

La linea ferroviaria del Brennero raggiunge un livello critico di saturazione

Baumgartner (Anita): "Si rischia di invertire il trend verso l'intermodale". Intanto Trasportounito, per le code di La Spezia, bocchia le AdSP: "Possono governare?"



La linea ferroviaria del Brennero costituisce da sempre una via di transito cruciale per il trasporto merci da e verso l'Europa, ma purtroppo, ormai da tempo ha raggiunto un livello critico di saturazione. Sono anni che la linea si trova al limite della propria capacità, al pari dei terminali per il trasbordo dei mezzi a sud e nord delle Alpi. Recentemente il blocco delle prenotazioni attuato per il terminale ferroviario di Colonia, che comprende anche trasporti intermodali da e per il Quadrante d'Europa di Verona, ha ulteriormente esplicitato la serietà di questa situazione. Il rischio più alto, secondo Anita, è quello di danneggiare il trend, ormai in corso, verso il trasporto intermodale.

"Sempre più spesso ci troviamo nella condizione di non riuscire ad imbarcare semirimorchi e container sul sistema ferroviario, cancellazioni dei treni, lunghe attese ai terminali ferroviari per il trasbordo e l'impossibilità di trovare spazio anche sull'autostrada viaggiante ROLA stanno mettendo in seria difficoltà i nostri associati e più in generale tutti coloro che hanno deciso di sposare il trasporto intermodale", ha dichiarato il Presidente di ANITA, Thomas Baumgartner.

"La situazione è molto rischiosa in quanto potrebbe invertire il trend in atto di spostamento di traffico dalla strada alla ferrovia. Se la ferrovia non riesce a soddisfare la domanda di trasporto merci attraverso il Brennero occorre che l'Austria sospenda i blocchi per i veicoli pesanti attuati negli anni, così da poter usufruire dell'infrastruttura stradale per l'intero arco della giornata ed evitare il congestionamento della tratta ferroviaria, senza arrecare danni al sistema di interscambio delle merci con il resto d'Europa", ha concluso Baumgartner.

"Secondo uno studio congiunto condotto dai Ministeri dei trasporti di Italia, Austria e Germania, infatti, il volume di traffico ferroviario di merci nell'asse del Brennero dovrebbe aumentare tra il 53% e il 95% nei prossimi otto anni, raggiungendo un incremento percentuale di circa il 215% entro il 2040,

rendendo di fatto necessario un potenziamento infrastrutturale della tratta che ad oggi non risulta sufficiente per garantire un'efficace circolazione delle merci. Gli aumenti del traffico dovuti allo spostamento delle merci dalla strada alla ferrovia, incrementati anche dai divieti settoriali per i veicoli pesanti imposti dal Tirolo, e la costante necessità di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria stanno di fatto mettendo in difficoltà le società di trasporto che negli ultimi anni hanno puntato sul trasporto intermodale di merci, spostando quote sempre maggiori di traffico dalla strada alla ferrovia", precisa ancora Anita nella sua nota.



Nel mentre in Liguria, a La Spezia, saltano le regole per le code dei tir e Trasportounito se la prende con le Autorità di Sistema Portuale: "quanto accaduto a La Spezia è gravissimo: si tratta infatti della prova provata dell'impossibilità delle Autorità di Sistema Portuale di governare le scelte se la capacità di coesione di pochi player economici mondiali, a capo di associazioni e lobby si traduce in una prova di forza e nell'affermazione di interessi particolari".

"Nella totale disattenzione e nel silenzio assordante del Ministero competente viene sconfessata la governance dell'Autorità di Sistema Portuale perpetrando una situazione di degrado in cui migliaia di ore di attesa continuano a tradursi in una penalizzazione delle sole imprese di autotrasporto. Un'altra piccola ma significativa sconfitta dello Stato che deve fare retromarcia rispetto a un'azione organica di regolazione dei cicli operativi dei camion nei porti; regolazione che non può prescindere dalla definizione di standard minimi di servizio delle operatività portuali, in primis terminalistici e quindi dalla responsabilizzazione di tutti gli operatori che intervengono nella programmazione e nell'affidamento dei servizi di trasporto (il modello esiste ed è quello del porto di Barcellona)", ha affermato Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito.

"Di fronte a cambiamenti epocali nel trasporto marittimo e nella logistica dei terminal, travolti da fenomeni quali blank sailing, rotazioni navi, aree operative congestionate negli scali, just in time esasperato, infrastrutture inadeguate, le AdSP stanno provando a organizzare una risposta basata sul necessario tracciamento dell'operatività dei camion, con l'automazione di varchi portuali e la digitalizzazione documentale. Ma il caso La Spezia fa scattare più di un allarme: le AdSP hanno il potere di governare?", ha concluso Tagnochetti.