solutions for intermodal logistics

maggio 2004

Nuovi prodotti, nuovi mercati

Nella primavera del 2004 Hupac ha lanciato numerosi prodotti innovativi. Lo shuttle Novara-Duisburg collega la Germania con l'area economica del Piemonte e consente per la prima volta il transito di semirimorchi con altezza laterale di 4 metri attraverso la Svizzera. Lo shuttle Singen-Chiasso è il primo collegamento intermodale diretto tra il Ticino e la Germania meridionale. E grazie al materiale rotabile di nuova progettazione l'Autostrada Viaggiante può trasportare camion con altezza laterale di 4 metri sulla linea del Gottardo.

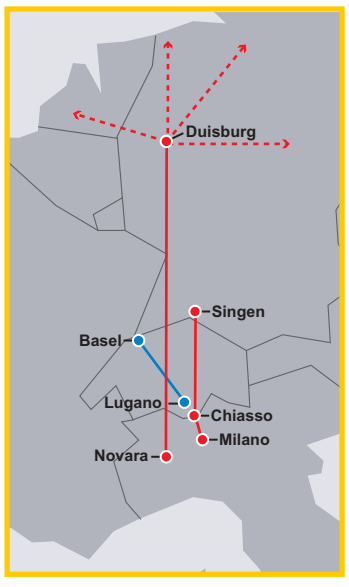
Il primo shuttle dal bacino della Ruhr fino al Piemonte

Alla fine di gennaio Hupac ha attivato un nuovo treno shuttle tra Duisburg-Ruhrort Hafen e Novara in collaborazione con Cemat e Kombiverkehr. Questa relazione apre l'area torinese al traffico combinato strada-rotaia. Il nuovo collegamento integra i servizi offerti dallo shuttle che circola ogni giorno tra Duisburg-Ruhrort Hafen e Busto Arsizio. Tramite il gateway di Duisburg le spedizioni possono proseguire verso i porti di Lubecca e Rostock sul mar Baltico.

"Sul piano tecnico la novità consiste nella possibilità di trasportare semirimorchi con altezza laterale di 4 metri tra il bacino della Ruhr e il Piemonte", spiega Alessandro Valenti, business manager Continental Services di Hupac Intermodal. "Questo risultato è possibile grazie all'instradamento del treno via la linea del Lötschberg/Sempione. Superando gli ostacoli legati alle infrastrutture nel transito alpino, raggiungiamo importanti nuovi segmenti del traffico merci stradale".

Il trasporto di semirimorchi di 4 metri aumenta sensibilmente la capacità di attrazione del trasporto combinato, soprattutto nei confronti delle imprese che operano tradizionalmente nel settore stradale. Nel transito attraverso la Svizzera, questo tipo di camion è particolarmente diffuso. Come è stato accolto il nuovo prodotto? Carlo Valsangiacomo, line manager Italia-Germania, ha intervistato i nuovi clienti. "Nel febbraio del 2004 abbiamo effettuato i primi trasporti di prova", dichiara Niko Gehrmann della ASG Spedition di Travemünde. "I risultati sono positivi. I treni sono puntuali, il team di Hupac è cordiale, i nostri clienti sono soddisfatti.

Nel secondo semestre del 2004 vogliamo trasferire su questo shuttle un'ulteriore parte dei nostri trasporti con l'Italia".



Gli shuttle Duisburg-Novara, Milano-Singen e Chiasso-Singen; l'Autostrada Viaggiante Basilea-Lugano

Anche dal punto di vista della tecnica ferroviaria lo shuttle Novara-Duisburg rappresenta una novità. "SBB Cargo è per la prima volta direttamente responsabile della fornitura della trazione per l'intera tratta dalla Germania fino in Italia", commenta Valenti. All'operazione partecipano HGK Köln per la tratta Duisburg-Colonia, SRCK per la tratta Colonia-Basilea, SBB Cargo per l'attraversamento della Svizzera via Lötschberg e SBB Cargo Italia per la tratta Domodossola-Novara. "Abbiamo un unico interlocutore. E la qualità è buona".

Dalla Germania meridionale attraverso le Alpi

Sempre in collaborazione con Cemat, Hupac potenzia i collegamenti intermodali tra il Baden-Württemberg e la Lombardia. Dai primi di aprile 2004 è in circolazione una terza coppia di treni al giorno tra Singen e Milano Certosa. I tempi di percorrenza sono decisamente concorrenziali. "Il treno in partenza da Milano Certosa alle ore 12.00 è a disposizione per il ritiro alle ore 22.30 dello stesso giorno - una soluzione interessante per i clienti attivi nel just-in-time", spiega Giordano Caverzasio, area manager Germania nord/sud di Hupac Intermodal.

Sempre a partire da aprile 2004 è offerto un servizio giornaliero tra Chiasso e Singen. Si tratta del primo collegamento intermodale diretto tra il Ticino e la Germania meridionale. "Il nuovo shuttle permetterà di far giungere a destinazione il mattino successivo la merce caricata in zona Chiasso, Como e Varese, così come ricevere di mattina la merce proveniente da Singen, Costanza e Stoccarda, ed è ideale pertanto anche per le partite di collettame", afferma Caverzasio.

Da Singen le spedizioni possono essere rilanciate verso la Germania settentrionale con collegamenti diretti per l'area della Ruhr e Amburgo. Il terminal di Chiasso è invece collegato a La Spezia con un servizio settimanale.

Con 4 metri sull'Autostrada Viaggiante Basilea-Lugano

Da marzo, sull'Autostrada Viaggiante Lugano-Basilea circolano innovativi carri ferroviari ultrabassi che consentono il trasporto di semirimorchi da 4 metri, sfruttando così un nuovo potenziale di mercato. "Oggi le composizioni da 28 carri della Rola Basilea-Lugano offrono sei posti per automezzi con altezza laterale di 4 metri. Con la consegna di tutti i 60 carri commissionati aumenteremo gradualmente la nostra offerta per i mezzi da 4 metri nel transito del Gottardo", spiega Alberto Grisone, business manager Autostrada Viaggiante di Hupac Intermodal.

Lo shuttle Duisburg-Novara per il trasporto di unità fino a 4 metri nei pressi di Domodossola. SBB Cargo è unica responsabile della trazione dalla Germania fino in Italia.

La strada – male necessario o vero partner?

Nell'opinione pubblica, la strada spesso viene presentata come un male necessario e la ferrovia come unica alternativa ragionevole. Ma quest'ottica distorce la realtà. Nel trasporto combinato, chi trasferisce le merci su rotaia? Sono gli autotrasportatori e le imprese di servizi logistici che già negli anni sessanta, con grande lungimiranza, investirono in veicoli adatti al trasporto su ferrovia e fondarono le società intermodali. Nota bene, in un'epoca in cui il combinato non era ancora il beniamino della politica dei trasporti. E oggi sono sempre gli autotrasportatori che, come azionisti, determinano la strategia degli operatori intermodali privati.

Nel 2003, il traffico combinato attraverso la Svizzera ha trasportato la stessa quantità di merce della strada e per la prima volta un volume maggiore rispetto al traffico ferroviario tradizionale.

Gli autotrasportatori, quindi, hanno fatto crescere il trasporto combinato - sebbene noi operatori, insieme alle ferrovie, spesso non siamo stati in grado di rispondere adeguatamente alle esigenze del mercato.

Sono convinto che molti trasportatori "tuttogomma" sceglieranno la ferrovia non appena saremo in grado di proporre un servizio ancora più attraente.

Colgo l'occasione per ringraziare i nostri clienti per la fiducia accordata. Senza di essi il trasporto combinato non esisterebbe.

Bernhard Kunz
Direttore del Gruppo Hupac

Per informazioni:

Hupac Intermodal AG, Chiasso

➤ **Alessandro Valenti**
Business Manager
Continental Services
Tel. +41 91 6952920
avalenti@hupac.ch

➤ **Carlo Valsangiacomo**
Line Manager Germania
Tel. +41 91 6952912
cvalsangiacomo@hupac.ch

➤ **Giordano Caverzasio**
Area Manager Germania
Nord-Sud
Tel. +41 91 6952833
gcaverzasio@hupac.ch

➤ **Alberto Grisone**
Business Manager
Autostrada Viaggiante
Tel. +41 91 6952828
agrisone@hupac.ch

Hupac GmbH, Singen

➤ **Stephan Grumbt**
Sales & Customer Service
Tel. +49 7731 879050
hupac.de@t-online.de

Una flotta in pieno sviluppo

Sono in consegna 120 carri doppi Mega II per il trasporto di semirimorchi e 60 vagoni ultrabassi per l'Autostrada Viaggiante. Sviluppati dal team engineering di Hupac, entrambe le tipologie rispondono alle nuove esigenze dell'autotrasporto che richiede veicoli sempre più alti e volumi sempre maggiori.

Giorgio Pennacchi
Direttore Engineering del Gruppo Hupac

Dieci nuovi carri Mega attendono il ritiro presso il costruttore ticinese Ferriere Cattaneo, pronti a prendere il loro posto nella flotta Hupac. I carri doppi Mega II sono costituiti da due unità, un carro pianale e un carro a tasca, fra loro collegati da un raccordo fisso. "Nella nuova serie ci siamo concentrati soprattutto sulla maggiore flessibilità di utilizzo", spiega Michael John, responsabile sviluppo materiale rotabile di Hupac Intermodal. "Sull'unità a tasca possono essere trasportati semirimorchi e container da 30' o due casse mobili da 7.82 m. Per il blocco dei semirimorchi trasportati è stato sviluppato un nuovo cavalletto regolabile con tre altezze diverse per vari tipi di semirimorchi. Inoltre, abbiamo aumentato la capacità della tasca per consentire il carico di semirimorchi di grandi dimensioni, i cosiddetti megatrailer".
Notevoli progressi sono stati compiuti anche nello sviluppo del materiale rotabile per l'Autostrada Viaggiante. Finora sulla linea del Gottardo potevano essere trasportati soltanto camion con un'altezza laterale fino a 3,80 metri. "Già oggi però i camion con altezza laterale di 4 metri rappresentano l'80% degli automezzi", commenta Michael John. "Con la nuova generazione di carri ultrabassi possiamo offrire ai nostri clienti la possibilità di trasportare veicoli di 4 metri anche sulla linea del Gottardo. Abbiamo conseguito questo risultato abbassando di 12 cm l'altezza di carico dei carri nella parte tra i carrelli. Grazie a questa superficie di carico ulteriormente ribassata e scaricando le sospensioni pneumatiche dei camion, si riescono a guadagnare centimetri preziosi".
Sin dalla fondazione nel 1967 Hupac effettua i trasporti intermodali servendosi di vagoni propri. Anno dopo anno l'azienda investe parte dei propri ricavi nell'acquisto di nuovi vagoni e arriva oggi ad essere l'operatore del trasporto intermodale che vanta la proprietà di una delle più rilevanti flotte di vagoni, sia per valori numerici assoluti che per assortimento tipologico, pari a oltre 3000 moduli di carico.
Nelle diverse epoche, i vagoni della flotta Hupac sono sempre stati innovativi perché sviluppati al proprio interno di concerto con le aziende costruttrici e con il supporto dei servizi di ingegneria delle Ferrovie Federali Svizzere. "Da alcuni anni stiamo potenziando la gestione inhouse di questa importante risorsa", spiega Giorgio Pennacchi, direttore Engineering del Gruppo Hupac. "Il materiale rotabile deve garantire elevate prestazioni, sicurezza, affidabilità, costi di acquisto e di mantenimento contenuti in rapporto alla qualità. La gestione inhouse ci permette di cogliere meglio i trend del mercato che ci chiede vagoni più lunghi per ottimizzare lo sfruttamento del treni, più bassi per consentire il trasporto di unità di carico con sagoma alta, più leggeri per un più razionale sfruttamento del treno nonché la massima polivalenza e interoperabilità dei vagoni".
Oltre all'acquisto, anche la manutenzione dei vagoni è coordinata dagli ingegneri di Chiasso. "La gestione tecnico-funzionale della flotta ci consente di acquisire conoscenze provenienti dal comportamento d'esercizio," precisa Giuseppe Forgia, responsabile gestione materiale rotabile di Hupac. "Su questa base possiamo inserire correttivi o sostituzioni in serie successive di vagoni, a volte semplicemente di alcuni componenti, e ottimizzare i processi manutentivi".
Quali sono i progetti in corso? "In questo momento stiamo sviluppando un carro pianale con maggiore capacità di carico", spiega Forgia. "Un altro tema importante è la riduzione dell'inquinamento acustico. Oggi circa il 50% dei carri Hupac rispetta le direttive comunitarie e federali in materia di contenimento delle emissioni foniche. Già da tempo acquistiamo esclusivamente vagoni con freni dotati di suole sintetiche. Nel corso del 2004 cominceremo a risanare il restante materiale rotabile sostituendo i ceppi freno in ghisa con nuove suole sintetiche. Stiamo lavorando per ottimizzare il materiale impiegato con l'obiettivo di intervalli più lunghi fra gli interventi manutentivi sui vagoni".

Il carro doppio Mega II trasporta contenitori high-cube e megatrailer grazie alla superficie di carico ribassata di 320 mm nell'unità a pianale e di 60 mm nell'unità a tasca e al cavalletto regolabile in altezza da 1130 mm a 850 mm.

Il carro a pianale ultrabasso per l'Autostrada Viaggiante per semirimorchi con altezza laterale di 4 m sulla linea del Gottardo, dotato di superficie di carico ribassata tra i carrelli.

Nell'Autostrada Viaggiante gli autisti accompagnano il loro veicolo viaggiando nella apposita carrozza passeggeri.

All'interno la divisione tra zona notte e zona giorno con angolo cottura aumenta il comfort dei passeggeri.

Cronologia della flotta Hupac

1967 Fondazione di Hupac e introduzione dei primi carri con cassone ribaltabile. Su questo carro doppio a raccordo breve, lungo complessivamente 31,87 m e con una capacità massima di carico di 88 t, venivano caricati semirimorchi mediante trasbordo orizzontale. L'operazione di carico era eseguita abbassando la traversa di testa e ricorrendo a una rampa di carico. Il veicolo veniva assicurato con catene a un blocco di sostegno e con cunei posizionati sotto le ruote.

1969 Carri SGP Simmering-Gratz-Pauker per l'Autostrada Viaggiante a 4 assi dotati di raccordo breve, con capacità massima di carico di 32 t e lunghezza totale di 13,54 m. I camion venivano caricati su 2 carri uniti con un raccordo breve per ottenere una ripartizione uniforme del carico sui carrelli.

Dal 1979 Evoluzione dei carri a tasca per rispondere ai requisiti dei semirimorchi con trasbordo verticale.

1981 Carro a pianale ribassato NT per l'Autostrada Viaggiante con diametro della ruota di 360 mm per capacità massima di carico di 42 t e altezza laterale di 3.80 m.

Dal 1987 Evoluzione dei carri in relazione alla lunghezza e alla flessibilità di carico con l'obiettivo di migliorare lo sfruttamento della capacità di carico.

1989 Carro doppio Mega con piano di carico ribassato per consentire un maggiore volume di carico per semirimorchi e casse mobili.

1991 Carro a pianale ribassato NT per l'Autostrada Viaggiante con diametro della ruota di 380 mm per capacità massima di carico di 44 t.

2002 Nuove carrozze passeggeri che assicurano un maggiore comfort agli autisti durante il tragitto con l'Autostrada Viaggiante.

2004 Carro NT per l'Autostrada Viaggiante per trasporti fino a 4 metri sulla linea del Gottardo.

Per informazioni:

➤ **Giuseppe Forgia**
Rolling Stock Operations
Tel. +41 91 6952940
gforgia@hupac.ch

➤ **Michael John**
Rolling Stock Development
Tel. +41 91 6952941
mjohn@hupac.ch

“Senza frontiere attraverso l’Europa”

Dr. André Zeug, direttore di Stinnes Intermodal, parla delle opportunità del trasporto merci ferroviario sul mercato liberalizzato, della produzione transfrontaliera e della concorrenza intramodale sulle linee del Brennero e del Gottardo

Dr. André Zeug
Leiter Stinnes Intermodal

Nel settembre del 2003 la nuova Stinnes AG, che riunisce le attività di trasporto e logistica delle ferrovie tedesche, ha avviato le sue attività a Berlino. Qual’è la novità?
Un’impresa globale di trasporto e logistica con accesso diretto alla rete ferroviaria – ecco la novità. Con Schenker, l’affiliata di Stinnes, l’impresa ferroviaria ha acquisito un ruolo di primo piano tra i grandi fornitori di servizi logistici. Nel trasporto terrestre in Europa siamo al primo posto, nel trasporto marittimo e aereo di merci siamo tra i primi cinque. Stinnes offre un ventaglio completo di attività a livello mondiale ed è in grado di offrire tutti i vettori e l’intera gamma di servizi logistici. Si tratta di una strategia che è in linea con le tendenze del settore logistico e che ci offre chiari vantaggi competitivi.

Stinnes è trazionista e controlla allo stesso tempo operatori del trasporto combinato quali Conliner e Hangartner. Come affrontate possibili conflitti di interesse?
In un mercato come quello del trasporto combinato su cui è attivo Stinnes Intermodal, è normale servire diversi canali di distribuzione. L’aspetto importante, al quale prestiamo la massima attenzione, è che tutti gli operatori ricevano lo stesso trattamento. In altre parole, per uno stesso servizio noi applichiamo sempre lo stesso prezzo.

Stinnes Intermodal disporrà di locomotori propri?
Stinnes Intermodal vende i prodotti del trasporto combinato agli operatori. I traffici sono prodotti essenzialmente dal nostro vettore Railion – la prima ferroviaria cargo d’Europa. Nell’anno passato abbiamo fondato Railion Intermodal Traction (RIT) quale fornitore specifico di trazione per il trasporto combinato. Inizialmente RIT produrrà i prodotti nazionali di Stinnes Intermodal per il trasporto combinato, in seguito rileverà progressivamente anche l’esercizio dei traffici internazionali. Railion Intermodal Traction dispone di una flotta di locomotori distinta per il traffico combinato.

La realizzazione della trazione completa dall’Europa settentrionale fino all’Italia è sull’agenda delle grandi ferrovie cargo europee. A che punto è Stinnes?
Stiamo avanzando a passi da gigante. Railion dispone di 13 locomotori che possono circolare ininterrottamente dalla Svezia fino in Germania. Attualmente 400 locomotive bisistema modello 185 sono in consegna; 65 di essi sono equipaggiati per circolare in Svizzera e 20 per la Francia. Sulla linea Lötschberg-Sempione, su quella del Gottardo e sull’asse Mannheim-Metz si circola già “senza frontiere”. La 85 sarà anche autorizzata a circolare in Austria. Inoltre abbiamo il modello 189 a quattro sistemi, di cui sono in consegna 100 esemplari. Speriamo di ottenere in tempi brevi l’autorizzazione per la circolazione in Austria, Svizzera e Italia. Così sarà possibile assicurare l’intera catena di servizi dalla Svezia fino in Italia a cura di un unico operatore.

Il mercato chiede alle ferrovie un chiaro impegno in materia di qualità. Quali sono le opportunità offerte da contratti che stipulano determinati parametri di qualità e risarcimenti in caso di mancanza di puntualità?
Nel trasporto ferroviario di merci esistono mercati differenti con esigenze altrettanto differenti in merito alla qualità e ai prezzi. Introdurre un regolamento generico basato sul principio bonus-malus aumenta nel complesso i costi e riduce la competitività rispetto alle altre modalità di trasporto. Ha più senso lasciare che sia il mercato – e quindi la clientela – a decidere. Stinnes ha risposto da tempo a queste esigenze offrendo una gamma di prodotti differenziata e flessibile quanto a costi e qualità.

Perché la qualità lungo la linea del Brennero è sensibilmente migliore di quella sull’asse del Gottardo?
Probabilmente dipende da un lato dalla pressione molto elevata alla quale è sottoposta la linea del Gottardo. D’altro canto, sulla linea del Brennero esiste già da tempo una concorrenza intramodale, che sull’asse del Gottardo è in atto invece soltanto dal dicembre del 2003. E la concorrenza, com’è noto, in genere fa aumentare il livello di qualità. Inoltre non bisogna dimenticare la triplice alleanza BrennerRailCargo, costituita da Railion, RailCargoAustria e Trenitalia, che grazie agli sforzi di cooperazione ha contribuito in misura determinante a migliorare la collaborazione e la puntualità.

Nei prossimi anni la Svizzera ridurrà le sovvenzioni agli operatori del trasporto merci ferroviario. Quali sono le opportunità di riduzione dei costi nella trazione?
Al momento sono scarse o inesistenti. Infatti gli aumenti di produttività che riusciamo a conseguire nel traffico transfrontaliero sono compensati dalla crescita dei costi d’energia e del personale. Ugualmente, ci impegniamo al massimo per incrementare la produttività. Infatti soltanto così il trasporto combinato può diventare un segmento aziendale economicamente solido.

La Germania è stata uno dei primi paesi a liberalizzare il trasporto merci su rotaia. Quali sono le conseguenze per Stinnes?
La Germania è uno dei paesi europei in cui la liberalizzazione ha raggiunto la fase più avanzata. Oramai sono circa 280 le imprese ferroviarie che operano sulla rete tedesca e ogni settimana se ne aggiunge una. Senza dubbio, la concorrenza ci aiuta a dare il meglio di noi stessi. Inoltre spesso i trasportatori grandi e piccoli si integrano a vicenda, a vantaggio del vettore ferroviario. Oppure piccole imprese ferroviarie, con una struttura dei costi diversa, rilevano traffici là dove noi ci siamo ritirati per mancanza di volume.

Secondo lei quali opportunità offre l’allargamento a est dell’UE?
Innanzitutto, un enorme potenziale di crescita per il trasporto merci. A seconda del corridoio di traffico, si prevede che il volume dei traffici con l’Europa orientale raddoppierà o addirittura triplicherà. In quale misura sarà possibile portare questa crescita sulla rotaia, dipenderà sicuramente anche dalla velocità con cui sarà possibile potenziare le infrastrutture dei nuovi Stati membri quali la rete ferroviaria e i terminal di trasbordo, che spesso richiedono interventi di risanamento e ampliamento. Resta il fatto che già oggi i paesi dell’Europa centrale e orientale rientrano tra i più importanti mercati di Stinnes. Soltanto nel quadro del trasporto combinato abbiamo ogni settimana 39 treni completi diretti in Polonia e Russia, 67 treni completi e 120 treni dell’Autostrada Viaggiante con destinazione la Repubblica Ceca e la Slovacchia e 44 treni completi verso l’Ungheria.

Per migliorare la qualità, gli operatori del servizio devono collaborare. Quale può essere il contributo di Hupac?
Il nostro prodotto può migliorare soltanto se tutti i soggetti della filiera del trasporto cooperano a favore della qualità: l’impresa ferroviaria, i gestori dei terminal e gli operatori. Già nella fase di progettazione di nuovi traffici è necessaria una stretta collaborazione per organizzare i processi in modo che non sorgano problemi a livello di interfacce.
I fattori che favoriscono la qualità del servizio sono la regolarità, la frequenza e la snellezza dei prodotti. La collaborazione con Hupac è già molto buona; il know-how che nel corso degli anni è cresciuto da entrambe le parti dà i suoi frutti. Questo non significa che possiamo fermarci: in futuro Hupac e Stinnes collaboreranno in modo sistematico per ottimizzare i traffici esistenti e individuare nuove soluzioni.

Alptransit, fino a 330 treni merci al giorno

Le ferrovie vogliono riconquistare la propria competitività rispetto al trasporto stradale e aereo. Al Lötschberg e al Gottardo sorgono infrastrutture di enorme portata: due gallerie lunghe rispettivamente 35 e 57 km che, con pendenze molto minori, attraversano le Alpi ai piedi delle montagne e riducono sensibilmente i tempi di percorrenza. Quali sono le opportunità offerte da queste nuove infrastrutture? Risponde Urs Brotschi, vicedirettore del settore Progettazione Rete di FFS Infrastruttura.

Urs Brotschi
Vicedirettore Progettazione Rete di FFS Infrastruttura

Le stime sull'evoluzione del traffico merci nella regione alpina parlano di un aumento della domanda di circa il 75% tra il 1992 e il 2010. La Svizzera vuole gestire questo traffico in aumento sui binari e non sulle strade. La linea del Lötschberg/Sempione, in esercizio da 90 anni, e la linea di montagna del Gottardo, che tra breve compierà 120 anni, non possono far fronte al previsto aumento del volume di traffici.
Con la costruzione delle gallerie di base, al Lötschberg e al Gottardo sorgono moderne linee ferroviarie di pianura con un'altitudine massima di rispettivamente 750 e 550 m. Grazie alle pendenze contenute possono circolare treni merci più lunghi e pesanti (da 4000 t invece delle attuali 2000 t). La velocità sarà compresa tra 100 e 120 km/h.
I treni merci più veloci potranno viaggiare a 160 km/h, vale a dire al doppio dell'attuale velocità.

Le nuove linee di Alptransit
A che punto sono i progetti per le nuove Trasversali Ferroviarie Alpine (NTFA)? Urs Brotschi, vicedirettore del settore Progettazione Rete di FFS Infrastruttura, delinea la situazione. "Per il tunnel di base del Lötschberg sono necessari ancora tre anni. Oggi è già stato scavato oltre il 90% degli 88 km di percorso sotterraneo per la galleria di base di 35 km tra Frutigen/Berna e Raron/Vallese. È in corso di preparazione l'installazione della tecnologia ferroviaria. L'apertura al traffico è prevista per il 2007. La costruzione dei 57 km del tunnel di base del Gottardo tra Altdorf/Uri e Pollegio/Ticino è stata avviata nel 1998. Si stanno scavando le due gallerie a binario unico procedendo da quattro punti. A metà marzo è stata rilasciata l'autorizzazione per la costruzione dell'ultima tratta, quella settentrionale, che raccorda l'infrastruttura alla linea originaria. Dalla prospettiva odierna, la nuova linea potrà essere operativa nel 2014. I lavori di costruzione per il tunnel di base del Ceneri, lungo 15 km, tra Giubiasco e Vezia stanno per iniziare. Il Parlamento definirà la concessione del credito nella sessione estiva. La messa in esercizio è prevista per il 2016".

Linee di accesso
Le due infrastrutture, per un valore di circa 15 miliardi di franchi, faranno parte della rete europea ad alta velocità e trasformeranno la ferrovia in una valida alternativa all'aereo sulle medie distanze. Esiste il pericolo che le nuove linee di Alptransit restino una soluzione isolata? "A nord e a sud sono stati conclusi a livello statale accordi per potenziare le tratte", spiega Brotschi. "Attualmente è in corso di ampliamento la linea di accesso da Karlsruhe a Basilea, che verrà portata da due a quattro binari. Saranno consentite velocità di 200-250 km/h, riducendo i tempi di percorrenza e creando lo spazio necessario per nuove tracce. A sud la capacità viene potenziata migliorando le linee esistenti. Tra Seregno e Monza l'attuale linea a doppio binario sarà trasformata in una linea a quattro binari".

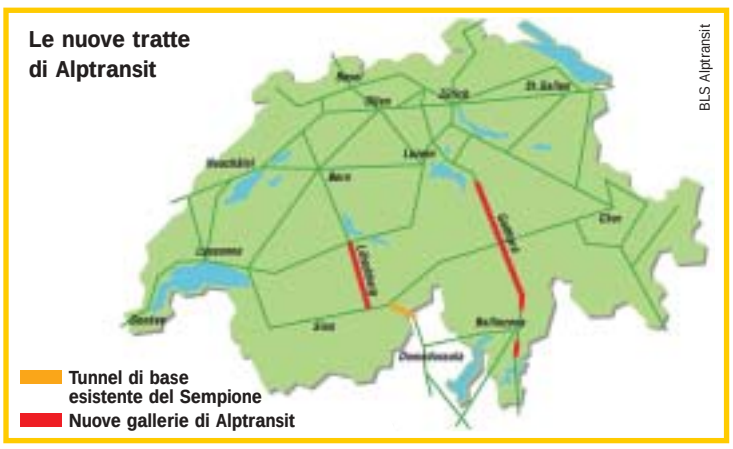
Una produttività più elevata
Le nuove linee di base del Lötschberg e del Gottardo riducono i tempi di percorrenza grazie al loro tracciato più rettilineo. Rispetto alle tratte di montagna, ricche di curve e gallerie a tornante, sono più corte di 15 e 40 km rispettivamente.
Come cambierà in futuro l'esercizio dei treni merci? "Il vantaggio principale per il traffico merci è che la linea ferroviaria di pianura, ininterrotta da nord a sud con pendenze del 10-12‰, aumenta in misura notevole la produttività delle ferrovie", commenta Urs Brotschi. "Sarà possibile far circolare treni con un peso di 2000 t trainati da locomotori diretti, eliminando le soste per l'aggancio di locomotori aggiuntivi sulle rampe. In questo modo diminuiranno i tempi di circolazione del materiale rotabile fra i terminal.
Con i locomotori multisistema che riducono le soste ai confini nazionali dove cambiano i sistemi operativi, è possibile migliorare ulteriormente i tempi di circolazione dei treni shuttle".

Più tracce per i treni merci
Le nuove gallerie aumentano anche le capacità delle tracce. "L'asse del Lötschberg/Sempione offrirà 110 tracce al giorno, il Gottardo addirittura 220 per treni merci in transito. Oggi ne abbiamo 50 al giorno sul Lötschberg e 130 sul Gottardo. Combinando treni più pesanti e un numero più elevato di tracce, sarà possibile triplicare rispetto a oggi le prestazioni della ferrovia nel transito alpino attraverso la Svizzera".

Requisiti del materiale rotabile
Le tracce nei tunnel di base prevedono una velocità di 250 km/h. "Per poter sfruttare con la massima efficacia gli intervalli di tempo fra i treni Intercity, il progetto operativo prevede per i treni merci velocità comprese tra 120 e 160 km/h durante le ore diurne. Nelle ore notturne i treni merci potranno viaggiare a velocità inferiori. I moderni locomotori per la trazione di treni merci sono progettati per velocità massime di 140 km/h, una velocità sufficiente per la maggior parte dei treni merci. I carri merci del futuro dovranno essere in grado di circolare alla velocità massima di 120 km/h a regime "ss" anche a pieno carico e rispondere ai requisiti per la circolazione di emergenza nelle gallerie lunghe".

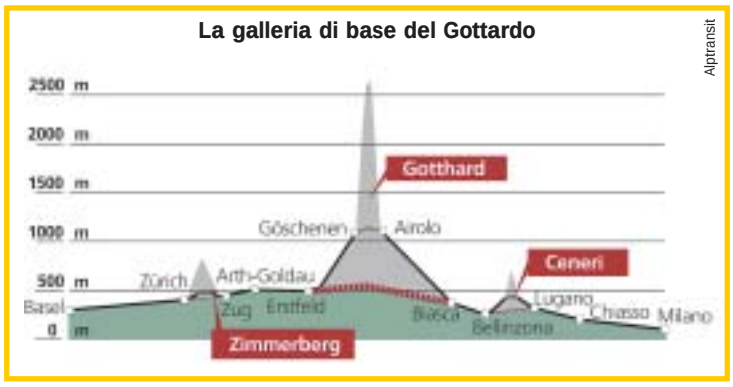
Open access attraverso la Svizzera
Con l'apertura dei tunnel di base assisteremo ad un forte aumento del traffico merci internazionale. Già oggi sulla rete ferroviaria svizzera la concorrenza tra diversi trazionisti è una realtà concreta. "La concorrenza farà crescere ulteriormente le esigenze espresse nei confronti dell'infrastruttura, che contribuisce alla qualità del trasporto mediante una gestione efficiente dell'operatività e con la manutenzione preventiva delle tratte", spiega Brotschi. "Fino all'apertura dei tunnel di base, i sistemi di trazione odierni, alquanto dispendiosi, graveranno sull'infrastruttura a valle. Dopo l'apertura delle gallerie, grazie alla trazione integrata sarà possibile snellire e accelerare i traffici internazionali, a patto che l'Europa uniformi ulteriormente le norme tecniche, un obiettivo previsto dalle direttive comunitarie".

Le nuove tratte di Alptransit



BLS Alptransit

La galleria di base del Gottardo



Alptransit

Futuri treni merci

Alptransit

	Velocità massima (km/h)	Carico massimo di aggancio (t)	Lunghezza massima inclusa locomotiva (m)
Treni merci speciali	≤160	1200	450
Traffico combinato non accompagnato	120	2000–4000	750–1500
Autostrada Viaggiante	120	2000–4000	750–1500
Traffico convenzionale	100–120	2000–3200	750

Lötschberg: ancora tre anni

Tre domande a Piero Solcà, direttore Logistica del Gruppo Hupac

Il tunnel di base del Lötschberg è una realtà non più lontanissima. Come si prepara Hupac? Quali sono le prospettive?
Abbiamo iniziato i primo traffici via il Lötschberg/Sempione nel luglio 2003 con lo shuttle Rotterdam-Novara. Successivamente, a gennaio 2004, abbiamo introdotto il treno Novara-Duisburg. Il potenziamento di questa linea significa anche per noi un instradamento di importanza strategica. Oltre alla notevole capacità, rappresenta una valida alternativa in caso di interruzioni di linee ferroviarie.

In futuro, la circolazione dei treni merci in Svizzera sarà gestita con l'orario sistematico. SBB ha già introdotto questo sistema in dicembre 2003. Quali sono le prime esperienze?
I concetti di orario cadenzato rappresentano un importante strumento per una migliore capacità e stabilità della circolazione dei treni su una tratta. Logicamente questo sistema deve essere ulteriormente perfezionato integrando il percorso totale del treno da terminal a terminal e tenendo conto delle esigenze e capacità dei terminal intermodali.

Ci sono margini di produttività nell'attuale sistema ferroviario transalpino?
Anche noi, nella nostra gestione dei terminal, cerchiamo sempre di trarre il miglior profitto dalle strutture esistenti. Siamo convinti che anche per quanto riguarda la gestione della circolazione dei treni, una migliore coordinazione e l'introduzione di nuovi concetti come la trazione integrata e l'orario cadenzato, possano far scaturire delle ulteriori capacità e potenzialità "nascoste".

Per informazioni:
- **www.alptransit.ch**
- **www.blsalptransit.ch**

dialogo **Inviare coupon a fax +41 91 6952801**

Per favore inviatemi i prossimi numeri di **m**oving.

Nome _____

Azienda _____

Indirizzo _____

CAP/Località _____

Tel. _____ Fax _____

E-mail _____

moving
solutions for intermodal logistics
impressum

Hupac SA
Viale R. Manzoni 6
CH-6830 Chiasso

Tel. +41 91 6952936
Fax +41 91 6952801
E-mail: info@hupac.ch

HUPAC
moving together