BIGLIETTERIA FERROVIARIA
ACQUISTA QUI!
Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!
TRENITALIA
.ITALO
SNCF

Ferrovie.it

*da **Brevi ferroviarie** del 19 agosto 2022*

Svizzera: le imprese ferroviarie merci chiedono misure per il corridoio del Reno

Comunicato stampa Hupac - VAP - SBB Cargo International - BLS Cargo

Il completamento della ferrovia della Valle del Reno tra Karlsruhe e Basilea non è previsto prima del 2040-2045. Entro allora dovranno essere realizzate soluzioni alternative funzionali.

L'ammodernamento della ferrovia della Valle del Reno, concordato contrattualmente come parte integrante del progetto NFTA, procede lentamente. Il passaggio al traffico a quattro binari, a treni dalla lunghezza di 740 metri e dal peso di 2000 tonnellate è destinato ad aumentare significativamente la capacità e le prestazioni della linea.

L'industria ferroviaria svizzera accoglie con favore i miglioramenti infrastrutturali e si aspetta che vengano attuati rapidamente, in quanto contribuiranno in modo decisivo al raggiungimento degli obiettivi riguardanti il trasferimento modale e il clima.

L'attuale mancanza di capacità si sta invece chiaramente acutizzando e desta costanti preoccupazioni. I cantieri, le interruzioni tecniche e i percorsi alternativi insufficienti stanno mettendo a dura prova l'operatività, tanto che non è quasi più possibile un regolare svolgimento del traffico merci, come è stato recentemente evidenziato anche in occasione dell'evento "Cinque anni dall'incidente di Rastatt: non si è ancora imparato nulla?". Ciò si ripercuote pesantemente sull'offerta e sul trasferimento modale. Già oggi i caricatori tendono a tornare sulla strada, soprattutto in caso di merci sensibili al fattore tempo.

L'industria ferroviaria svizzera chiede quindi misure mirate a salvaguardare le capacità e a stabilizzare l'operatività. L'attenzione è rivolta in particolare alla linea ferroviaria sulla riva sinistra del Reno, attraverso la Francia. Grazie al suo percorso pianeggiante e ai buoni presupposti riguardanti il profilo, rappresenta un complemento e un'alternativa ideale alla ferrovia sulla riva destra della Valle del Reno, attraverso la Germania. Durante la chiusura di Rastatt nel 2017, era già risultato evidente che la linea alsaziana poteva essere utilizzata per il profilo P400 grazie alla rapida codifica della tratta nord Lauterbourg - Strasburgo e alla verifica tecnica della tratta sud Strasburgo - Basilea. Anche l'ammodernamento della linea "Gäubahn" tra Stoccarda e Singen offrirà possibilità di decongestionamento del traffico.

Misura no. 1 - Rapido potenziamento della linea Wörth - Lauterbourg - Strasburgo

Il potenziamento dell'asse nord - sud, sulla riva sinistra del Reno, è attualmente uno dei presupposti più importanti per l'utilizzo stabile della NFTA e per l'ulteriore trasferimento del traffico merci transalpino in attesa del completo potenziamento della linea sulla riva destra del Reno.

Con la mozione 20.3003 inerente alla conclusione di un trattato internazionale sul potenziamento della linea sulla riva sinistra del Reno e la mozione 22.3000 sul finanziamento dell'elettrificazione della linea Wörth - Strasburgo, il Parlamento svizzero ha aperto la strada alla partecipazione attiva della Svizzera all'ampliamento del corridoio nord - sud anche sul versante francese. In questo modo si creerà un percorso alternativo parallelo che porrà fine al caos edilizio e garantirà sia il traffico di transito che quello di import/export, di importanza rilevante per l'economia svizzera.

Le autorità svizzere dovrebbero ora portare avanti i negoziati con i paesi vicini per ottenere al più presto l'elettrificazione e il potenziamento della tratta Wörth - Strasburgo come percorso alternativo. Con un finanziamento relativamente modesto, è possibile ottenere in pochi anni una capacità supplementare di 60 treni merci al giorno.

Misura no. 2 - Facilitare l'accesso ai percorsi alternativi attraverso la Francia

Sono previsti ulteriori lavori di costruzione lungo la ferrovia della Valle del Reno, ad esempio nell'estate del 2024, con una chiusura totale di quattro settimane. La tratta di bypass sulla riva sinistra del Reno via Francia è percorribile, ma solo con uno sforzo operativo sproporzionato e per un numero ridotto di treni al giorno. Per evitare una nuova crisi di capacità, è necessario facilitare

l'accesso ai percorsi alternativi. Si dovrebbero trovare soluzioni temporanee per consentire ai macchinisti di lingua tedesca di viaggiare attraverso la Francia, ad esempio creando una comunicazione tedesco-francese tramite app linguistiche o personale bilingue nei punti di controllo infrastrutturali. Si dovrebbero inoltre semplificare temporaneamente le procedure per ottenere la conoscenza necessaria della linea.

Una gestione coordinata a livello internazionale delle tratte ferroviarie sulla riva sinistra del Reno è inoltre di importanza fondamentale. I gestori dell'infrastruttura coinvolti in Germania, Francia e Svizzera dovrebbero redigere un catalogo comune di tracce continue per far circolare il maggior numero possibile di treni merci in modo stabile e fluido attraverso questo collo di bottiglia. La capacità potrebbe essere sensibilmente aumentata con la semplice abolizione delle limitazioni al traffico notturno.

Misura no. 3 - Modernizzazione del corridoio Germania: fissare dapprima i deviatoi e poi costruire

Il traffico merci su rotaia deve poter circolare ininterrottamente sui principali assi internazionali. Per questo motivo, prima di chiudere le linee, i gestori delle infrastrutture devono assicurarsi che non ci siano cantieri aperti, che gli impianti non presentino problemi e che quanto necessario (catenaria, lunghezza dei treni, aree di sosta, ecc.) sia disponibile per l'intero numero di treni destinati ai percorsi alternativi. È nell'interesse della Svizzera che la modernizzazione generale dei corridoi ferroviari congestionati, annunciata in Germania, preveda fin dall'inizio la creazione di progetti di bypass efficienti. Prima di iniziare un ammodernamento completo degli itinerari alternativi, è necessario adeguarli ai requisiti operativi e infrastrutturali.

Misura no. 4 - I gestori delle infrastrutture del corridoio Reno - Alpi a un unico tavolo

Le sfide del trasporto merci sul corridoio Reno - Alpi possono essere affrontate solo attraverso la cooperazione internazionale. I prossimi anni di intensa attività edilizia saranno cruciali per non compromettere i successi ottenuti finora con il trasferimento modale. Proponiamo l'istituzione di un organismo di lavoro internazionale dei gestori delle infrastrutture del corridoio, con il coinvolgimento dei ministeri dei trasporti. L'obiettivo è la coordinazione attiva delle esigenze di potenziamento delle infrastrutture da un lato e un'offerta di trasporto commerciabile dall'altro. In quanto paese di transito centrale nel corridoio Reno - Alpi, la Svizzera è destinata a svolgere un ruolo trainante nell'attuazione delle misure citate. In questo modo, garantiremo insieme che la NFTA soddisfi le aspettative e che il passaggio dalla strada alla ferrovia possa progredire costantemente.

Comunicato stampa Hupac - VAP - SBB Cargo International - BLS Cargo - 19 agosto 2022

Iscriviti alla newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro canale WhatsApp per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. Informativa sui cookie.
(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003