

Comunicato stampa, 23.03.2022

Corse di prova internazionali: il traffico merci su rotaia è sempre più moderno

Dall'autunno 2021 il primo treno merci digitale è in viaggio in Europa a scopo di test. L'obiettivo è quello di testare l'accoppiamento automatico digitale (DAK) nell'esercizio reale. Fino a fine marzo, FFS Cargo sottopone il treno a un ampio programma sperimentale. L'intero settore è d'accordo: la stretta collaborazione nazionale e l'armonizzazione in Europa sono fattori importanti per una riuscita introduzione del DAK. Il treno di test è finanziato dal Ministero federale tedesco per il digitale e per i trasporti (BMDV).

Il traffico merci su rotaia deve diventare più semplice ed efficiente al fine di soddisfare le esigenze della clientela e del mercato, trasferire più merci su rotaia e conseguire in tal modo gli obiettivi climatici e di trasferimento del traffico a livello europeo. In questo, l'accoppiamento automatico digitale (DAK) svolge un ruolo centrale: entro il 2030 in Europa sostituirà l'accoppiamento a vite, che risulta inefficiente e richiede dispendio di tempo e manovre fisicamente gravose per i collaboratori. A cura del consorzio europeo DAC4EU, è in corso un progetto dimostrativo ad ampio raggio del DAK.

Oltre a un ampio programma di test condotto in varie località della Germania, il treno merci digitale ha trascorso gli ultimi due mesi in Austria e in Svizzera. Nel mese di marzo FFS Cargo sta sottoponendo il treno a estese verifiche sulla rete svizzera. Il treno ha attraversato l'asse del San Gottardo e sperimentato la simulazione di processi produttivi intensivi nelle sedi di Zurigo Mülligen e di Basilea Kleinhüningen Hafen, nelle due stazioni di smistamento di Limmattal e in quella di Basilea. L'obiettivo ora è di mettere alla prova il DAK in condizioni d'esercizio reali, per perfezionarlo alla luce dei risultati dei test.

Il treno merci digitale è costituito da 13 diversi carri merci e dal veicolo di DB Systemtechnik impiegato per le corse di misurazione. I carri sono collegati tra loro per mezzo di un accoppiamento automatico digitale, che oltre al collegamento meccanico e pneumatico dispone di una linea d'alimentazione elettrica e di dati continua, che rende possibile la trasmissione dei dati nell'intero convoglio. Il DAK getta le basi per processi molto più rapidi ed efficienti: questo moderno sistema di accoppiamento semplifica infatti il lavoro del personale del servizio di manovra e crea figure professionali moderne.

SBB AG

Kommunikation
Hilfikerstrasse 1, 3000 Bern 65
Direkt +41 51 220 41 11
press@sbb.ch / www.sbb.ch

Un progetto che trova ampio sostegno

L'accoppiamento automatico digitale rappresenta il progetto prioritario per l'innovazione del traffico merci su rotaia in Europa. In Svizzera l'iniziativa è sostenuta dall'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT), dall'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e dall'Associazione dei caricatori (VAP), che insieme alle imprese di trasporto ferroviario delle merci e ai detentori di carri merci stanno elaborando un modello di procedura di consultazione per la decisione politica a favore dell'introduzione e del finanziamento dell'accoppiamento automatico digitale nel traffico merci su rotaia in Svizzera.

DAC4EU

Presso il consorzio europeo DAC4EU (= Digital Automatic Coupling for Europe), commissionato dal BMDV è in corso la verifica di impiego dell'accoppiamento automatico digitale nel traffico merci su rotaia. Fanno parte del consorzio DAC4EU la Deutsche Bahn con la sua affiliata DB Cargo, le ferrovie merci svizzere e austriache FFS Cargo e Rail Cargo Austria nonché i detentori di carri Ermewa, GATX Rail Europe e VTG. Il progetto di ricerca, finanziato con circa 13 milioni di euro dal Ministero federale tedesco per il digitale e per i trasporti (BMDV), è iniziato a giugno 2020 e terminerà a dicembre 2022.

Ufficio federale dei trasporti (UFT)

Con l'approvazione della mozione Dittli (20.3221), il Consiglio federale ha ricevuto l'incarico di presentare al Parlamento un progetto per il finanziamento e l'attuazione coordinata di innovazioni tecniche nel traffico merci su rotaia. L'implementazione del DAK è un elemento centrale del progetto guidato dall'UFT per assolvere questo mandato. I prossimi obiettivi da realizzare sono la presentazione del progetto e delle richieste di finanziamento al Parlamento entro la fine del 2023.

L'Associazione dei caricatori incentiva il traffico merci su rotaia

Dal 1912 l'Associazione dei caricatori svizzeri (VAP) si batte per ottenere condizioni quadro adeguate al mercato e per rafforzare il sistema svizzero di trasporto ferroviario delle merci. La VAP rappresenta circa 300 imprese della Svizzera e dei Paesi esteri confinanti che puntano sulla ferrovia insieme agli altri vettori di trasporto.

Forte della propria strategia associativa orientata alla pratica, la VAP aiuta i caricatori e il settore logistico a ridurre al minimo gli oneri di trasporto delle merci su rotaia. Grazie a una politica dei trasporti attiva, essa s'impegna a ottimizzare le condizioni quadro politico-economiche in modo da preservare la convenienza del servizio su rotaia anche in futuro.

Unione dei trasporti pubblici (UTP)

L'UTP è l'istituzione mantello nazionale delle imprese dei trasporti pubblici e annovera tra i suoi associati oltre 130 imprese di trasporto e più di 180 aziende del settore economico e industriale. L'UTP rappresenta gli interessi dei propri associati nei confronti del mondo politico, delle autorità e di terzi, coordina le attività nazionali delle imprese di trasporto, funge da piattaforma per lo scambio di esperienze fra le imprese di trasporto e si impegna a favore dell'incentivazione di trasporti pubblici che avvantaggino la clientela.

FFS Cargo SA: nel cuore dell'economia svizzera

FFS Cargo è responsabile di un settimo del traffico merci in Svizzera: trasporta ogni giorno 185 000 tonnellate di merci per i propri clienti, sgravando così il traffico stradale da 15 000 viaggi di autocarri e l'ambiente da 460 000 tonnellate di emissioni di CO2 all'anno. Nel campo dell'automazione FFS Cargo ha al suo attivo risultati d'avanguardia, tra cui l'accoppiamento automatico in servizio dal 2019. Nel giugno 2021 FFS Cargo ha integrato nella rete altri cinque terminal per il trasporto combinato interno con accoppiamento automatico.