvio che, nonostante le differenze tecniche, gli ampliamenti del profilo per treni a due piani e treni merci da 4 metri debbano essere realizzati allo stesso tempo: “Due piccioni con un fava – al più presto!”

Linee di accesso a sud Misure immediate sono necessarie anche per gli allacciamenti a sud della galleria di base del Gottardo. Le nuove linee ferroviarie previste in accordo tra Svizzera e Italia rappresentano un progetto molto ambizioso che richiede investimenti importanti a causa del territorio montuoso. Le opere potranno essere realizzate, stante la situazione attuale, non prima del 2040-2050. Per poter mettere a disposizione adeguate linee d’accesso in tempi più brevi, le tratte ferroviarie odierne via Luino e Chiasso devono essere potenziate con alcuni interventi di minore entità, ad esempio con la realizzazione della Piattaforma Luino I e II che consentirebbe il transito di una maggiore quantità di treni di lunghezza maggiore. Mentre infatti lo standard ferroviario europeo prevede una lunghezza dei treni di 750 metri, i convogli che viaggiano sull’asse nord-sud attraverso la Svizzera attualmente raggiungono al massimo una lunghezza di 600 metri a causa di restrizioni nel sud. “In tutta Europa si discute dei megatrailer che incrementano la produttività del trasporto stradale del 50% in un sol colpo”, ha sottolineato Kunz, direttore di Hupac. “Da anni lottiamo perché i treni del transito alpino possano essere più lunghi di uno o due vagoni guadagnando quindi un paio di punti percentuali in termini di produttività. È necessario concludere finalmente la fase I del progetto Piattaforma Luino e avviare immediatamente la fase II”.

Terminali Un altro punto debole è rappresentato dai terminali di trasbordo. Un deficit acuto si delinea a est di Milano. Entro l’apertura della galleria di base l’Italia aumenterà la capacità dell’asse via Chiasso, decisivo per il trasporto passeggeri, e costruirà una nuova tratta tra Seregno e Bergamo. Tuttavia non sono ancora previsti i terminali di trasbordo necessari per il traffico merci; i piani di investimento di Hupac sono stati respinti. “Senza terminali non è possibile alcun trasporto combinato!”, hanno avvertito i trasportatori.

La sicurezza dell’investimento come fattore di successo Il fatto che numerose imprese nonostante le difficoltà esistenti si impegnino per l’intermodalità dimostra l’efficacia di questo sistema di trasporto che combina in modo opportuno i punti di forza di diverse modalità di trasporto. Code, mancanza di autisti e crescenti costi energetici stanno infatti mettendo sempre più in difficoltà il trasporto di merci su strada. Inoltre, la sostenibilità e un comportamento ecologicamente corretto sono fattori importanti per numerose industrie e imprese logistiche. “Il successo del trasferimento del trasporto di merci dalla strada alla rotaia presuppone l’inclusione attiva dell’economia del trasporto e di tutte le imprese logistiche e di trasporto interessate”, illustra il **prof. dr. Wolfgang Stölzle**, titolare della cattedra per il management di logistica dell’università di San Gallo. Tali imprese investono elevate somme nel trasporto merci ferroviario, ad esempio in locomotive, vagoni, terminali di trasbordo e in particolari veicoli adatti per il trasporto combinato.

Stölzle: “La politica dei trasporti deve creare condizioni quadro affidabili e stabili per consentire alle imprese di prendere decisioni di investimento per tempo e con la necessaria sicurezza”.

Nessuna sorpresa Per economie svizzere, Alptransit è un esempio di trasparenza insufficiente nel finanziamento del traffico, non essendo tuttora definiti i costi annuali di manutenzione e gestione. Per impiegare in modo economico gli scarsi mezzi pubblici, il grado di autofinanziamento dell'intero trasporto pubblico deve essere sensibilmente incrementato in futuro. “Oggi il trasporto pubblico non copre nemmeno la metà dei suoi costi”, ha calcolato **Dominique Reber**, membro della direzione dell'Unione degli imprenditori economie svizzere. L'altra metà viene finanziata da fondi pubblici e dal trasporto stradale. Una simile situazione crea stimoli errati verso un eccessivo sfruttamento. “Dobbiamo trovare il modo per una più equa attribuzione dei costi nel finanziamento del trasporto”. Per economie svizzere una spina nel fianco è rappresentata anche dai numerosi finanziamenti complementari, anche cospicui, che evidentemente sono necessari al raggiungimento degli obiettivi per l'infrastruttura del secolo della galleria di base del Gottardo. “I costi infrastrutturali devono essere trasparenti. Le sorprese non sono accettabili”, ha affermato Reber.

Equiparazione del trasporto di merci La migliore infrastruttura serve a poco se il trasporto merci viene discriminato rispetto al trasporto passeggeri. Pertanto, sono di estrema importanza le condizioni di utilizzo dell'infrastruttura. Se si desidera far crescere il trasporto di merci su rotaia, bisogna concedere ad esso capacità sufficienti ed un'adeguata posizione nella rete. Oggi il trasporto merci ha priorità secondaria nell'accesso alla rete e nell'esercizio, motivo per cui i treni merci viaggiano in orari sfavorevoli e subiscono forti ritardi in caso di irregolarità. Questo comporta una scarsa qualità del servizio e costi d'esercizio supplementari dato che le locomotive e i carri merci devono essere impiegati in modo non efficiente. Allo stesso tempo, però, l'attuale sistema dei prezzi delle tracce, fortemente basato sul peso, prevede prezzi elevati per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte dei treni merci. **Frank Furrer**, amministratore di VAP Associazione dei caricatori: “La chiave per il trasferimento del traffico risiede anche nella questione di grande rilevanza politica che riguarda come la Confederazione e i Cantoni intenderanno regolare il rapporto concorrenziale tra il trasporto passeggeri e il trasporto merci”.

Ulteriori informazioni:

Dr. Frank Furrer

VAP Associazione dei Caricatori
Tel. 044 4911595
furrer.vap@bluewin.ch

Hans-Kaspar Schiesser

Unione dei trasporti pubblici
Tel. 031 3592344
hanskaspar.schiesser@voev.ch

Irmtraut Tonndorf

Hupac Intermodal SA
Tel. 091 6952936
itonndorf@hupac.ch