



Scheda informativa: Dichiarazione ministeriale sugli insegnamenti tratti dall'interruzione ferroviaria presso Rastatt

Situazione iniziale

Il corridoio per il trasporto merci Rotterdam-Genova ha un'importanza centrale per il traffico ferroviario europeo. Funge da colonna portante per lo scambio di merci tra i principali poli economici di Paesi Bassi, Belgio, Germania, Svizzera e Italia. La tratta della valle del Reno tra Karlsruhe e Basilea è una delle più utilizzate d'Europa per il traffico merci: vi circolano giornalmente fino a 200 treni merci.

A fine estate 2017, la tratta è stata chiusa presso Rastatt per circa sette settimane (dal 14 agosto al 2 ottobre) a causa di uno sprofondamento dei binari verificatosi nel quadro del potenziamento a quattro binari. Tale chiusura ha avuto grandi ripercussioni sul traffico e sul settore industriale. Lo scambio di merci ne è risultato fortemente limitato, in particolare tra i porti del Mare del Nord e i poli commerciali in Svizzera e in Italia.

Carenze nella gestione della perturbazione del traffico ferroviario

Solo una piccola parte dei treni merci che circolano giornalmente sulla tratta della valle del Reno ha potuto essere deviata su altre tratte. E ciò per i seguenti motivi:

- il coordinamento della pianificazione dei cantieri e dell'esercizio ferroviario a livello internazionale è stato finora insufficiente e sono mancate strategie per una deviazione efficiente sulla rete ferroviaria tedesca e dei Paesi limitrofi;
- i processi comunicativi e di gestione presso i gestori dell'infrastruttura ferroviaria in caso di perturbazioni importanti non erano stati definiti;
- mancavano regole vincolanti sulla ripartizione delle capacità in caso di perturbazioni del traffico ferroviario, sulle capacità di riserva, nonché sulla gestione delle emergenze nelle infrastrutture transfrontaliere;
- le imprese di trasporto ferroviario non disponevano di personale sufficiente con le conoscenze linguistiche e del territorio necessarie per seguire percorsi alternativi e, al tempo stesso, mancavano locomotive adeguate dotate dell'equipaggiamento tecnico necessario;
- sulle tratte di deviazione circolavano i treni del traffico regionale o locale e mancavano le capacità per il traffico di aggiramento.

Conseguenze sul traffico

Grazie al grande impegno di tutte le parti interessate, in particolare delle imprese ferroviarie e degli operatori del traffico combinato, durante la chiusura della tratta il traffico merci ferroviario ha potuto svolgersi anche se in misura limitata. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria hanno messo a disposizione in tempi brevi capacità sulle tratte di deviazione. Tuttavia, nel complesso solo una piccola parte del traffico ferroviario è stato deviato e ha potuto svolgersi normalmente.

L'interruzione ferroviaria presso Rastatt ha avuto ripercussioni soprattutto nel mese di settembre 2017, durante il quale il volume delle merci trasportate sui principali assi nord-sud da Francia e Germania in Svizzera è stato inferiore di circa il 30 per cento rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (cfr.

grafico 1 in allegato). Ad agosto il calo è stato del 18 per cento; trattandosi di un periodo di vacanze, in questo mese il volume delle merci trasportate è comunque sempre più basso. In ottobre il volume trasportato ha raggiunto nuovamente il livello dell'anno precedente.

Quanto al traffico merci transalpino su rotaia attraverso la Svizzera, durante la chiusura della tratta è stato possibile trasportare solo circa due terzi dei volumi di merce previsti (cfr. grafico 2 in allegato): circa 4000 treni merci del traffico attraverso le Alpi sono stati deviati e 1500 soppressi. Hanno potuto circolare normalmente solo i treni in partenza da Basilea, dalla Francia, dal Belgio e dalla Gran Bretagna (attraverso la Francia) e diretti in Svizzera, nonché la strada viaggiante (Rola) da Friburgo (Brisgovia) a Novara.

A causa dell'interruzione durata sette settimane, globalmente nel 2017 le ferrovie hanno perso circa l'1 per cento della propria quota di mercato nel settore del traffico merci attraverso le Alpi svizzere. Settimanalmente sono stati registrati fino a 1000 ulteriori passaggi di mezzi pesanti attraverso i valichi alpini.

Conseguenze economiche

La chiusura della tratta della valle del Reno ha provocato, da una parte, notevoli perdite di fatturato ai fornitori di servizi nel traffico merci su rotaia (imprese di trasporto ferroviario, operatori del traffico combinato e spedizionieri) a causa della soppressione di circa 1500 treni, dall'altra, costi supplementari dovuti alla deviazione di treni (tempi di esercizio e di attesa maggiori per macchinisti e veicoli, nonché tratte più lunghe). Tali costi di produzione più elevati non hanno potuto essere trasferiti sui clienti o lo sono stati solo in parte.

Uno studio, elaborato su mandato di due associazioni ferroviarie (ERFA e NEE) e l'Unione Internazionale delle Società di Trasporto Combinato Strada-Rotaia (UIRR), registra perdite di valore aggiunto per un totale di circa 2 miliardi di euro. Tuttavia, queste cifre vanno considerate con cautela poiché durante la chiusura della tratta sono state consumate merci di magazzino, per cui la creazione di valore è stata solo rimandata, non completamente persa.

Misure volte ad evitare problemi in caso di future perturbazioni del traffico ferroviario

A seguito dell'interruzione ferroviaria presso Rastatt, le istituzioni e le imprese interessate hanno avviato vari miglioramenti per gestire in modo più ottimale future perturbazioni. In tal senso, i gestori dell'infrastruttura ferroviaria, insieme alla Commissione europea e all'Associazione europea delle imprese di infrastruttura ferroviaria (RailNetEurope), hanno elaborato un manuale sulla gestione internazionale delle perturbazioni del traffico ferroviario. Si tratta di un piano di misure da adottare in caso di emergenza allo scopo di garantire, in futuro, una procedura il più possibile coordinata in caso di perturbazioni di tale entità e di ridurre al minimo i danni.

Il manuale prevede i processi da seguire in caso di perturbazioni internazionali del traffico ferroviario e specifica, in particolare:

- la definizione di perturbazione internazionale del traffico ferroviario;
- le procedure e la ripartizione dei compiti nell'ambito della cooperazione internazionale in caso di perturbazione;
- la sintesi dei principi relativi alla ripartizione delle capacità sulle tratte di deviazione.

Inoltre, i gestori delle infrastrutture del corridoio Rotterdam-Genova stanno elaborando un piano dei percorsi alternativi.

Dichiarazione ministeriale

Per sostenere queste misure e per dare un chiaro segnale che tali perturbazioni del traffico ferroviario possono essere gestite solo con una procedura coordinata a livello internazionale, la consigliera federale Doris Leuthard e il suo omologo tedesco Andreas Scheuer hanno invitato i Ministri dei trasporti

degli altri Paesi attraversati dal corridoio ferroviario per il trasporto merci (Svizzera, Germania, Francia, Italia, Austria, Paesi Bassi, Belgio, Lussemburgo) a un incontro a Lipsia il 23 maggio 2018, a margine del Forum internazionale dei trasporti (International Transport Forum, ITF). In una dichiarazione congiunta, i Ministri e i rappresentanti dei Ministeri hanno ribadito il proprio sostegno ai lavori dei gestori dell'infrastruttura, in particolare per quel che concerne il manuale e il piano dei percorsi alternativi, chiedendo una rapida applicazione e manifestando la propria disponibilità ad adottare e a portare avanti misure a livello legislativo.

Le misure in questione hanno i seguenti obiettivi:

- rafforzamento del traffico transfrontaliero grazie al riconoscimento reciproco di standard tecnici e di procedure di omologazione per locomotive;
- miglioramento dell'interoperabilità attraverso l'armonizzazione di sistemi per il controllo della marcia dei treni e condizioni di produzione standardizzate e flessibili;
- creazione delle condizioni quadro per l'impiego di personale in ambito transfrontaliero, in particolare il riconoscimento reciproco dei requisiti linguistici per i macchinisti;
- miglioramento del coordinamento delle misure edilizie lungo i corridoi e sulle tratte alternative.

Allegato: figure

Figura 1: Confronto dei volumi di merci trasportati lungo i principali percorsi 2016-2017 (fonte: UFT)

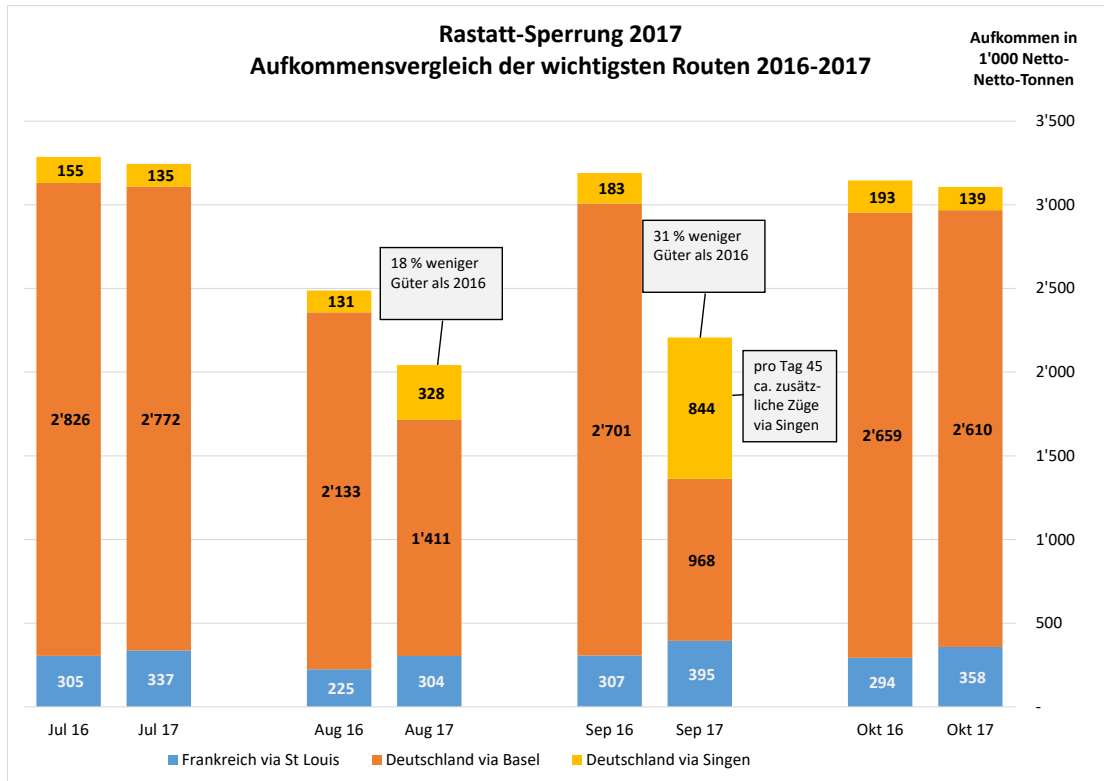


Figura 2: Confronto dei volumi del traffico merci transalpino 2016-2017 (fonte: UFT)

