

Il caso «Rastatt» e le lezioni che possiamo trarne

Treni merci fermi e una cattiva gestione della crisi: a seguito dell'interruzione della circolazione su un tratto dell'asse nord-sud, il trasporto ferroviario di merci ha raggiunto i suoi limiti, provocando danni economici ancora difficili da valutare. Se vogliamo che la ferrovia resti ancora attrattiva per il trasporto delle merci, è opportuno che vengano prese delle misure a livello nazionale e internazionale.

Dal 12 agosto scorso, la linea ferroviaria del Rheintal è interrotta a Rastatt, nei pressi di Karlsruhe nel Baden-Württemberg. Durante dei lavori in un tunnel, alcuni binari sono sprofondati. Questo ha causato la chiusura a tempo indeterminato di un fondamentale passaggio obbligato del traffico ferroviario. Anche se sono state velocemente attuate deviazioni e soluzioni alternative per quanto riguarda il traffico passeggeri, la stessa cosa non si può dire per il traffico merci, a un mese di distanza dall'incidente.

Normalmente, circa 200 treni merci percorrono quotidianamente questa tratta. Si tratta di treni che collegano i grandi porti belgi e olandesi con l'Italia, rifornendo l'economia locale di materie prime. **L'incidente ha comportato la soppressione per diverse settimane del 45% del traffico merci sull'asse nord-sud.** Al momento, solo il 16% del volume normale ha potuto circolare sulla ferrovia. In mancanza di un efficiente coordinamento internazionale, è occorso parecchio tempo prima che venissero messe in funzione le deviazioni per Stuttgart e Singen, per la Francia o il tunnel del Brennero. Le norme d'esercizio della Germania, della Francia, dell'Austria e della Svizzera non sono sufficientemente coordinate e attualmente sussistono numerose difficoltà di comunicazione. A questo vanno aggiunti dei problemi di capacità sulla rete ferroviaria: le locomotive e soprattutto i conducenti non sono così numerosi da poter far funzionare a pieno regime i percorsi alternativi. La riparazione della tratta danneggiata accusa un certo ritardo - secondo il gestore della rete, la società DB Netz AG, la circolazione sarà ristabilita soltanto il 2 ottobre.

Ciò che rimane sono i notevoli danni economici – valutati probabilmente in miliardi. E c'è di peggio, cioè il danno di immagine per il traffico ferroviario e la politica di trasferimento dalla strada alla ferrovia. L'incidente avvenuto nel sud della Germania mostra che il sistema è fortemente vulnerabile, soprattutto a seguito dell'insufficiente volontà dei paesi interessati di perseguire una politica comune lungo tutto l'asse ferroviario. Tuttavia, c'è ancora motivo per sperare: **il caso «Rastatt» offre una possibilità concreta per affrontare i problemi,**

soprattutto a livello europeo. L'UE e i suoi Stati membri dovrebbero riconsiderare il concetto delle tratte ferroviarie destinate al traffico merci. L'organizzazione e la ripartizione attuale dei compiti non sono all'altezza delle esigenze. È necessaria una gestione comune delle tratte, efficace soprattutto a livello operativo. Nel contempo, devono essere elaborati degli scenari d'emergenza che siano poi riconosciuti e messi in pratica da tutti gli Stati interessati, sulla base di una cooperazione. **In Svizzera saranno poste delle basi politiche importanti con due progetti attualmente sottoposti al Parlamento: il progetto «Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria» (OBI) e il progetto d'estensione 2030/35.** Anche noi dobbiamo cercare di rendere più affidabile il traffico ferroviario di merci, con infrastrutture all'avanguardia e flessibili. Inoltre, è opportuno trovare un modus vivendi per conciliare adeguatamente il trasporto di viaggiatori e quello di merci. **Ciò è decisivo se vogliamo che la ferrovia resti attrattiva per il trasporto delle merci.**