



Lettera aperta

Lunedì, 4.9.2017

Ministro federale Alexander Dobrindt
Ministero dei trasporti e dell'infrastruttura digitale – Berlino

Commissaria UE Violeta Bulc
Commissione Europea per i Trasporti – Bruxelles

Copia per conoscenza:

- > Ministro dei trasporti François Bellot, Belgio
- > Ministra dei trasporti Elisabeth Borne, Francia
- > Ministro dei trasporti Graziano Delrio, Italia
- > Ministro dei trasporti François Bausch, Lussemburgo
- > Ministro dei trasporti Melanie Schultz van Haegen, Paesi Bassi
- > Ministro dei trasporti Jörg Leichtfried, Austria
- > Ministro dei trasporti Doris Leuthard, Svizzera
- > EU Agency for Railways, Josef Doppelbauer

Crisi del traffico merci ferroviario – crisi dell'economia

Blocco di Rastatt: le ferrovie realizzano solo un quarto dei trasporti – il trasporto intermodale è particolarmente penalizzato

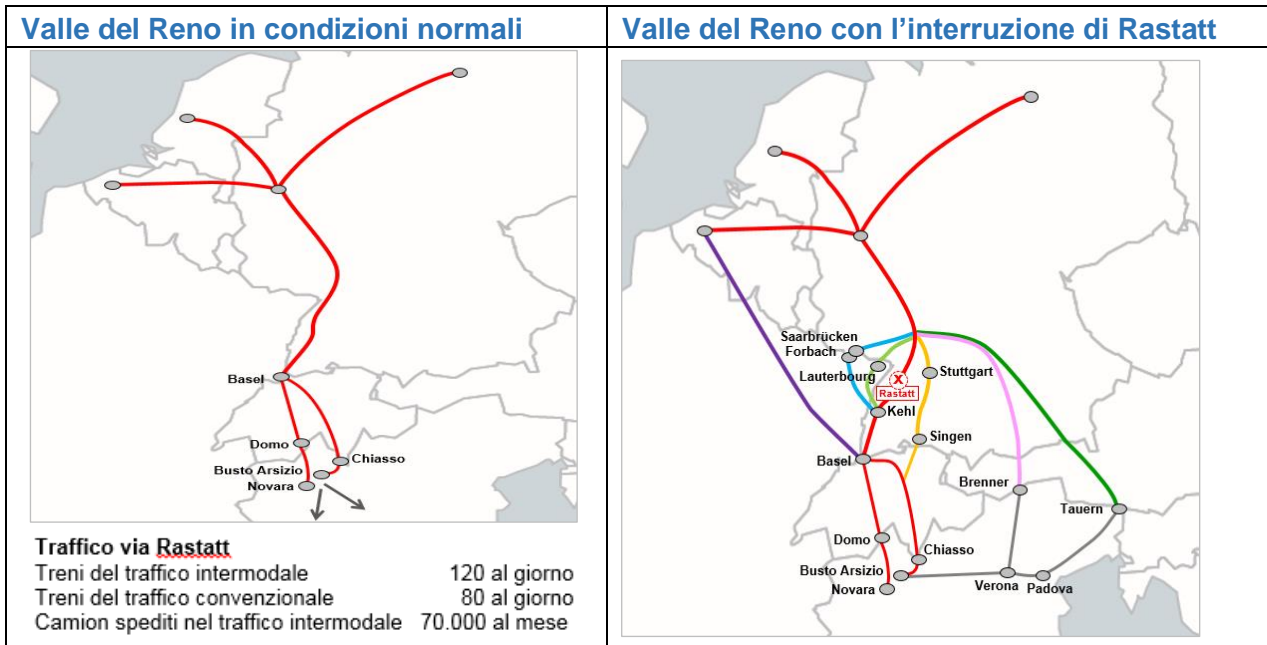
Egregio Ministro Federale Dobrindt!
Gentile Commissaria Bulc!

L'interruzione della linea ferroviaria nella Valle del Reno, a seguito dell'incidente occorso nel cantiere di Rastatt, durerà quasi due mesi. Alla riapertura della linea, prevista per il 7 ottobre, la logistica ferroviaria avrà subito **danni ingenti**.

Qual è la situazione odierna?

- > Per i 200 treni merci al giorno che generalmente circolano sulla linea ferroviaria della Valle del Reno a settembre, esistono in teoria capacità di deviazione per 150 treni via Stoccarda-Singen, Brennero e l'Alsazia, come riportano le ferrovie
- > La ferrovia della Valle del Reno è la linea principale per il traffico intermodale europeo. Circa **il 50% dello scambio merci tra l'Europa settentrionale e l'Italia via Svizzera** avviene su rotaia lungo questo asse
- > **Attualmente le ferrovie merci riescono a gestire, su percorsi alternativi via Germania, Francia e Austria, solo il 25% del normale volume di traffico.**
- > **Il trasporto intermodale è particolarmente penalizzato; in questo segmento – il maggiore in termini di volumi – il traffico in deviazione non raggiunge il 15% del volume usuale.**

- > **La mancanza di disponibilità di macchinisti** al Brennero e in Alsazia è il motivo principale per cui la maggior parte delle capacità sulle linee di deviazione non può essere utilizzata nemmeno a tre settimane dall'interruzione.
- > A causa delle difficili condizioni delle operazioni di deviazione via Stoccarda–Singen, **la maggior parte dei treni viene cancellata** o viaggia con ritardi estremi di diversi giorni.



Quali sono le conseguenze?

- > Il sistema della **logistica ferroviaria europea sta per collassare.**
- > I terminal di trasbordo del traffico combinato lungo il corridoio Reno-Alpi sono saturi di container e hanno introdotto il blocco delle accettazioni delle unità di carico.
- > Le fabbriche a nord e a sud delle Alpi stanno subendo mancate consegne e sospensioni della produzione in maniera preoccupante – **moltissimi fermi della produzione sono imminenti.**
- > Ne conseguono **danni miliardari** per l'economia, l'industria, le ferrovie, gli operatori e le imprese di trasporto.
- > Una parte dei trasporti ferroviari verrà trasferita sulla strada. Per molti anni questi traffici non potranno essere recuperati per la rotaia. **Gli obiettivi di trasferimento sulla rotaia, definiti dall'Unione Europea, sono in pericolo.**
- > Investimenti di decenni nel sistema ferroviario vengono danneggiati o distrutti.

Come è potuto succedere?

L'interruzione della linea ferroviaria a Rastatt e l'attuale gestione della crisi sono un esempio lampante di ciò che non funziona nel trasporto merci ferroviario in Europa:

- > I grandi corridoi per il traffico merci non dispongono di **sufficienti linee di deviazione**, pianificate sin dall'inizio come ridondanza, da utilizzare immediatamente in caso di interruzione.

- > Una prospettiva transnazionale di programmazione e gestione operativa dell'infrastruttura è tuttora solo agli inizi.
- > **Non c'è alcuna coordinazione internazionale in caso di lavori all'infrastruttura ferroviaria.** Durante la costruzione del tunnel sotto la linea di Rastatt – un'impresa i cui rischi erano noti – i percorsi alternativi adatti al traffico merci erano totalmente o parzialmente chiusi a causa di altri cantieri.
- > **Specificità ferroviarie nazionali** complicano la possibilità di deviare il traffico su percorsi alternativi in altri stati. Per esempio, i macchinisti di lingua tedesca non possono essere impiegati sulle tratte alternative in Francia.
- > Nel traffico ferroviario merci **non c'è alcuna struttura di gestione di crisi a livello internazionale.** La necessaria coordinazione quotidiana tra i gestori nazionali dell'infrastruttura, le ferrovie, i terminal e gli operatori avviene in maniera estremamente lenta ed inefficiente.

Che cosa deve succedere a breve?

Molti esperti del traffico ferroviario non riescono ancora a capire perché, subito dopo l'incidente causato dal cantiere a Rastatt, non sia stata evitata la chiusura totale della linea, o comunque non ne sia stata ridotta la durata, attraverso l'introduzione di una **linea alternativa provvisoria**, anche ad un solo binario.

Per evitare il blackout del sistema e una pericolosa perdita di fiducia del mercato, sono necessarie le seguenti misure:

1. Introduzione di una **task force** a livello ministeriale e/o UE con competenze decisionali e con il coinvolgimento dei gestori dell'infrastruttura.
2. Supporto alle imprese ferroviarie per **rafforzare immediatamente il pool di macchinisti** sui percorsi alternativi via Brennero, Francia, zona Stoccarda/Singen/Sciaffusa attraverso esoneri a favore del traffico merci – in questo modo nel giro di 2-3 giorni la capacità di deviazione può essere aumentata dall'attuale 25% al 50-60%.
3. **Procedimenti operativi semplificati** sui percorsi alternativi con il coinvolgimento della ERA European Union Agency for Railways.
4. Presa in esame di misure temporanee straordinarie a **supporto degli operatori del trasporto ferroviario merci** che sono direttamente coinvolti nell'incidente di Rastatt e sono vicini al collasso finanziario.
5. Introduzione di una **commissione speciale** per un'analisi in tempi rapidi di quello che già oggi può essere definita la più grave interruzione del traffico ferroviario merci, compresi i piani d'emergenza, il coordinamento dei cantieri, la priorità dei singoli segmenti di traffico ecc. **Rastatt non deve ripetersi mai più!**

L'Europa punta sulla ferrovia come metodo di trasporto ecologico del futuro. Per salvaguardare l'opportunità di offrire una logistica ferroviaria competitiva, noi contiamo sul vostro pieno appoggio.

Ringraziamo le cittadine e i cittadini che subiscono restrizioni nel traffico ferroviario a favore del traffico merci, per la loro comprensione. Insieme ci impegniamo affinché la logistica ferroviaria possa funzionare anche in questa situazione di emergenza.

Cordiali saluti

I rappresentanti della logistica ferroviaria europea

Werner Reh Director	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland	BUND FRIENDS OF THE EARTH GERMANY	Germany
Jürgen Resch	Deutsche Umwelthilfe	Deutsche Umwelthilfe	
Olaf Krüger Director	Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS)	IBS	
Peter Westenberger Director	Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.	NEE Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.	
Geogr. Clemens Bochynek	Intermodal Competence SGKV	INTERMODAL COMPETENCE SGKV	
Wasilis von Rauch	Verkehrsclub Deutschland	VCD Verkehrsclub Deutschland	
Malte Lawrenz President	VPI - Verband der Güterwagenhalter	VPI	
Nicolette van der Jagt Director General	European Association for forwarding, transport, logistics and customs services	CLECAT European Association for forwarding, transport, logistics and customs services	EU - Brussels
Andreas Zink President	European Chemical Transport Association	ECTA EUROPEAN CHEMICAL TRANSPORT ASSOCIATION	
Julia Lamb Secretary General	European Rail Freight Association	ERFA European Rail Freight Association	
Nik Delmeire Secretary General	European Shippers' Council	ESC	
Heiko Fischer President	International Union of Wagon Keepers	UIP	
Ralf-Charley Schultze President	International Union for Road-Rail combined Transport	UIRR INTERNATIONAL UNION FOR ROAD-RAIL COMBINED TRANSPORT	
A.J. Toet Director	Koninklijk Nederlands Vervoer	KONINKLIJK NEDERLANDS VERVOER	The Netherlands
Don van Riel President	Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens	NVPG	
François Launaz President	auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure	auto schweiz suisse	Switzerland
Fabio Regazzi President	Cargo Forum Schweiz	CARGO FORUM SCHWEIZ	

Josef Dittli
President

VAP Cargorail
Switzerland



Thomas Baumgartner
President

Associazione Nazionale Imprese
Trasporti Automobilistici



Italy

Andrea Gentile
President

Assologistica



Guido Gazzola
President

Associazione Operatori
Ferroviari e Intermodali



Giancarlo Laguzzi
President

Fercargo



Dominique Luzuy
President

Association Française des
Détenteurs de Wagons



France

Johann Feindert
President

Verband der Privatgüterwagen –
Interessenten Österreichs



Austria