

Forum der Bahnjournalisten Schweiz, Giornalisti svizzeri del trasporto pubblico, 11 November 2024, 11 novembre 2024, Rotkreuz (internet Zeitungen ossola24, wallis24, leider schlechte Kopierqualität)

Schweizer und italienische Retter im Einsatz

ATHISON
Manufacture di Domodossola dal 1873
Campio (Italia) - Domodossola (CH)
+39 0324 202076

Wenn anstelle des Wallis, ein EU-Land wäre: Die Lastwagenlawine!



WALLIS - 21-11-2024 - Am Forum der Schweizer Bahnjournalisten im zentralschweizerischen Rotkreuz ging es um das Thema des Bahngüterverkehrs, sei es um den Transitverkehr oder denjenigen im Lande selbst.

Beim Apéro Gespräch kam man auch auf den nunmehr seit 17 Jahren im Betrieb stehenden Lötschbergbasistunnel zu sprechen. Wie wäre heute die Wirklichkeit, wenn das Berneroberrand und das Wallis zu einem EU-Staat gehören würden? Vermutlich wäre von Basel bis nach Domodossola eine vier- bis sechsspurige Autobahn gebaut worden, auf welcher Tag und Nacht bis 40'000 Fahrzeuge, davon 7000 Lastwagen, durch die Täler donnerten; und dies bei sehr hohen Autobahngebühren.



Für die einheimische Bevölkerung wäre jede Autofahrt mühsam. Wer dies nicht glaubt, findet dieses Verkehrsproblem täglich auf der Brennerautobahn im Südtirol.

Warum dieses Schreckensszenarium nicht Wirklichkeit ist, verdankt man der helvetischen Verkehrspolitik, welche vor allem im Transitverkehr auf den Schienen-Gütertransport setzt.

Aber warum sind wir in der Schweiz so von der Bahn überzeugt, um seit Jahrzehnten hohe Milliardenbeträge in das Schienennetz zu investieren?

Das Geheimnis liegt in der Geschichte: 1902 wurden die grössten privaten Bahnen in der Schweiz durch eine Abstimmung in den Besitz des Volkes übergeführt. Jeder Schweizer wurde so zum «Mitinhaber seiner Bahn» die pünktlich und kundennah betrieben werden muss. Dies zum Nutzen der Einwohner und der Touristen im Personenverkehr und für die Wirtschaft im Güterverkehr. Ein Erfolgsrezept, welches es im Lande vielen ermöglicht, auch ohne Auto bequem leben zu können.

Da der Güterverkehr auch auf den Schienen immer an den Personenverkehr gebunden ist, berieten am Forum der ehemalige Chef des Bundesamtes für Verkehr, Peter Fuglistaler, und die Vertreter diverser Güterbahnen mit den auf Bahnen spezialisierten Journalisten über die Möglichkeiten den internen Güterverkehr und den internationalen Transitverkehr zu rationalisieren und zu fördern.

Der Chef von BLS-Cargo, Dirk Stahl, zeigte sich erfreut, dass die Simplon Strecke auf italienischem Staatsgebiet in den nächsten Jahren mit eidgenössischen Subventionen (200 mio Frs) für den Transport von Containern und Lastwagen-Ladebrücken ausgebaut wird. Dass aber dafür immer wieder lange Streckensperrungen in Kauf genommen werden,

Ein Blick auf die Autobahnen zeigt, dass auch dort Unterhaltsarbeiten an der Tagesordnung sind, aber noch niemandem würde es in den Sinn kommen eine Strecke über Monate für Ausbaurbeiten oder Unterhalt vollständig zu sperren. Ausgenommen sind lange Autoalpentunnels, welche eine Gesamtrenovation brauchen.

Gerade zwischen Iselle und Domodossola sind lange Sperrungen bis ins Jahr 2027 geplant. Ein weiteres Problem sind die langen Bewilligungsprozeduren in Italien, welche den Einsatz von neuen Lokomotiven und Zügen verzögern, und hohe Kosten verursachen. Auf der Strasse hingegen fahren Lastwagen z.B. von Polen durch ganz Italien ohne spezielle nationale Bewilligungen.

Nicht nur die BLS sondern alle anderen Güterbahnen sind für jegliche Hilfe dankbar, welche den umweltfreundlichen Güterverkehr auf den Schienen fördern. Nicht zu vergessen, so der Moderator des Forums, Kurt Metz, benötigen Güter- und Personenzüge sechs Mal weniger Energie als der Strassenverkehr. Die glatten Stahlschienen und Stahlräder ermöglichen ein «Gleiten» auf Schienen mit einem Minimum an Energie. Saubere elektrische Energie die in der Schweiz zu 90% aus Wasserkraft produziert wird.

Walter Finkbohner

**OVUNQUE.**
Ora in ogni parte della tua vita ovunque ti giri
grazie al tuo smartphone o al tuo tablet.

Un po' di storia: nel 1902, con un referendum, gli svizzeri decisero di riunire le più importanti ferrovie private della Svizzera in una "Ferrovio Federale" di proprietà del popolo. Ogni cittadino svizzero è diventato comproprietario delle ferrovie, che funzionano come un orologio, puntuali ed economiche, a beneficio di residenti e turisti, sia nel trasporto passeggeri che nel trasporto merci. Questa è la ricetta del successo che permette di vivere comodamente senza auto in Svizzera.

Poiché il trasporto merci è sempre legato al trasporto passeggeri, l'ex capo dell'Ufficio federale dei trasporti e i rappresentanti di varie ferrovie merci, insieme a giornalisti specializzati sulle ferrovie, hanno discusso in un Forum le possibilità di promuovere il trasporto merci interno e il traffico di transito internazionale.

**Intimo - abbigliamento biancheria per la casa
Servizio sartoria tendaggi e tessuti**
Reg. N° 41 - 28845 Domodossola (VB) - Tel. 0324 243305
www.magazzinisorisio.it

Giorgio Berra, Bruno Berra,
Joseph Delestron, Mariela Sarrà

Ufficio di Domodossola
tel. 0324 243305

Se invece del Vallese ci fosse l'Austria: una valanga di camion!

JANNI & CESCHI

FERRAMENTA
ATTREZZATURE PROFESSIONALI

0324 232839

www.jc.it

tel. 0324 232839

Black Friday

-50%

SU TUTTI I LIBRI!

BLACK FRIDAY

DAL 27 NOVEMBRE AL 1° DICEMBRE

Black Friday

-50%

VALORI INDICATIVI
IN NEGOZIO E ONLINE

Black Friday

-50%

SU TUTTI I CD O DVD

SION - 21-11-2024 - Immaginiamo che il Passo del Sempione e le montagne del Lötcherberg si trovino in Austria, come nel caso del Brennero.

Allora un'autostrada alpina a quattro corsie passerebbe vicino a Visp e Briga fino a Domodossola.

Ogni giorno 40'000 veicoli, tra cui 7.000 camion, attraverserebbero le valli. Per gli ossolani, viaggiare in auto verso la provincia meridionale sarebbe molto più difficile. Se non ci credete, potete vedere i problemi della mobilità ogni giorno sull'autostrada del Brennero, in Alto Adige. Per non parlare dell'aria inquinata da polveri sottili.

Il motivo per cui questo scenario orribile non è realtà si deve alla politica dei trasporti della vicina Svizzera, che favorisce il trasporto delle merci su rotaia. Ma perché gli svizzeri sono così attaccati alla ferrovia? E perché investono miliardi nella rete ferroviaria?

Il Direttore della BLS Cargo, Dirk Stahl, si è rallegrato del fatto che nei prossimi anni la linea del Sempione in territorio italiano sarà ampliata per il trasporto di container e ponti di carico per autocarri, ma non lo rallegra il fatto che, per questo, bisognerà accettare ripetutamente lunghe chiusure di tratte.

Questo inconvenientemente potrebbe essere evitato disponendo di percorsi di aggiramento (p.e. la Domodossola-Omegna-Novara) come già avviene nella vicina Svizzera...

Un'occhiata alle autostrade mostra che anche i lavori di manutenzione sono quotidiani, ma nessuno penserebbe mai di chiudere completamente una strada per mesi e mesi per lavori di ampliamento o manutenzione. (Fanno eccezione i tunnel autostradali alpini degli anni 70, che necessitano di una ristrutturazione completa.)

Tra Iselle e Domodossola, in particolare, sono previste lunghe interruzioni fino al 2027, spesso in mezzo alla stagione turistica! Un altro problema è rappresentato dalle lunghe procedure di autorizzazione in Italia, che ritardano l'impiego di nuove locomotive e treni e causano costi elevati. Sulla strada, invece, i camion viaggiano dalla Polonia a Torino senza speciali permessi nazionali,

La BLS Cargo non è la sola ad essere grata per qualsiasi aiuto che promouva un trasporto merci su rotaia rispetto all'ambiente. Non dimentichiamo che, secondo il moderatore del forum Kurt Metz, i treni merci e passeggeri richiedono sei volte meno energia rispetto al trasporto su strada, e che le rotaie in Italia sono riciclate in acciaio permettono di "scavalcare" le rotaie col minimo di energia. Energia elettrica pulita, prodotta per il 90% da energia idroelettrica in Svizzera.

Walter Finkbohner
Foto: via Wikipedia

