



21.8.2023

Utilizzo a binario unico della galleria di base del Gottardo

Garantire la capacità per il traffico merci e proteggere il trasferimento modale

Il settore del trasporto merci svizzero accoglie con favore le soluzioni elaborate per il trasporto merci su rotaia dopo il devastante incidente nella galleria di base del San Gottardo. Si tratta ora di utilizzare in modo ottimale le capacità sostitutive e di ampliarle successivamente per garantire l'approvvigionamento e proteggere il trasferimento modale.

A seguito dell'incidente nella galleria di base del Gottardo del 10 agosto, si è formato un arretrato di treni e unità di carico lungo il corridoio Reno-Alpino, nonostante la scarsa domanda dovuta alle vacanze. La Svizzera dispone di opzioni di deviazione attraverso la linea di montagna del Gottardo e la linea del Lötschberg/Sempione. Ma queste non possono accogliere l'intero volume della tratta attraverso la galleria di base del Gottardo a causa delle limitazioni di profilo e di capacità.

L'apertura della galleria di base del Gottardo, annunciata per il 23 agosto, consentirà di alleggerire il traffico di approvvigionamento e di transito della Svizzera. FFS Infrastruttura metterà a disposizione 90 tracce al giorno per i treni merci con profilo di 4 metri. Insieme a 20 tracce deviate lungo la linea di montagna del Gottardo per il traffico convenzionale a carri completi e a una capacità residua attraverso il Lötschberg-Sempione, viene creata in termini di pianificazione una parte considerevole della capacità di tracce necessaria per il traffico merci transalpino attraverso la Svizzera.

Per utilizzare o ampliare questa capacità nel modo più efficace possibile, il settore del trasporto merci propone i seguenti criteri e le seguenti misure:

1. Utilizzo della canna est della Galleria di base del Gottardo, non danneggiata, esclusivamente per il traffico merci e con priorità per i treni con profilo di 4 metri.
2. Massimizzare progressivamente la capacità della galleria di base del Gottardo aumentando le velocità e utilizzando tutte le sezioni di binario disponibili in tutta la galleria.
3. Utilizzo della linea di montagna per il traffico passeggeri e per i treni convenzionali a carri completi che non richiedono un profilo di 4 metri e che, grazie al loro peso ridotto, non dipendono dalla costosa trazione multipla.
4. Utilizzo della capacità disponibile sulla linea del Lötschberg e sulle relative tratte di accesso a sud mediante misure adeguate.
5. Gestione operativa attiva con l'utilizzo di tutte le capacità di parcheggio e di buffer disponibili.



6. Stretto coordinamento da parte di FFS Infrastruttura con i gestori delle infrastrutture limitrofe a sud e a nord nel senso di una gestione di crisi, al fine di adeguare gli orari e di evitare disservizi dovuti a cantieri e altre irregolarità sulle tratte di deviazione e di accesso.

Va sottolineato che la capacità a canna singola del Gottardo deve essere riservata esclusivamente al traffico merci fino alla messa in funzione della seconda canna. Infatti, la Galleria di base del Gottardo, insieme alla Galleria di base del Ceneri e al corridoio di 4 metri da confine a confine, soddisfa un requisito essenziale per lo scambio di merci sull'asse nord-sud e per la politica di trasferimento modale sancita dalla legge. Mentre il traffico passeggeri può beneficiare di un'offerta di trasporto solida e affidabile attraverso la linea di montagna, il traffico merci è in pericolo di un massiccio ritorno alla strada, con una forte congestione sulla A2 tra Basilea e Chiasso, se non sarà garantita una capacità sufficiente per un tutto il tempo necessario.

Evitare che ciò accada è la preoccupazione principale di tutti gli attori del trasporto merci su rotaia. Essi si impegnano a sfruttare al meglio le capacità disponibili, agendo in modo flessibile e collaborando in modo pragmatico, con l'obiettivo di garantire alla logistica un'offerta di trasporto su rotaia affidabile e competitiva anche in questa difficile situazione.

Contatti

ASTAG	André Kirchhofer, a.kirchhofer@astag.ch
BLS Cargo	Michael Rüfer, michael.ruefer@bls.ch
DB Cargo	Martin Brunner, martin.brunner@deutschebahn.com
Hupac	Irmtraut Tonndorf, itonndorf@hupac.com
Railcare	Philip Wegmüller, philipp.wegmueller@railcare.ch
VAP	Frank Furrer, furrer@cargorail.ch