NOVEMBRE 2015

GOTTHARD KOMITEE
COMITATO DEL SAN GOTTARDO

GOTTHARD-NEWS

IL CAMBIAMENTO È UN DOLOROSO COLPO DI FORTUNA

Nicolas Perrin
Direttore
di SBB Cargo

Con 3000 collaboratori, 6800 carri merci e circa 500 mezzi di trasporto, FFS Cargo è il numero 1 nel trasporto merci in Svizzera. Nell'intervista di Gotthard-News Nicolas Perrin, Direttore di FFS Cargo, parla del cambiamento necessario in questo settore considerandolo come uno stimolo per aumentare flessibilità e innovazione.

Signor Perrin, l'economia svizzera è fortemente penalizzata dal franco forte. Qual è l'impatto su FFS Cargo?

Il franco forte influisce negativamente sull'andamento delle attività di FFS Cargo e FFS Cargo International. Gran parte dei servizi di produzione erogati all'interno della Svizzera vengono forniti in franchi svizzeri, tuttavia i contratti con i clienti per l'importazione, l'esportazione e il traffico di transito sono spesso stipulati in euro. Inoltre i settori svizzeri orientati all'export come il legno, la carta e l'acciaio subiscono pressioni ancora maggiori e pertanto i volumi di esportazione diminuiscono. Alcuni settori poi risentono del calo quantitativo anche nei traffici interni alla Svizzera.

Qual è per Lei la più grande sfida che il trasporto merci ferroviario dovrà affrontare nei prossimi anni?

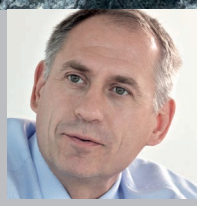
Il mercato del trasporto merci ferroviario sta attraversando una fase di cambiamento. L'industria pesante con i grandi quantitativi è sempre meno importante. All'origine le ferrovie erano state sviluppate per questi settori. Al contrario, aumenta l'importanza dei servizi, del commercio e dello smaltimento. In Svizzera la sfida è rappresentata dal fatto che la pressione per adeguarci agli altri paesi europei è molto alta. A mio avviso è una fortuna, anche se il cambiamento è doloroso. Ci siamo messi in gioco e oggi offriamo molta più flessibilità e innovazione.

Vi sono sviluppi chiaramente visibili anche nel settore tecnico?

In generale la capacità delle infrastrutture di trasporto si sta riducendo. Pertanto oltre agli ampliamenti che, sia per le strade sia per le ferrovie, richiedono sempre più tempo a causa della complessità dei processi, acquista sempre maggiore importanza una modalità di uso congiunto intelligente. Sia dal punto di vista politico sia da quello economico, non possiamo più permetterci di considerare le due modalità di trasporto a compartimenti stagni. In futuro avrà successo chi saprà coniugare tra di loro le varie modalità. Inoltre puntiamo sul carro merci intelligente del futuro, che saprà cosa ha caricato, quando vi è un guasto, e sarà anche in grado di comunicarlo. Attualmente stiamo testando anche vagoni con controllo automatico dei freni.

→

EDITORIALE



Care
lettrici, cari lettori,

Ogni anno la Svizzera è attraversata da circa 40 milioni di tonnellate di merci sull'asse nord-sud, di cui due terzi su rotaia. Questo primato del trasporto ferroviario spicca soprattutto nel confronto su scala internazionale. Tuttavia l'obiettivo del trasferimento, che fissa un tetto massimo annuo di 650.000 attraversamenti all'anno delle Alpi da parte degli autocarri, è ancora lontano.

Con l'inaugurazione delle due gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri il trasporto merci ferroviario dovrebbe ricevere la spinta decisiva. Ma perché possa essere sfruttata in tutta la sua efficacia sull'intero corridoio sono necessari ancora grande impegno e investimenti, non solo in Svizzera. Si sa che le merci non hanno un volto o una voce, e spesso vengono associate con concetti negativi come il rumore o il pericolo. Inoltre il trasporto merci richiede determinate capacità dei binari e pertanto è in concorrenza con il traffico interurbano e locale di persone. Ne consegue che anche a livello di opinione politica è difficile trovare una maggioranza a favore degli investimenti nel trasporto merci ferroviario.

Il Comitato del San Gottardo è consapevole dell'importanza del trasporto merci ferroviario per la nostra economia e per l'ambiente. Pertanto desideriamo sensibilizzare l'opinione pubblica su questo tema importante e illustrarlo da diversi punti di vista nella presente edizione di Gotthard-News. In particolare parleremo delle esigenze dei settori economici basati sui trasporti e indagheremo sui progressi nella realizzazione del corridoio di quattro metri. Inoltre con l'aiuto di un esperto di traffico daremo uno sguardo al futuro e vi informeremo su due progetti chiave per il trasporto merci sull'asse del San Gottardo: il Gateway Basilea Nord (in progetto) e il terminal merci a Lahr (Germania).

Buona lettura!

Hans-Peter Wessels, Consigliere di Stato BS,
Presidente del Comitato del San Gottardo

CORRIDOIO DI QUATTRO METRI: LA REALIZZAZIONE PROSEGUE SECONDO I PIANI

La costruzione del corridoio di quattro metri è iniziata un anno fa con i lavori di ampliamento delle gallerie di Crocetto e Giustizia presso Biasca. Da allora sono state progressivamente avviate un centinaio di ulteriori operazioni di ampliamento in Svizzera e in Italia, grazie alle quali dal 2020 sarà possibile trasportare grazie al traffico combinato semirimorchi con un'altezza degli angoli di quattro metri attraverso l'asse del San Gottardo fino ai terminal dell'Italia settentrionale.

Le due nuove gallerie ferroviarie di base del San Gottardo e del Ceneri consentono il trasporto di semirimorchi con un'altezza degli angoli di 4 metri. Tuttavia sugli altri tratti dell'asse del San Gottardo una ventina di gallerie – la maggior parte delle quali si trova in Ticino – e 80 ulteriori infrastrutture come coperture dei binari, dispositivi di segnalazione e linee di alimentazione non corrispondono ancora a questo standard.

L'ampliamento è iniziato in corrispondenza delle gallerie di Crocetto e Giustizia presso Biasca, che entro la fine del 2016 dovrebbero essere pronte al trasporto di merci con un'altezza di quattro metri grazie all'abbassamento del fondo. I lavori in altre gallerie in Ticino sono in corso o inizieranno nei prossimi anni.

Il progetto chiave della galleria del Bözberg

Questo grande progetto si colloca tuttavia nel cantone dell'Argovia. Esso riguarda la galleria del Bözberg, a due corsie e lunga 2,5 chilometri. I lavori per questa nuova costruzione dovrebbero prendere il via a inizio 2016. Essi costeranno 350 milioni di franchi, pari a ben un terzo del credito stanziato dal Parlamento per la realizzazione del corridoio dei quattro metri in Svizzera e Italia settentrionale. Poche settimane fa l'UFT ha concesso l'approvazione del piano per la galleria del Bözberg.

Misure anche in Italia

Per consentire di portare i trasporti su rotaia fino all'Italia settentrionale, e sfruttare così al massimo l'efficacia del corridoio dei quattro metri sono necessarie ulteriori misure di estensione del profilo sulla rete ferroviaria italiana. I relativi lavori sulla tratta Chiasso – Milano sono finanziati dall'Italia. Per l'ampliamento sulla linea di Luino subentra la Svizzera. I relativi accordi con un tetto dei costi di 120 milioni di euro sono stati sottoscritti con i partner italiani. Dopo l'assegnazione dei lavori, l'inizio dell'attività di costruzione è previsto per la primavera del 2016 sulla tratta Oleggio – Sesto Calende.

Inoltre la Confederazione punta ad aumentare le capacità degli impianti di trasbordo per il traffico combinato nell'area di Milano. A tal fine l'UFT ha garantito un cofinanziamento per un importo di 46,7 milioni di franchi per la prima tappa del terminal Milano Smistamento. L'ampliamento finale è fissato per il 2022. (UFT)

Continua da pagina 1

L'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo è ormai alle porte. Molti temono che il tunnel servirà soprattutto al trasporto di persone, mentre il trasporto merci passerà in secondo piano.

La galleria di base sarà utilizzata in vari modi per il trasporto merci come è giusto che sia e conformemente alla volontà politica. Tutte le FFS e naturalmente anch'io ci impegneremo con forza in tal senso. Con la nuova Legge sul trasporto merci vengono introdotti i cosiddetti programmi di utilizzazione della rete, che garantiranno a lungo termine la capacità necessaria per il trasporto merci.

Ha già espresso anche il suo stupore sul ruolo apparentemente trascurabile del trasporto merci ferroviario in Svizzera. È necessario cambiare mentalità in proposito?

Prima di tutto per me è importante la logistica. Il trasporto merci in sé ha una grande importanza in Svizzera grazie alla politica di trasferimento. Ma se si considerano il ruolo della logistica nella formazione del management, l'influenza dei responsabili della logistica nelle aziende e l'impegno concreto dei politici in tal senso, si nota che è necessario intervenire in tal senso. La logistica è un fattore distintivo decisivo per l'economia, che fa la differenza tra successo e insuccesso e che crea valore aggiunto: noi trasportatori vi contribuiamo. Con quasi un quarto di quota di mercato, il trasporto ferroviario ha un ruolo importante e c'è molto potenziale inutilizzato.

Hans-Peter Hadorn, Direttore dei porti renani svizzeri

BASILEA NORD COME OPPORTUNITÀ PER LA NFTA

I porti renani svizzeri si affacciano direttamente sul corridoio di traffico merci più importante d'Europa, il Corridoio Reno-Alpi che collega Rotterdam a Genova. Con un trasbordo annuo fino a 6–7 milioni di tonnellate od oltre 120 000 unità equivalenti a venti piedi (TEU), i porti renani svizzeri costituiscono uno dei più importanti nodi logistici della Confederazione e con il Gateway Basilea Nord si prospetta una nuova fase di sviluppo.

Fonte: Porti Renani Svizzeri

Raffigurazione del gateway Basilea Nord, come da progetto.

Nel complesso il 12 per cento delle importazioni e un quarto di tutte le importazioni/esportazioni di container marittimi vengono trasbordate attraverso i terminal dei porti renani di Basilea, Birsfelden e Muttenz. La metà settentrionale del corridoio collega le modalità di trasporto navale, ferroviaria e stradale. Basilea è il punto finale della via d'acqua che parte da Rotterdam e Anversa, e riveste un'importanza nazionale per il trasbordo trimodale dalla nave, passando per la ferrovia fino alla strada.

Nei prossimi anni la navigazione interna lungo il Reno registrerà una sensibile crescita. I porti marittimi di Rotterdam e Anversa stanno sviluppando notevolmente le loro capacità. A causa dell'intenzione dei porti marittimi di migliorare notevolmente il modal split a favore della navigazione sul Reno e della ferrovia, nell'hinterland i trasbordi di container raddoppieranno entro il 2030.

Alimentare il trafficodi transito verso sud

La risposta dei Porti Renani Svizzeri e di Gateway Basel Nord SA (Contargo, Hupac, FFS Cargo) a questo sviluppo è costituita dall'ampliamento delle capacità di trasbordo dei container con un apposito terminal trimodale a Basilea Nord. Cinque gru consentiranno il trasbordo rotaia-rotaia e rotaia-strada. In futuro in questo terminal potranno essere caricati treni completi lunghi 750 metri senza necessità di smistarli. Non sarà più necessario suddividere le composizioni dei treni – operazione complessa e costosa – e pertanto aumenterà la competitività del trasporto ferroviario rispetto a quello stradale. Con il raccordo navale (bacino portuale 3) entro il 2021/22 la navigazione del Reno verrà collegata al nodo. In questo modo le navi porta-container, attualmente lunghe 135 metri, potranno scaricare le rispettive merci trasferendole alla ferrovia o agli autocarri, direttamente presso il terminal.

Per il traffico di transito verso l'Italia settentrionale il nuovo terminal costituisce una grande opportunità. Grazie al carico dei container sui treni completi, la navigazione potrà alimentare il percorso NFTA, ovviando così al collo di bottiglia di terra causato dai ritardi dell'ampliamento del tratto ferroviario Karlsruhe-Basilea.

Il nuovo terminal per container è progettato su un'ex area della Deutsche Bahn sul versante svizzero, oggi di proprietà di FFS Cargo. Il progetto è già in uno stadio molto avanzato e la fattibilità tecnica è stata confermata dalle simulazioni. Quest'anno il Parlamento federale (Consiglio nazionale e Consiglio degli Stati) nell'ambito della Legge sul trasporto merci ha stabilito un cofinanziamento per la costruzione di impianti portuali per il trasporto combinato. In futuro tali impianti portuali potranno essere cofinanziati dalla Confederazione fino a un massimo del 50 per cento. Si tratta di una decisione storica per la navigazione e per i porti renani svizzeri. Per la prima volta viene riconosciuta giuridicamente l'importanza nazionale della navigazione sul Reno, che viene equiparata alle modalità di trasporto ferroviaria e stradale.

Efficiente nodo logistico con potenziale di trasferimento

L'economia Svizzera ha bisogno di un settore logistico performante. Alla Confederazione si apre l'opportunità unica di accentrare i transiti di merci a Basilea Nord e di contribuire al trasferimento su rotaia nell'ambito del trasporto di container. Senza un'infrastruttura orientata al traffico crescente, la Svizzera avrà la peggio nei confronti della concorrenza europea, e le autostrade elvetiche rischieranno sempre di più di essere sovraccaricate dalle ditte di trasporti europei con stipendi in euro.

Da ex «ferroviere» mi sta a cuore che la NFTA abbia successo. La politica di trasferimento elvetica è ammirata in tutto il mondo e i porti renani svizzeri sono ai vertici in Europa con oltre il 60 per cento del trasbordo nave-rotaia. Con la NFTA San Gottardo aumenta il potenziale della filiera di trasporto navigazione interna-ferrovia, dobbiamo solo saperlo sfruttare!

L'IMPORTANTE È CHE I CANTONI COMPRENDANO IL SIGNIFICATO DEL TRAFFICO MERCI

Dr. Frank Furrer
Segretario generale VAP

Franz Steinegger
Presidente VAP

L'Associazione dei Caricatori Svizzeri VAP (Cargorail.ch) rappresenta circa 300 imprese dei settori economici basati sui trasporti e della logistica. Nell'intervista il Presidente Franz Steinegger e il Segretario Generale Dr. Frank Furrer parlano delle sfide per il settore e dell'importanza dell'asse del San Gottardo.

Franz Steinegger: il San Gottardo ha un'importanza fondamentale per il traffico transalpino ferroviario e stradale. Collega le regioni economicamente più importanti del Nord e del sud dell'Europa: il Reno/Meno e la Lombardia. L'economia svizzera beneficia di questo asse di transito in veste di caricatore nel traffico import/export e di fornitore o erogatore di servizi di trasporto. La Svizzera è un paese esportatore senza sbocco sul mare. Le materie prime devono passare per altri paesi europei per arrivare nella Confederazione, per poi riattraversarle dopo essere state lavorate e trasformate in prodotti per l'esportazione. Pertanto abbiamo bisogno di possibilità di trasporto affidabili verso nord e verso sud.

Frank Furrer: la linea di pianura del San Gottardo è basata su un concetto chiaro, che promette notevoli guadagni in termini di efficienza per il trasporto merci ferroviario. In particolare vanno menzionate le maggiori capacità dei tracciati, la loro migliore qualità e la possibile riduzione dei costi di transazione grazie al profilo pianeggiante. Questi vantaggi in termini di efficienza devono farsi sentire anche nella quotidianità.

I settori economici basati sui trasporti hanno bisogno di infrastrutture. A che punto ci troviamo oggi?

Franz Steinegger: per anni abbiamo dovuto assistere a un atteggiamento piuttosto negativo nei confronti del trasporto merci. Ora sembra che si stia verificando un ripensamento, per quanto ritardato. In fin dei conti non si vogliono avere difficoltà nei consumi. Si capisce che la fornitura degli agglomerati urbani potrebbe creare difficoltà. Nel trasporto merci ferroviario vi sono però problemi legati ai tracciati, supersfruttati a causa del crescente infittimento nel traffico regionale.

Frank Furrer: il trasporto merci è stato in parte soppiantato dal trasporto di passeggeri su interi tratti della rete. Le decisioni in merito al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria promettono dei miglioramenti. Il trasporto merci ferroviario ha il diritto costituzionale di poter contare su offerte di traffico sufficienti, e l'obiettivo infrastrutturale è costituito esplicitamente dal miglioramento della disponibilità dei tracciati al suo servizio. Ma queste decisioni verranno implementate solamente a partire dal 2030.

Attualmente l'UFT sta prendendo in esame le strategie di offerta presentate dalle regioni del progetto in vista della fase di ampliamento del 2030. E tutti si chiedono quale pacchetto ne risulterà. Che cosa si aspetta e che cosa auspica per quanto riguarda l'asse nord-sud?

Franz Steinegger: la trasversale alpina non sarà ancora pronta anche dopo la messa in funzione della galleria di base del San Gottardo e del Ceneri. C'è ancora molto da fare sulle linee di accesso e anziché contrattare in modo difensivo con l'UE si dovrebbe richiedere il mantenimento della promessa di ampliare le linee di accesso a nord e a sud. Tuttavia come per il Lötschberg anche per quanto concerne la NFTA, la domanda nel trasporto di passeggeri dovrebbe crescere maggiormente, limitando così l'offerta per il traffico merci. Pertanto la costruzione della seconda canna sulla strada è una necessità. Non è possibile che ogni trenta o quarant'anni per tre o quattro anni sul San Gottardo non si possa contare su alcun tunnel stradale.

Frank Furrer: ci aspettiamo che i rappresentanti del trasporto merci vengano coinvolti a pari diritti nel processo di pianificazione e ciò sarebbe possibile con il sostegno dei cantoni. Durante rinnovo delle stazioni in Ticino e lungo l'asse NFTA nella Svizzera tedesca sono state sacrificate al trasporto passeggeri preziose capacità di smistamento e di assorbimento del traffico. Ci aspettiamo pertanto un effettivo risarcimento. Solo così possiamo garantire l'efficienza al servizio dell'economia.

Il trasporto merci ha un'immagine più negativa rispetto a quello dei passeggeri. Probabilmente sarà sempre così. Ma al di là di questo, fate qualcosa per migliorare questa immagine?

Franz Steinegger: Siamo tutti inseriti in un'economia basata sulla divisione del lavoro che necessita dei trasporti, tuttavia vorremmo evitarli. Questa contraddizione si è un po' attenuata. Ciò nonostante molti non accettino l'economia basata sulla divisione del lavoro. Pertanto resta in una certa misura l'atteggiamento contraddittorio. In quanto Associazione dei Caricatori Svizzeri non possiamo curare l'immagine, ma dobbiamo mostrare le relazioni esistenti.

Frank Furrer: «La ferrovia per le merci» – questo mito della politica di trasferimento non è tramontato. Ma la realtà politica è diversa. È importante soprattutto che i cantoni comprendano il significato del trasporto merci. Sono in gioco la crescita e la mobilità. Pertanto la VAP in forma l'opinione pubblica sulle interazioni quotidiane fra trasporto merci, infrastrutture del traffico, sedie economiche e condizioni di mercato per ferrovie e strade

IL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO NON PUÒ SFRUTTARE A SUFFICIENZA I PROPRI PUNTI DI FORZA

Prof. Ulrich Weidmann

Il Prof. Ulrich Weidmann dirige il Gruppo Verkehrssysteme (Sistemi di traffico) presso l'Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (Istituto per la pianificazione del traffico e per i sistemi di trasporto – IVT) del PFZ. Nella nostra intervista egli spezza una lancia a favore del trasporto merci ferroviario e dice la sua sui colli di bottiglia dell'asse nord-sud.

Signor Weidmann, in varie pubblicazioni e interventi si è espresso a difesa del trasporto merci ferroviario. Perché?

Il trasporto merci ferroviario offre vantaggi di sistema dal valore duraturo. Penso al consumo di energia, all'efficienza, alla sicurezza o all'indipendenza dalle strade. Tuttavia spesso non è in grado di sfruttare a sufficienza quest'ultimo vantaggio. Non è intrappolato nel traffico, ma fa la fila dietro ai treni per il trasporto di persone, pieni e vuoti...

Un altro punto: l'infrastruttura ferroviaria è costosa e richiede molte risorse, e la sua capillarità è giustificabile solo se è sfruttata al massimo, in particolare con i treni merci. Ad esempio, circa il 35 % del consumo energetico sul ciclo di vita del sistema ferroviario è costituito dall'energia grigia dell'infrastruttura. Ne consegue che solo le infrastrutture sfruttate intensivamente sono veramente vantaggiose dal punto di vista ecologico!

Le merci non hanno un volto, e pertanto non sono difese da alcuna lobby politica. Cosa significa in pratica?

All'inizio degli anni '70 si diceva ancora che le FFS erano ferrovie merci che come attività secondaria trasportava anche passeggeri. Il transito di merci non era tanto politicamente importante, quanto piuttosto lucrativo, tanto da finanziare il trasporto regionale! Successivamente è subentrato un crollo dei prezzi – non dei quantitativi – provocato soprattutto dagli autocarri. La quota dell'introito derivato dal traffico merci sul guadagno totale delle ferrovie è scesa ben al di sotto di quella relativa al trasporto dei passeggeri.

In questo contesto, il traffico merci ha migliorato costantemente l'utilizzazione delle proprie capacità, e oggi i treni sono in grado di trasportare mediamente il doppio del tonnellaggio rispetto a cinquant'anni fa. Al contrario, la quantità media di passeggeri per treno rimane costante. Pertanto il traffico merci richiede una quota della capacità della rete sempre minore. Ma anziché garantire capacità libere al transito merci – con una sorta di ricompensa – queste vengono riempite quanto più possibile aumentando la frequenza delle corse del traffico interurbano e regionale.

La quota decrescente sugli introiti e sullo sfruttamento delle capacità, correlata con gli interessi del traffico di passeggeri e all'effettiva priorità assoluta assegnatagli nell'attribuzione dei tracciati ha portato a una marginalizzazione dell'influenza. Spesso ne consegue una qualità non all'altezza del mercato, che provoca a sua volta un'ulteriore riduzione della capacità di guadagno: un circolo vizioso!

Lei chiede che lo sviluppo della rete e gli investimenti vengano maggiormente indirizzati al traffico merci. Cosa significa nel concreto?

Occorre concentrarsi su due priorità: 1° Più flessibilità, affinché il traffico merci possa adeguare i posizionamenti delle proprie corse in modo adatto al mercato e reagire ai ritardi importanti. 2° Tracciati continui senza eliminazioni, per ridurre i tempi di percorrenza e aumentare la produttività.

Quali sono a Suo avviso le priorità sull'asse nord-sud per quanto riguarda il traffico merci?

L'asse nord-sud deve essere presa sul serio su tutta la sua lunghezza attraverso la Svizzera come corridoio principale per il trasporto merci a livello europeo, e non solamente nel tratto compreso tra Erstfeld e Lugano. L'ampliamento a quattro metri è una tappa importante, ma non sufficiente. Il grave collo di bottiglia tra Basilea e l'Altopiano rimane un problema irrisolto, così come quelli a sud di Rotkreuz. Dobbiamo discutere molto seriamente sul terzo traforo del Giura, su un terzo binario Arth-Goldau – Erstfeld per il traffico regionale e su una deviazione per le merci sullo snodo tra Bellinzona e Giubiasco. A tutto ciò si aggiunge il passaggio forzato al 2° livello di SCMT.

Ha già parlato dell'importanza della separazione del traffico di persone e merci. Quanto è realistica questa ipotesi nella situazione attuale?

La separazione deve essere vista come un principio. In alcuni casi da limitare il più possibile sono necessarie nuove infrastrutture per realizzarla, mentre in altri è sufficiente una separazione temporale, ad esempio il trasferimento dei treni regionali sugli autobus negli orari marginali. Un grande contributo può essere fornito anche dall'accentramento dei treni con caratteristiche uguali e dall'adeguamento delle qualità dei treni. Questo può comportare l'accelerazione dei treni merci grazie a locomotive (ancora) più potenti e l'uso di freni a disco per i carri merci. In alcuni casi però anche i treni regionali dovranno essere accelerati eliminando alcune fermate.

Cosa si aspetta dalla prossima revisione totale della legge sul trasporto merci?

Le regole più severe in merito alle priorità vengono sostituite da un processo di negoziazione flessibile. L'opportunità è quella di una migliore considerazione delle esigenze specifiche del traffico merci. La sfida al contrario consiste nella necessità di formulare e rappresentare in modo fondato tali esigenze in una forma contrattabile, il che richiederà altri investimenti metodici da parte del traffico merci.

STUDIO DI FATTIBILITÀ PER UN TERMINAL PER IL TRAFFICO MERCI A LAHR

Nell'ambito del progetto «Code 24» promosso dall'UE, la città di Lahr e startkLahr/ IGZ GmbH hanno commissionato uno studio di fattibilità per la realizzazione di un terminal per il traffico merci presso il «startkLahr Airport & Business Park Raum Lahr», pubblicato a novembre del 2014.

Bordo sinistro dell'immagine: autostrada A 5 Karlsruhe-Basilea. Bordo destro dell'immagine: pista di decollo e atterraggio dell'aeroporto di Lahr. Tra l'autostrada e la pista di decollo e atterraggio si trova la cosiddetta area ovest del «startkLahr I Airport & Business Park Raum Lahr» (superficie parzialmente alberata, con edifici visibili). Possibile sede del terminal per il traffico merci di Lahr: tra l'autostrada A 5, a nord del lago (area in basso a sinistra dell'immagine) e l'area ovest.

Grazie alla sua posizione geografica nel corridoio di trasporto merci Rotterdam-Genova e alle eccellenti possibilità in termini di spazio, l'area di startkLahr è adatta alla costruzione di un terminal per il traffico merci per il trasporto combinato (rotaia-strada). Dall'analisi del potenziale è emerso chiaramente che tale sede potrà servire un'area senza pari. Inoltre dal punto di vista europeo un terminal per il traffico merci a Lahr costituirebbe un elemento fondamentale per garantire e migliorare l'efficienza dell'intero corridoio di traffico merci tra i porti di Rotterdam e Genova nel rispetto dell'ambiente.

I periti hanno valutato il vantaggio economico regionale della costruzione di un tale terminal per il traffico merci nell'area di startkLahr a 45 milioni di euro all'anno. Oltre ai risparmi sui trasporti per le imprese regionali, un grande tornaconto economico deriverà dall'aumento dell'attrattività della regione per l'insediamento di altre aziende.

Per l'infrastruttura locale e regionale un terminal per il traffico merci di questo tipo costituirebbe un grande passo avanti, perché in questo modo la regione potrebbe contare su tutte le quattro modalità di trasporto (su strada, su rotaia, fluviale e aereo) a distanze minime: autostrada, aeroporto e terminal per il traffico merci direttamente sull'area di startkLahr il porto sul Reno a breve distanza. Anche le possibilità in termini di spazio che si aprirebbero nell'area di startkLahr per l'insediamento di nuove imprese hanno un ruolo fondamentale.

Nel 2014 Lahr Logistics – una joint venture di Fenaco e ZG Raiffeisen – si è insediata su un'area di 13 ettari e a ottobre 2015 su una superficie di 18,5 ettari si è iniziato a costruire un polo logistico per la ditta di commercio elettronico Zalando nell'area di startkLahr.

Il mese di giugno 2015 ha segnato un grande passo avanti verso la decisione di costruire un terminal per il traffico merci. Il consiglio di progetto per l'ampliamento della ferrovia si è espresso a favore del tracciato parallelo all'autostrada, che passa direttamente per l'area. Si prevede che il Bundestag tedesco metterà a disposizione i necessari strumenti di progettazione già nelle prossime settimane. (ZVG)

SIGLA EDITORIALE

Editore
Comitato del San Gottardo
Weinbergstrasse 131
Casella postale 385
8042 Zurigo
+41 43 299 66 11
info@gotthard-komitee.ch
www.gotthard-komitee.ch
Redazione
Comitato del San Gottardo
vector communications ag, Zurigo
Realizzazione
Edith Roth, Uster
Tiratura
2600 Copie
Stampa
Tipografia Schüpfheim SA, Schüpfheim