

Galleria di base del Monte Ceneri: inaugurata un'opera colossale

Il prossimo fine settimana scandirà un'ora faticosa: il 13 dicembre, infatti, entrerà ufficialmente in esercizio la galleria di base del Monte Ceneri. Désirée Baer (DB), CEO FFS Cargo, e Sven Flore (SF), CEO SBB Cargo International, sulle nuove opportunità per il traffico merci. L'intervista si è svolta per iscritto.



Se pensa alla messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri (GbC) in conformità con l'orario, quali sono le due parole chiave che le vengono in mente per prime?

SF: «Alternative» e «la Svizzera ha concluso».

DB: «Guadagno in termini di efficienza» e «meno emissioni di CO₂».

Si tratta di quattro termini molto diversi. Potete illustrare le vostre idee?

SF: Lungo l'asse nord-sud, molte sezioni di tratta non offrono alternative. In Svizzera, invece, con Basilea-Lötschberg-Domodossola, Basilea-San Gottardo-Luino e Basilea-San Gottardo-Monte Ceneri-Chiasso abbiamo a disposizione tre corridoi attraverso le Alpi che possiamo utilizzare in caso di perturbazione del traffico merci. Finora con un treno dal profilo standard di 4 metri potevamo viaggiare per Milano unicamente attraverso il Lötschberg; in caso di perturbazione rimaneva soltanto l'«alternativa» via Brennero in Austria. Grazie alla galleria di base del Monte Ceneri ora possiamo offrire ai clienti una soluzione attraverso le Alpi svizzere.

È davvero più unico che raro essere riusciti ad ultimare un'opera di tale portata senza ritardi e nell'orizzonte di spesa previsto.

DB: Per guadagno in termini di efficienza intendo l'enorme salto di qualità per il traffico merci rispetto al trasporto su strada grazie all'aumento della capacità e alla conseguente successione più rapida di treni. Grazie al Ceneri la ferrovia è più competitiva; nord e sud sono più vicini e questo dà un forte slancio al trasporto transalpino su rotaia.

La Svizzera ha creato la possibilità che, tra Basilea e Chiasso, oltre 3000 semirimorchi possano essere trasportati ogni giorno su rotaia a partire dalla fine del 2022. Con ogni semirimorchio trasportato, FFS Cargo permette di evitare l'emissione di circa 0,3 tonnellate di CO₂ o 60 000 palloncini gonfiati con CO₂ al giorno; ed emette 11 volte meno gas serra. A piena capacità, ciò significherebbe 890 tonnellate di CO₂.

La galleria di base del Monte Ceneri accorcia la tratta Basilea–Chiasso e ritorno di circa 15 minuti. Come valutate questo incremento dell'efficienza?

SF: Nel trasporto merci i costi sono un argomento sempre d'attualità. In logistica, negli accordi sui requisiti contrattuali di qualità tutto deve essere il più «conveniente» possibile – riserve per macchinisti, veicoli motore sostitutivi ecc. Quando poi si arriva al dunque, purtroppo a contare è spesso solo l'economicità. Perciò, per spostare le merci dalla strada alla rotaia nel trasporto ferroviario ogni aumento di efficienza è importante. L'unica possibilità per noi di superare il trasporto merci su strada è quella di aumentare l'efficienza del trasporto merci su rotaia.

DB: Esattamente. Ciò che mi sembra rilevante è un trasporto ferroviario più produttivo con treni più lunghi e più pesanti, in linea con la nostra politica svizzera di trasferimento. I clienti hanno crescenti esigenze e sono sensibili ai prezzi e alla promessa di consegna. Ora su questo percorso c'è l'infrastruttura, per trasportare in modo ancora più efficiente, produrre le nostre offerte con maggiore flessibilità e rispondere più rapidamente alle esigenze dei clienti.

Cosa richiede, oggi, un sistema di trasporto merci orientato al cliente?

SF: Il trasporto merci orientato al cliente deve stare al passo con i tempi, essere quindi affidabile, flessibile, veloce, conveniente. Inoltre, dobbiamo reagire immediatamente a richieste dei clienti e situazioni di traffico mutevoli così come alle perturbazioni sulla rete ferroviaria ed offrire in modo proattivo la giusta soluzione per ogni caso. I clienti hanno bisogno di previsioni affidabili disponibili online in qualsiasi momento, per sapere quando la merce giunge a destinazione e dove si trova in qualsiasi punto della catena di trasporto. Ciò richiede sistemi informatici sofisticati in grado di collegare in maniera intelligente le numerose informazioni dei vari gestori della rete e dell'esercizio e talvolta anche le condizioni meteorologiche, al fine di soddisfare questa esigenza su periodi più lunghi. Oggi la logistica si aspetta questo da noi.

DB: Sono indispensabili concetti innovativi, a misura delle esigenze della clientela e compatibili con condizioni quadro specifiche. Il cliente richiede affidabilità, flessibilità e rapidità a un costo il più contenuto possibile. Per la ferrovia, la flessibilità e i costi rappresentano una notevole sfida che nei prossimi anni metterà a dura prova tutti noi. Soltanto attraverso la digitalizzazione e l'automazione il traffico merci su rotaia potrà recuperare il ritardo accumulato.

Quanto era importante avere una galleria di base del Monte Ceneri per le ITF e per i clienti?

SF: L'Iniziativa delle Alpi si è chinata sull'argomento già trent'anni fa, sensibilizzando nel 1992 anche la popolazione svizzera sulla necessità di trasferire alla rotaia il traffico merci per proteggere le Alpi. L'attraversamento delle Alpi su strada tramite autocarro ha raggiunto il limite di capacità, e questo ha dato una svolta all'opinione del mondo politico e dei clienti a favore della ferrovia. Dalla messa in esercizio della GbC approfitta oggi il traffico merci su rotaia dall'asse nord fino in Italia. Anche il clima beneficia delle migliori condizioni quadro, grazie alla riduzione delle emissioni di CO₂.

La GbC e il corridoio di 4 metri lungo l'asse del San Gottardo renderanno la ferrovia più competitiva rispetto alla strada?

DB: L'asse ha migliorato anche la competitività del trasporto su rotaia. E grazie alle migliori condizioni quadro, possiamo produrre in modo più efficiente. Con la consegna notturna guadagniamo clientela.

SF: È fantastico che il P400 sia finalmente diventato il formato standard anche attraverso la Svizzera. Per i clienti, questi ulteriori 14 centimetri di altezza di carico sono fondamentali. I rimorchi speciali P386 con profilo ridotto solo per i trasporti lungo il San Gottardo appartengono ormai alla storia. Per i clienti è un vero sollievo.

Ad essere pignoli, con il 17‰ la ferrovia di pianura non è poi così piana... L'onere supplementare per i mezzi di trazione rappresenta un ostacolo, e come andrebbe aggirato?

DB: Se pensiamo alla pendenza massima che in origine era del 26‰, il 17‰ è già un miglioramento significativo sul fronte dell'impiego del materiale rotabile e della velocità di trasporto. Con 2150 tonnellate di peso, in direzione di marcia nord-sud sono ancora necessarie due locomotive da Bellinzona; viceversa, occorrono ancora due locomotive per 1650 tonnellate di peso da Chiasso verso nord. Ecco perché la formulazione comunemente usata di ferrovia di pianura attraverso le Alpi non è del tutto corretta.

SF: Désirée ha ragione; occorre una locomotiva di rinforzo solo per affrontare la salita lungo la breve sezione di tratta Chiasso–Bellinzona. Bisogna organizzarsi nel modo più efficiente possibile per il settore. Penso a un servizio centrale di rinforzo in testa per l'intero settore, così da ridurre al

minimo l'utilizzo di infrastrutture. In caso contrario, ogni ITF avrebbe bisogno di locomotive, binari di ricovero e tracciati propri per il rientro a Chiasso.

Uno sguardo al futuro: cosa servirà al traffico merci nei prossimi dieci anni per migliorare ulteriormente la sua competitività?

SF: In Svizzera siamo già a buon punto, da noi non occorre fare più nulla. Ma in Germania abbiamo decisamente bisogno di capacità supplementari attraverso un ampliamento della linea della valle del Reno. I treni merci in Svizzera con una lunghezza totale di 740 metri devono poter circolare ininterrottamente tra un terminal e l'altro. Attualmente non è possibile. E in Italia servono nuovi terminali ad alta efficienza, soprattutto a sud di Chiasso.

DB: Servono processi di prenotazione e di ordinazione semplificati in grado di facilitare l'accesso dei clienti alla ferrovia e di offrire una pianificazione del trasporto su rotaia più flessibile, affinché sia possibile prenotare le tracce e trasportare le merci su rotaia con preavvisi brevi. La digitalizzazione dei processi e l'automazione delle attività manuali devono rendere l'offerta più veloce ed economica.