Media Release

Interruzione della linea del San Gottardo

Trasporto merci ferroviario: uniti per superare l'emergenza

Bern/Olten/Chiasso, 13.6.2012 Gli operatori del trasporto merci ferroviario via Svizzera sono in grado di coprire buona parte della domanda, deviando il traffico di transito sulla linea Lötschberg/Sempione. Ciò è reso possibile dalla stretta e costruttiva collaborazione tra tutti gli attori.

„Con poco si può fare di più": è all'insegna di questo motto che la Svizzera ha creato capacità supplementari per il traffico merci su rotaia dopo che una frana ha causato il blocco della linea del Gottardo per diverse settimane. Un adeguamento dell'orario ha consentito di **aumentare la capacità sulla tratta Lötschberg/Sempione**. Le capacità di trasporto disponibili devono essere sfruttate in modo ottimale. Per questo motivo, operatori del traffico combinato e imprese ferroviarie stanno unendo i loro volumi e le loro risorse.

RAlpin, il gestore dell'Autostrada Viaggiante, sta riducendo la sua attuale offerta sull'asse del Lötschberg in modo da consentire il passaggio di un maggior numero di treni per le spedizioni non accompagnate che sono forzatamente vincolate al trasporto su rotaia. BLS Cargo, su incarico dei gestori dell'infrastruttura FFS/BLS, mette a disposizione di tutte le imprese ferroviarie i servizi di spinta in coda sulle tratte montane. Ai confini, SBB Cargo International ha dislocato squadre di manovra supplementari, mentre Hupac provvede a regolare il volume di traffico in modo da ottenere il pieno utilizzo dei treni. Sull'Autostrada Viaggiante viene data priorità al trasporto di merci pericolose, allo scopo di limitare l'incremento dei transiti su strada di tali merci.

La collaborazione con le ferrovie estere sta proseguendo intensamente. Tutte le tracce ferroviarie via Lötschberg/Sempione devono trovare un raccordo in Germania e in Italia per non restare inutilizzate. Un collo di bottiglia è individuabile nell'interfaccia ferroviaria internazionale di Domodossola. Sotto la direzione di RFI, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria italiana, è stato costituito un pool di locomotive e macchinisti per le operazioni di smistamento, nell'intento di superare questo punto critico. Le autorità doganali si sono anch'esse adeguate alla maggiore domanda sull'asse Lötschberg/Sempione, estendendo l'operatività a 24 ore su 24.

L'interruzione della linea del Gottardo sta generando costi enormi per tutte le parti coinvolte nella catena di trasporto intermodale. Le imprese del settore prevedono un danno economico dell'ordine di milioni di franchi. Ancora più gravosi sono i costi indiretti derivanti dalla perdita di fiducia della clientela e da un possibile ritorno al trasporto su strada. Tanto più importante sarà quindi nelle prossime settimane la **stretta e costruttiva collaborazione** di tutti gli attori lungo l'intero corridoio ferroviario.

L'interruzione della linea del Gottardo ha dimostrato come il sistema ferroviario necessiti di sufficienti **riserve e ridondanze**, tali da garantirne la funzionalità anche in situazioni d'emergenza. Il traffico merci deve essere in grado di ripiegare almeno in parte da una linea all'altra. La disponibilità di riserve sufficienti garantisce la stabilità dell'intero sistema. A questo riguardo l'orientamento della NFTA su due assi (Gottardo e Lötschberg) si è dimostrato la scelta più giusta. Il potenziamento e l'aumento di capacità di tutti e tre gli assi di transito attraverso la Svizzera (Lötschberg, Luino e Chiasso) sono quindi d'obbligo al fine del trasferimento del traffico.

Gli operatori del trasporto merci su rotaia ritengono sia necessario intervenire anche sul fronte della **gestione dei cantieri.** Un organo internazionale di coordinamento dovrebbe tener conto di tutti i transiti alpini in modo da poter mantenere una sufficiente capacità di trasporto nel caso di eventi imprevisti. Come si è ora avuto modo di constatare, i cantieri contemporanei lungo più assi di transito centrali, come quelli di quest'estate con blocchi in parte totali delle linee del Sempione e del Brennero, rappresentano un rischio insostenibile. In casi d'emergenza lo spostamento dei cantieri deve essere un'opzione.

Infine, l'interruzione della linea del San Gottardo ha reso evidente la necessità di **una gestione delle infrastrutture coordinata a livello internazionale**, soprattutto nel sensibile spazio alpino, tale da consentire la migliore armonizzazione possibile delle varie esigenze delle reti nazionali. Anche l'interoperatività continua ad essere un tema centrale: la diversità dei profili delle linee, dei sistemi di alimentazione e di sicurezza ferroviaria complicano enormemente lo smistamento dei trasporti da un asse all'altro.

La **fiducia dei clienti** nel trasporto merci su rotaia dev'essere rinnovata quotidianamente. SBB Cargo International, BLS Cargo, Hupac e RAlpin ringraziano tutti i partner della catena di trasporto per il loro impegno nel superamento dell'attuale emergenza. I collaboratori dei gestori di infrastrutture, delle imprese ferroviarie, dei terminal e le autorità competenti stanno facendo miracoli per assicurare la continuità, sia pure limitata, del trasporto su rotaia.

Contatto media:

SBB Cargo International, Noëmi von Werdtenberg, +41 79 631 01 02, n.vonwerdtenberg@sbbcargoint.com

BLS Cargo, Dirk Stahl, Tel. +41 58 327 28 15 dirk.stahl@bls.ch

Hupac, Irmtraut Tonndorf, tel. +41 91 6952936, itonndorf@hupac.ch

RAlpin, René Dancet, tel. +41 58 8228882, rene.dancet@ralpin.com