



## Captrain Italia, sforzi in campo dopo la chiusura dei valichi Gottardo e Frejus

### Comunicato stampa Captrain

Ci sono già delle soluzioni concrete per ovviare alla grave crisi che attanaglia il trasporto europeo transfrontaliero in queste settimane a causa delle simultanee "rotture" di traffico determinate dai disastrosi eventi dello scorso agosto che hanno di fatto bloccato il transito di treni (sia merci che passeggeri) ai valichi dei trafori del Gottardo (con la Svizzera) e del Frejus (con la Francia).

Captrain Italia Srl, infatti, si è immediatamente adoperata per rafforzare decisamente la propria capacità di inoltro di convogli ferroviari cargo attraverso valichi alternativi a quelli interessati dalle rovinose frane che bloccano l'attività ai suddetti passi alpini.

Più precisamente, lo sforzo messo in campo dalla società italiana parte delle ferrovie francesi SNCF per rispondere alle esigenze manifestate dai propri clienti prevede di triplicare la capacità di trasporto via Ventimiglia verso la Francia e di incrementare anche i servizi via Domodossola sul Passo del Sempione verso la Svizzera.

"La situazione è parsa immediatamente critica in quanto il movimento franoso occorso a pochi chilometri da Modane, che ha reso inagibile l'importante via di comunicazione sull'asse Italia - Francia, non è ancora stabilizzato" spiega l'Amministratore Delegato di Captrain Italia, Ing. Mauro Pessano. "Le ultime previsioni di riapertura della linea in Francia ci danno un orizzonte a fine 2023, in quanto prima degli interventi di ripristino sarà necessario dare vita a una frana artificiale controllata e riconsolidare il terreno".

In virtù di questo stand-by quasi a tempo indeterminato, che rischia di compromettere le ragioni di scambio tra due Paesi che da sempre hanno instaurato un grande fronte di sviluppo del commercio internazionale, già dagli inizi di settembre Captrain Italia, lavorando in stretto contatto con Fret-SNCF, ha deviato verso Ventimiglia 8 treni alla settimana, in base alla disponibilità di tracce concessa sul territorio italiano da RFI.

Quindi, da 4 coppie di treni si è passati a 11-12 circolazioni - di fatto triplicando la capacità di transito - dedicate principalmente a merci alla rinfusa come i prodotti siderurgici e il feldspato; mentre alcuni servizi afferenti al trasporto intermodale sono invece state dirottate via Svizzera, raggiungendo l'Italia dal valico di Domo2, in Piemonte, dove Captrain Italia ha già un forte presidio, in corso di ulteriore rafforzamento a breve termine prima ancora che accadessero i citati eventi franosi.



"Per noi si tratta di uno sforzo organizzativo importante in quanto abbiamo dovuto improvvisamente spostare da una sede all'altra personale e locomotive," prosegue l'Ing. Pessano "ma abbiamo optato per produrre il massimo impegno a favore dei nostri clienti che altrimenti rischiano la chiusura degli impianti se non arriva il prodotto in tempo, e quindi la scelta era doverosa. Avremmo anche voluto e potuto fare di più, ma le disponibilità di tracce sulla linea Ventimiglia - Genova è limitata. In una settimana 'normale' su Modane (prima del disastro occorso) operiamo una trentina di coppie di treni, quindi vi sono comunque diversi servizi in questo momento fermi, per i quali siamo ancora alla ricerca di una soluzione operativa, che confidiamo di trovare al più presto".

Dal suo canto, sul versante francese Fret-SNCF è già passata dalle abituali 14 a 21 rotazioni alla settimana, così saturando anche la sua capacità sulla tratta Nizza - Ventimiglia.

D'altronde le ultime notizie sui tempi di ripristino delle linee interessate non sono incoraggianti (né certi): per il valico di Modane si stima una riapertura a fine anno, mentre per la riapertura completa del Gottardo sarà necessario qualche mese in più.

Sono circa 80mila i treni merci che ogni anno passano attraverso i valichi del Frejus e del Gottardo.

Anche la prestigiosa news agency Bloomberg, nel realizzare un'inchiesta sul doppio evento sinistoso, ha interpellato, tra i diversi

operatori direttamente interessati, Captrain Italia.

"La situazione è estremamente grave e l'Italia rischia di essere tagliata fuori dal resto d'Europa. I colli di bottiglia stanno causando una perdita di competitività del settore logistico e quindi per l'intera economia italiana. Più di 1/3 del traffico alpino è trasportato da merci su rotaia e nessun altro modo ha la capacità di trasportare tale quantità di traffico. Se non si interviene, la situazione non migliorerà presto" ha commentato Silvia De Rocchi, direttore degli affari normativi e istituzionali di Captrain Italia.

**Comunicato stampa Captrain - 27 settembre 2023**

□ 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**