

23.6.2011 - Position paper

Corridoio intermodale Alptransit 2020: Raggiungere grandi obiettivi con mezzi modesti

L'apertura dei tunnel di base del Gottardo nel 2017 e del Ceneri nel 2019 sono intese a rendere più competitive il traffico merci e far decollare il trasferimento del traffico. Tuttavia la questione dei collegamenti di accesso ai tunnel è irrisolta. Le linee odierne presentano numerose limitazioni che condizionano la performance dell'intero corridoio. E a causa della scarsità di mezzi finanziari la costruzione di nuove linee slitterà con ogni probabilità ad un'epoca molto lontana.

Ferrovia di pianura Alptransit: piccoli passi di ampliamento a costi sostenibili

Hupac promuove pertanto un adattamento pragmatico, graduale dell'infrastruttura esistente affinché i vantaggi della ferrovia di pianura possano essere sfruttati già al momento dell'apertura del tunnel di base del Gottardo. Le linee di accesso esistenti possono essere ampliate e rese più funzionali con mezzi modesti in più fasi, con misure concordate all'interno di un piano di corridoio internazionale sull'intero asse Rotterdam-Genova.

Aumentare la produttività del trasporto merci ferroviario

I treni lunghi e pesanti sfruttano al meglio i vantaggi del sistema ferroviario. Bisogna pertanto aumentare la produttività della rotaia, anche per compensare il calo dei contributi alla gestione. Indispensabili sono allora gli adeguamenti infrastrutturali della trasversale del Gottardo, vecchia ormai di 130 anni, per allinearla ai requisiti odierni secondo le vigenti direttive europee.

Profilo di 4 metri per il trasferimento dei moderni semirimorchi

Negli ultimi 20 anni la quota dei semirimorchi è raddoppiata e rappresenta oggi il 60% del traffico stradale pesante attraverso le Alpi svizzere. Per trasferire questo importante segmento di mercato è necessario portare la linea di transito al profilo ferroviario P400.

Corridoio intermodale via Gottardo e Sempione – le misure necessarie

- ▶ Treni lunghi 750 m, pesanti 2000 t: presupposto per la produttività e la competitività della rotaia
- ▶ Profilo di 4 metri P400 secondo gli standard internazionali UIC per le principali linee di traffico: presupposto per il trasferimento del segmento dei trasporti voluminosi
- ▶ Piattaforma Luino e Sempione Fase II: estensione ai treni lunghi fino a 750 metri; realizzazione entro i tempi previsti
- ▶ Priorità al corridoio intermodale via Luino e Domodossola, che serve gli attuali terminal di Busto Arsizio e Novara e gestisce oltre il 60% del transito del traffico combinato
- ▶ Terminal a est di Milano per la nuova tratta Seregno-Bergamo con capacità di 30 coppie di treni al giorno
- ▶ No al finanziamento del corridoio intermodale con i contributi alla gestione: rischio di trasferimento di ritorno alla strada!