

Media Release

Unterbruch der Bahnlinie am Gotthard

Güterverkehrs-Akteure spannen zusammen

Bern/Olten/Chiasso, 13.6.2012 Die Anbieter des Schienengüterverkehrs via Schweiz können einen grossen Teil der Transit-Nachfrage durch Umleitungen via Lötschberg/Simplon abdecken. Möglich macht es die enge, konstruktive Zusammenarbeit aller Akteure.

„Aus wenig mach mehr“ – nach diesem Motto hat die Schweiz zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterverkehr freigeschaufelt, nachdem die Gotthardlinie wegen eines Felssturzes für mehrere Wochen gesperrt werden musste. Eine Anpassung des Fahrplans hat die **Kapazität via Lötschberg/Simplon erhöht**. Die verfügbaren Transportkapazitäten müssen optimal ausgenutzt werden. Kombi-Operateure und Bahnunternehmen poolen daher ihre Volumen und Ressourcen.

Die Roia-Betreiberin RAlpin reduziert ihr bestehendes Angebot über die Lötschberg-Achse, damit mehr Züge für unbegleitete Sendungen fahren können. Diese Sendungen sind zwingend auf den Schienentransport angewiesen. BLS Cargo stellt im Auftrag der Infrastrukturbetreiber SBB/BLS allen Bahnunternehmen Schiebedienste auf den Bergstrecken zur Verfügung. An den Grenzen setzt SBB Cargo International zusätzliche Rangierteams ein. Hupac steuert das Verkehrsvolumen so, dass eine maximale Auslastung der Züge erreicht wird. Auf der Roia werden Gefahrguttransporte priorisiert, um die Zunahme von Gefahrgutsendungen im Strassentransit einzuschränken.

Die Zusammenarbeit mit den Bahnen im Ausland läuft intensiv. Alle Trassen via Lötschberg/Simplon müssen in Deutschland und Italien einen Anschluss finden, sonst bleiben sie ungenutzt. Einen Engpass bildet die internationale Schnittstelle der Bahnsysteme in Domodossola. Unter der Regie des italienischen Infrastrukturbetreibers RFI wurde ein Pool von Loks und Lokführern für die Rangierarbeiten zur Überwindung der kritischen Stelle gebildet. Auch die Zollbehörden haben ihre Tätigkeit der gesteigerten Nachfrage auf der Lötschberg/Simplon-Achse angepasst und sind rund um die Uhr im Einsatz.

Der Unterbruch der Gotthardstrecke verursacht enorm hohe Kosten für alle Beteiligten der intermodalen Transportkette. Die Unternehmen der Bahnbranche rechnen mit Schäden in Millionenhöhe. Wesentlich höher sind jedoch die indirekten Kosten eines Vertrauensverlustes seitens der Kunden und einer möglichen Rückverlagerung auf die Strasse. Um so wichtiger ist die **enge, konstruktive Zusammenarbeit** aller Akteure auf dem gesamten Verkehrskorridor in den kommenden Wochen.

Der Streckenunterbruch am Gotthard hat es gezeigt: Das Bahnsystem braucht ausreichend **Reserven und Redundanzen**, damit es im Notfall funktionsfähig bleibt. Der Güterverkehr muss zumindest in Teilen von einer Strecke auf eine andere ausweichen können. Ausreichende Reserven gewährleisten die Stabilität des Gesamtsystems. Insofern hat sich die Ausrichtung der NEAT auf zwei Achsen (Gotthard und Lötschberg) als richtig erwiesen. Der Ausbau und die Kapazitätserhöhung aller drei Transitachsen durch die Schweiz, namentlich der Lötschberg-, Luino- und Chiasso-Achse, ist ein Muss für die Verkehrsverlagerung.

Handlungsbedarf sehen die Operateure des Schienengüterverkehrs auch im **Baustellenmanagement**. Eine internationale Baustellenkoordination muss alle Alpenübergänge berücksichtigen mit dem Ziel, bei unvorhersehbaren Ereignissen ausreichend Transportkapazitäten aufrecht zu erhalten. Zeitgleiche Bauarbeiten an mehreren zentralen Transitachsen, wie z.B. diesen Sommer mit teilweisen Vollsperrungen der Simplon- und Brennerstrecken, sind ein untragbares Risiko, wie sich nun gezeigt hat. Für den Notfall muss die Verschiebung der Bauarbeiten eine Option sein.

Und schliesslich führt der Unterbruch der Gotthardstrecke die Notwendigkeit eines **international koordinierten infrastrukturmanagements** vor Augen, insbesondere im sensiblen Alpenraum. So liessen sich die verschiedenen Anforderungen der nationalen Netze bestmöglich harmonisieren. Auch die Interoperabilität ist weiterhin ein Thema. Unterschiedliche Streckenprofile, Strom- und Zugsicherungssysteme erschweren ungemein die Substitution der Verkehre von einer Achse auf die andere.

Das **Vertrauen der Kunden** des Schienengüterverkehrs muss jeden Tag neu gewonnen werden. SBB Cargo International, BLS Cargo, Hupac und RAlpin danken allen Partnern der Transportkette für das Engagement zur Überwindung des gegenwärtigen Notfalls. Die Mitarbeiter der Infrastrukturbetreiber, der Bahnen, Terminals und Behörden leisten Unglaubliches, um den Verkehr zumindest eingeschränkt am Rollen zu halten.

Medienkontakt:

SBB Cargo International, Noëmi von Werdenberg, +41 79 631 01 02,
n.vonwerdenberg@sbbcargoint.com

BLS Cargo, Dirk Stahl, Tel. +41 58 327 28 15 dirk.stahl@bls.ch

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

RAIpin, René Dancet, Tel. +41 58 8228882, rene.dancet@ralpin.com

Traduzione di cortesia
(d.ssa Maria Ruggiero)

da
Società ferroviarie trasporto merci
HUPAC

Interruzione linea ferroviaria del Gottardo Gli attori del trasporto merci si alleano

Berna/Olten/Chiasso, 13 /06/2012

Coloro che offrono un servizio merci su ferrovia attraverso la Svizzera possono trarre notevoli vantaggi dalla domanda di transito con la deviazione sulla linea Lötschberg/Simplon. Ciò è reso possibile dalla cooperazione costruttiva di tutti gli attori.

“da poco nasce tanto” – con questa massima la Svizzera ha liberato ulteriori capacità per il trasporto di merci su ferrovia, dopo che la linea del Gottardo ha dovuto essere chiusa per parecchie settimane a causa di una frana. Un adeguamento dell’orario ferroviario **ha aumentato la capacità attraverso il Lötschberg/Simplon**. Le capacità di trasporto disponibili devono essere utilizzate al massimo. Operatori della Kombi (società del combinato) e imprese ferroviarie stanno quindi unendo i propri volumi e le proprie loro risorse.

Il vettore Rola della RAlpin ha ridotto la propria offerta sull’asse del Lötschberg, di modo che possano partire più treni per spedizioni non accompagnate. Tali spedizioni vengono obbligatoriamente assegnate al trasporto ferroviario. Per conto delle infrastrutture SBB/BLS, Cargo BLS mette a disposizione di tutte le imprese ferroviarie servizi scorrevoli sugli itinerari di montagna. Ai confini, SBB International Cargo ha posizionato ulteriori squadre di smistamento. Hupac regola il volume dei traffici in modo da raggiungere un utilizzo massimo di treni. Sulla Rola la priorità viene data ai trasporti di merci pericolose, al fine di limitare l’aumento di spedizioni di merci pericolose in transito sulla strada.

La collaborazione con le ferrovie estere è intensa. Tutte le tracce via Lötschberg/Simplon devono trovare collegamenti anche in Germania e Italia, altrimenti sono inutilizzabili. L’interfaccia internazionale del sistema ferroviario trova difficoltà a Domodossola. Con la guida di infrastrutture RFI è stato istituito un *pool* di locomotive e macchinisti per lavori di smistamento per il controllo della criticità di quella località. Anche le autorità doganali hanno adattato l’aumento delle richieste spostandosi sull’asse Lötschberg/Simplon e sono di continuo attivi.

L’interruzione della tratta del Gottardo ha generato ingenti costi agli interessati alla catena del trasporto intermodale. Le imprese delle filiali ferroviarie contano danni di milioni di euro. Molto maggiori sono poi i costi indiretti relativi alla perdita di fiducia da parte della clientela e di un possibile ritorno alla strada. Per tale motivo è ancor più importante **una stretta collaborazione costruttiva** di tutti gli attori nelle prossime settimane per l’intero corridoio di traffico.

L’interruzione della linea del Gottardo ha evidenziato che : il sistema ferroviario necessita di un numero sufficiente di **riserve**, in modo che in caso di emergenza possa rimanere funzionante. Il trasporto delle merci deve almeno in parte poter passare da una linea ad un’altra. Riserve sufficienti garantiscono la stabilità dell’intero sistema. A tal riguardo la posizione della Nuova Ferrovia

Transalpina (NEAT) su due assi (Gottardo e Lötschberg) si è rivelata giusta. Il potenziamento e l'aumento della capacità di tutte e 3 gli assi di transito attraverso la Svizzera, vale a dire Lötschberg, Luino e Chiasso rappresentano un imperativo per il trasferimento del traffico.

Gli operatori del trasporto di merci ferroviario ritengono necessario intervenire anche nella **gestione dei cantieri**. Un coordinamento internazionale deve tener conto di tutti i passaggi alpini, allo scopo di mantenere sufficienti capacità di trasporto in caso di eventi imprevedibili. Cantieri aperti contemporaneamente su più assi centrali di transito, come avvenuto ad esempio quest'estate con la chiusura parziale di linee del Sempione e del Brennero, rappresentano un rischio intollerabile. In caso di emergenza i lavori di cantiere devono essere rimandati.

E infine, l'interruzione della linea del Gottardo ha rilevato la necessità di una **gestione infrastrutturale internazionale coordinata**, in particolare nel sensibile spazio alpino. Di conseguenza anche le diverse esigenze della rete nazionale saranno armonizzate al meglio. L'interoperabilità è un altro aspetto: diversi profili di tracciato, sistemi di corrente e di sicurezza dei treni rendono estremamente difficile la sostituzione dei trasporti da un asse all'altro.

La **fiducia della clientela** del trasporto di merci ferroviario deve essere ogni giorno riconquistata. SBB Cargo International, BLS Cargo, Hupac e Ralpin ringraziano tutti i partners della catena di trasporto per l'impegno profuso nel superare l'attuale emergenza. I collaboratori di operatori di infrastrutture, ferrovie, terminali e le autorità stanno facendo cose incredibili per limitare al minimo il traffico.

Contatti mediatici:

SBB

BLS

Hupac

Ralpin