



Alptransit 2017

Infrastrutture per il trasferimento del traffico merci

Alptransit sarà all'altezza delle esigenze di mercato?

Nel 2008, circa 900.000 spedizioni stradali hanno attraversato le Alpi svizzere su rotaia, in modo sicuro ed ecologico. Tra dieci anni tale numero dovrà raddoppiare: dopo l'entrata in funzione del tunnel di base del San Gottardo, l'obiettivo dichiarato della politica svizzera dei trasporti è il trasferimento su rotaia del sempre più intenso traffico merci, e la riduzione del numero di mezzi pesanti in transito dalle odierne 1.200.000 unità a 650.000.

Un'impresa gigantesca, tanto più se si considera che il traffico merci sull'asse nord-sud aumenterà ulteriormente. Magri bilanci pubblici ritardano il necessario potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, mentre la concomitante crescita del traffico viaggiatori contende al traffico merci le scarse capacità.

Presto il tunnel di base del Gottardo sarà una realtà. Ma perché questa opera del secolo possa realmente sortire l'effetto sperato, occorre ancora una serie di misure integrative. Non possiamo permetterci che questa infrastruttura straordinaria tradisca le esigenze del mercato.



Insufficiente offerta di tracce per il maggiore segmento di trasporto merci attraverso le Alpi svizzere!

Trasferimento del traffico

L'obiettivo di trasferimento dovrà essere raggiunto due anni dopo l'apertura della galleria di base del Gottardo, quindi presumibilmente nel 2019. Esso prevede una riduzione del traffico merci transalpino a 650.000 camion all'anno. Prevedendo un incremento del traffico merci del 2-3% annuo, nel 2019 l'infrastruttura ferroviaria transalpina dovrà essere in grado di assorbire circa 1.200.000 spedizioni annue di traffico combinato, in aggiunta alle 900.000 dell'anno pre-crisi 2008.

Strategia di corridoio

I nuovi tunnel di base del Lötschberg, del Gottardo e del Monte Ceneri da soli non bastano. L'intero asse nord-sud deve essere adeguato in un'ottica di corridoio, in Svizzera ma anche nei Paesi confinanti. Perché l'anello più debole della catena condiziona l'efficienza dell'intero asse.

Semirimorchi di 4 metri

Negli ultimi vent'anni il segmento di mercato degli autoarticolati è raddoppiato e rappresenta oggi il 60% del traffico stradale di mezzi pesanti attraverso le Alpi svizzere. Nel transito internazionale tale quota è ancora più alta,

raggiungendo almeno l'80%. I semirimorchi offrono notevoli vantaggi in termini di flessibilità di impiego e, grazie alla loro altezza laterale di 4 metri, sono particolarmente adatti al trasporto di merci voluminose. Tuttavia, l'attuale infrastruttura ferroviaria via Gottardo consente solamente il trasferimento di semirimorchi fino a un'altezza laterale di 3,80 metri.

Corridoio dei 4 metri via Lötschberg

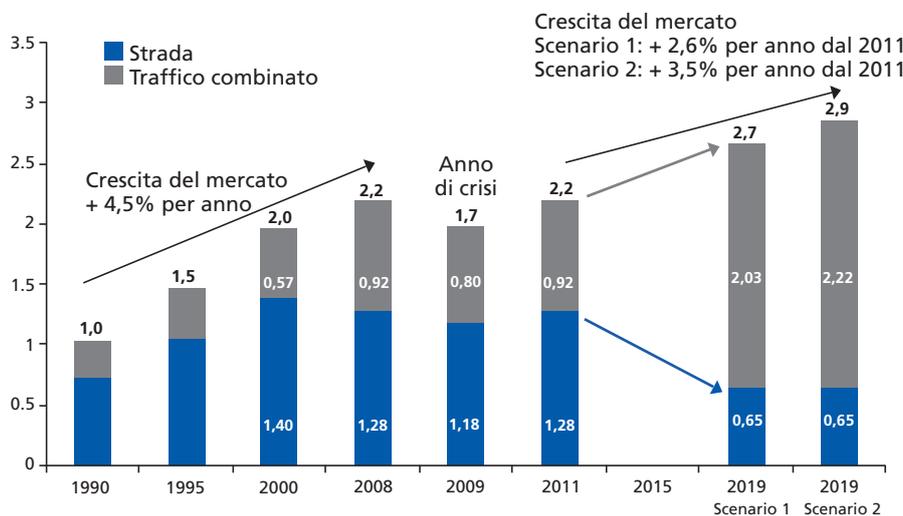
Sull'asse del Lötschberg esiste un corridoio di 4 metri tra la Germania e l'Italia, ma la presenza di colli di bottiglia a sud limita la capacità che oggi risulta sfruttata ad oltre il 90%, come conferma Traccia Svizzera SA, l'organo indipendente di assegnazione delle tracce. Per il maggiore segmento del trasporto merci, caratterizzato da una crescita esponenziale, non esiste quindi un'adeguata offerta ferroviaria.

Carri ferroviari ultrabassi

Il materiale rotabile destinato al traffico combinato non può ulteriormente compensare i centimetri mancanti. I vagoni di ultima generazione sono ribassati fino a 27 cm dal bordo superiore della rotaia, sfruttando quindi tutti i margini consentiti dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria.

Obiettivo di trasferimento 2019: creare capacità per ulteriori 1,2 milioni di spedizioni intermodali!

Viaggi di camion/spedizioni intermodali nel transito alpino attraverso la Svizzera, in milioni



Limiti alla crescita

Nel trasporto combinato non accompagnato attraverso la Svizzera, la quota di semirimorchi è attualmente del 13%. Sull'asse del Brennero, invece, adattato nel 2000 al profilo di 4 metri, il 28% dei trasporti combinati è rappresentato da semirimorchi. Anche l'Autostrada Viaggiante incontra dei limiti che ne ostacolano la crescita, sia sull'asse del Lötschberg (mancanza di capacità) che sull'asse del Gottardo (profilo insufficiente).

Collegamenti a sud

Per i collegamenti a sud, i progetti prevedono due direzioni: il collegamento "Gronda Est" via Chiasso-Como e il collegamento "Gronda Ovest" sull'asse via Luino. Per entrambi i progetti sono allo studio diverse varianti. Le nuove linee ferroviarie, da realizzare in coordinamento tra Svizzera e Italia, sono molto complesse e richiedono forti investimenti a causa della conformazione montuosa del territorio. Stando alla situazione attuale si può stimare che saranno completate tra il 2040 e il 2050, quindi molto al di là del periodo previsto per il trasferimento del traffico. Per poter disporre di linee efficienti in tempi più brevi è quindi necessario potenziare puntual-

mente l'infrastruttura esistente, ad esempio realizzando rapidamente le opere della Piattaforma Luino I e Luino II.

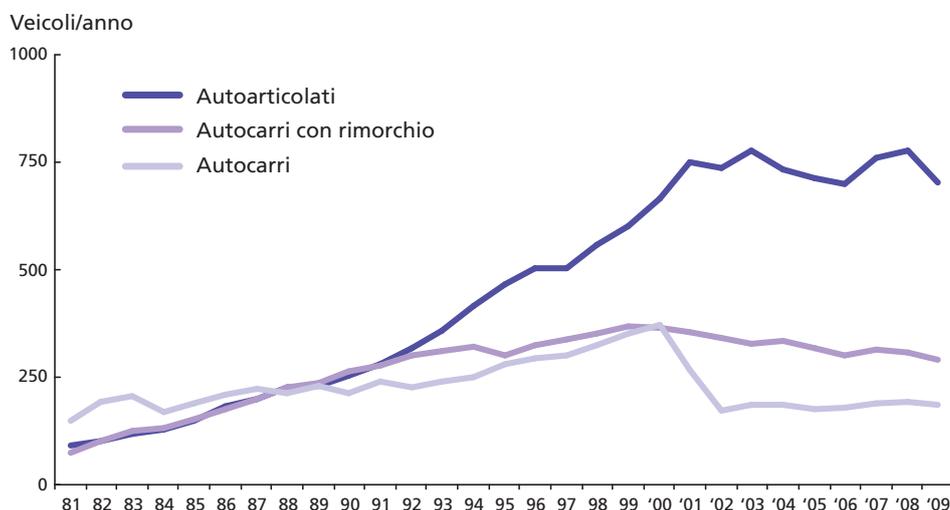
Risanamento del Gottardo

Il risanamento del tunnel stradale del Gottardo, previsto per il 2020, avrà un forte impatto sulla viabilità europea. È quindi indispensabile disporre per tempo di un'adeguata offerta di tracce per il trasporto su rotaia dei semirimorchi di 4 metri.

Conclusione

Il trasporto combinato su lunghe tratte internazionali è un mercato in crescita. Tuttavia senza un profilo di 4 metri lungo tutto il corridoio nord-sud non è possibile trasferire su rotaia il dinamico segmento dei semirimorchi. Il profilo di 4 metri è necessario per sfruttare la capacità prevista per il trasporto merci dopo l'apertura della nuova galleria di base, in quanto la tradizionale offerta di tracce (altezza massima di 3,80 metri) non corrisponde alle esigenze di mercato. Ciò rischia di penalizzare la redditività di Alptransit. Per impedire il fallimento della politica di trasferimento è dunque indispensabile realizzare un corridoio di 4 metri via Gottardo.

Autoarticolati come maggiore potenziale per il trasferimento: categorie di autoveicoli nel transito alpino attraverso la Svizzera 1981-2009



Richiesta: Profilo di 4 metri e potenziamento delle attuali linee di accesso entro l'apertura del tunnel di base del Gottardo!

Profilo P400 via Gottardo

L'intero asse del Gottardo deve essere potenziato per trasferire su rotaia i moderni autoarticolati alti 4 metri. Mentre le gallerie di base del Gottardo e del Monte Ceneri disporranno del profilo necessario, per circa un centinaio di gallerie e ponti del corridoio del Gottardo bisogna guadagnare 20 cm in altezza tra bordo superiore della rotaia e sezione superiore della galleria. L'entità degli investimenti necessari è attualmente all'esame dell'UFT e dovrebbe ammontare a poche centinaia di milioni di franchi.

Potenziamento degli assi Luino e Chiasso

In attesa che venga realizzato il collegamento "Gronda Ovest", l'odierno asse (Bellinzona)-Luino-Gallarate deve essere potenziato come previsto nei progetti Piattaforma Luino: pochi investimenti con risultati immediati e tangibili. La fase I deve essere conclusa immediatamente, mentre la fase II deve partire entro i termini prefissati. L'asse via Chiasso gioca invece un ruolo di primo piano per i traffici diretti a est di Milano.

Treni lunghi 650 metri

Tutto l'asse nord-sud deve essere adeguato per treni con una lunghezza di 750 o almeno 650 metri. Oggi la lunghezza massima dei treni da e verso Busto, ad esempio, è di soli 600 metri.

Terminali

Le odierne capacità dei terminali di trasbordo non sono sufficienti per gestire l'atteso volume di traffico. È quindi necessario avviare già oggi la costruzione di altri terminali a nord e a sud delle Alpi.

Treni fino a 2.000 t

Attualmente il peso massimo dei treni è di 1.600 tonnellate. Con la ferrovia transalpina di pianura si dovranno impiegare treni notevolmente più pesanti per meglio sfruttare le capacità di traccia. In questo modo si può aumentare la produttività e di conseguenza la competitività del traffico merci, un aspetto fondamentale se si considerano i costanti progressi nel traffico merci su strada.

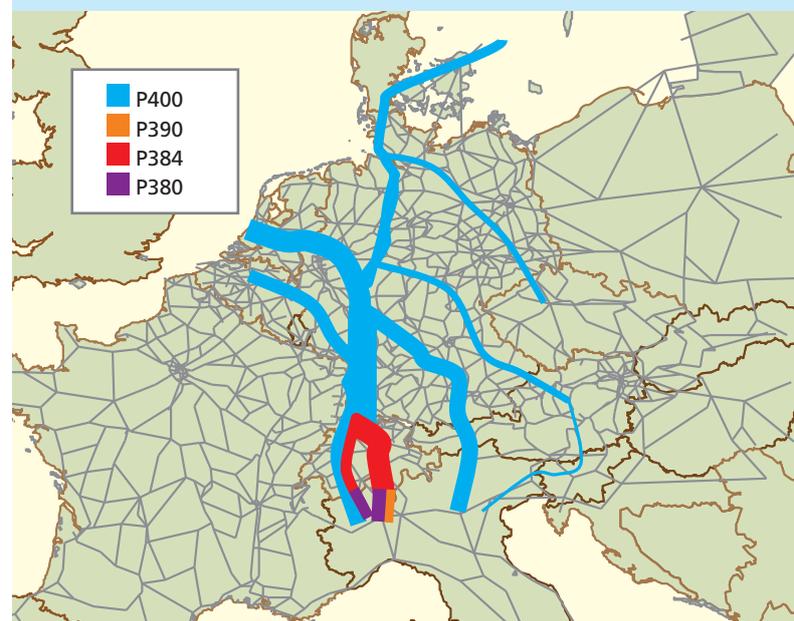
Tempi

I tempi di progettazione e costruzione delle infrastrutture ferroviarie sono molto lunghi. Bisogna quindi agire subito per disporre in tempo delle infrastrutture necessarie.

Conclusione

L'adeguamento dell'asse del Gottardo per i trasporti con profilo di 4 metri è un importante passo intermedio e dovrà essere completato entro il 2017 per l'apertura del tunnel di base del Gottardo. Il pacchetto di infrastrutture "Ferrovia 2030" attualmente in discussione prevede, nella variante per 12 miliardi di franchi, alcuni investimenti per il trasporto merci interno, ma nessun provvedimento a favore del transito alpino sebbene si tratti del volume di traffico maggiore con il più elevato potenziale di crescita. La variante per 21 miliardi include l'ampliamento di profilo a 4 metri dell'asse del Gottardo, ma si tratterebbe di una misura troppo tardiva perché possa avere effetto sull'obiettivo di trasferimento prefissato per il 2019.

Limiti per i semirimorchi di 4 metri: profili sui principali corridoi



Dalla strada alla rotaia

Come imprese e associazioni abbiamo un interesse vitale a vedere un'evoluzione orientata al mercato delle condizioni quadro sul più importante corridoio europeo per il trasporto combinato. Affrontiamo le sfide future a livello strategico: come possiamo raggiungere l'obiettivo di trasferimento nella misura più ampia possibile e nei tempi previsti?

Spetta alla politica di compiere le scelte più opportune in materia di politica dei trasporti, al fine di favorire il trasferimento del traffico merci. Il finanziamento integrativo necessario per potenziare il corridoio del Gottardo è solo un piccolo passo in rapporto agli investimenti già effettuati per la realizzazione del tunnel di base lungo 57 chilometri.

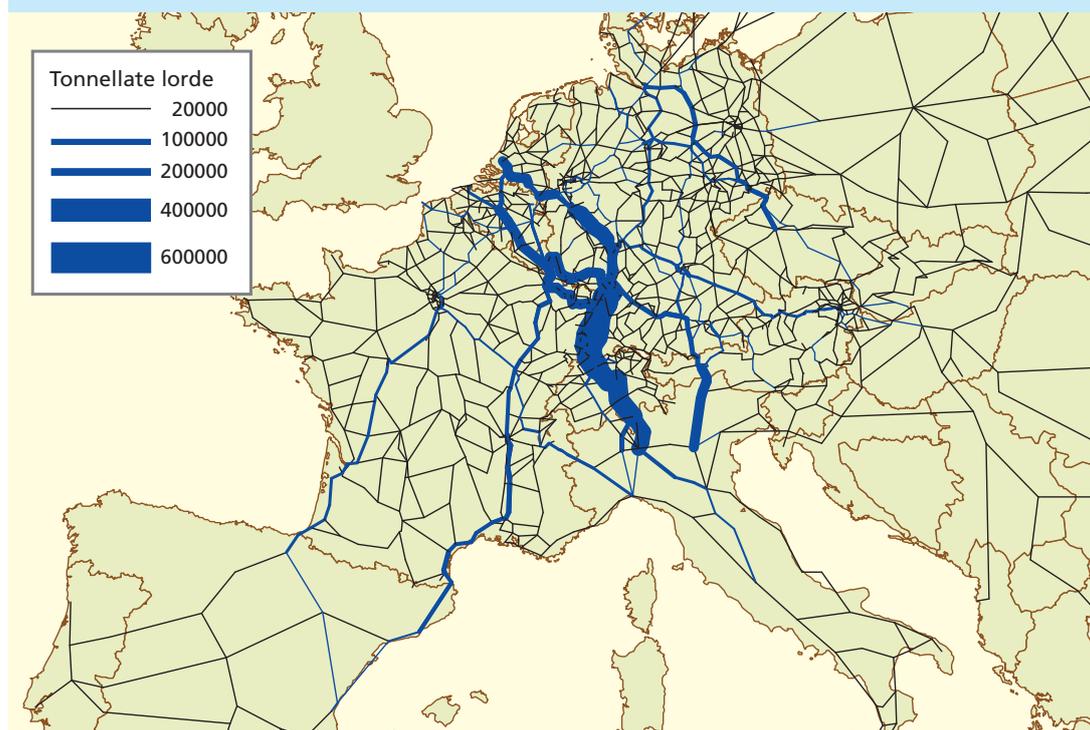
Di notevole importanza è anche l'opera di coordinamento con i Paesi confinanti. Quanto più lungo sarà il processo decisionale

a livello istituzionale per le linee di accesso internazionali, tanto maggiore sarà il ritardo nell'attuazione del trasferimento del traffico.

Per contro, le imprese hanno il compito di realizzare il trasferimento del traffico merci tenendo conto della sostenibilità economica. Noi investiamo somme elevate nel trasporto merci su rotaia: locomotive, carri ferroviari, terminali di trasbordo e automezzi specifici per il trasporto combinato, idonei per essere caricati sui carri ferroviari.

Gli investimenti in veicoli stradali per l'intermodalità hanno tempi di programmazione stimabili attorno ai cinque-otto anni. In vista di Alptransit, è quindi essenziale sensibilizzare il mercato per tempo, offrendo condizioni quadro certe e stabili che permettano alle aziende di investire con tempestività e con la necessaria sicurezza.

L'asse nord-sud predomina: volumi previsti del traffico combinato non accompagnato sulla rete ferroviaria 2015



Per ulteriori informazioni:

VAP - Associazione dei Caricatori
Ringlikerstrasse 70
CH-8142 Uitikon

Frank Furrer
Tel. +41 44 491 15 95
furrer.vap@bluewin.ch

Unione dei Trasporti Pubblici
Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6

Hans-Kaspar Schiesser
Tel. +41 31 359 23 44
hanskaspar.schiesser@voev.ch

Hupac Intermodal
Viale Manzoni 6
CH-6830 Chiasso

Irmtraut Tonndorf
Tel. +41 91 6952936
itonndorf@hupac.ch