

Trasporto merci: il futuro è sulle rotaie

Pubblicato: Lunedì 22 Novembre 2004

✖ Trasferire gran parte del trasporto merci dalla strada alla ferrovia: è questa il futuro secondo i dirigenti della società Hupac SpA. E l'idea sembra interessare molto non solo i rappresentanti della Regione Lombardia, che per quanto riguarda la viabilità hanno non pochi problemi, ma anche i vertici dello stato.

Non è quindi una coincidenza che in due giorni un gruppo pressochè simile di autorità, ingegneri e rappresentanti delle associazioni dei periti varesini si sia ritrovato a visitare due cantieri in cui si sta lavorando proprio in questa direzione.

✖ Come venerdì 19 in Svizzera presso il cantiere dell'AlpTransit, sabato 20 novembre il senatore **Giuseppe Zamberletti**, Presidente dell'Istituto Grandi Infrastrutture (Roma), **Giuseppe Adamoli**, Vice Presidente Consiglio Regionale Lombardo, e l'Assessore alla Sicurezza e alla Protezione Civile della Regione Lombardia, **Massimo Buscemi**, si sono recati presso lo stabilimento della **Hupac SpA di Busto Arsizio** per visionare i lavori per la costruzione del **nuovo terminal intermodale a Gallarate**.

Ad accompagnarli anche **Alfio Castiglioni** e **Giuseppe Giorgetti**, Presidente dell'Associazione dei Periti Industriali e Laureati della provincia di Varese il primo, Consigliere del Collegio e Associazione dei Periti industriali della Provincia di Varese il secondo, un rappresentante della Direzione Compartimentale Movimento della RFI, **Vito Chinnici**, **Roberto Canella** in rappresentanza della Imequadri Duestelle Spa una delle ditte appaltatrici dei lavori, **Piermario Binaghi**, della TV svizzera RSI, oltre al Direttore Generale Hupac SpA **Francesco Crivelli**.

✖ Aperto nella primavera del 2003, il cantiere per la costruzione del terminal di Gallarate porterà al potenziamento di quello già esistente dal 1991 a Busto Arsizio, che rappresenta un **impianto di trasbordo intermodale strada-rotaia** di merci situato in un punto strategico per il mercato europeo. L'apertura del nuovo terminal di Gallarate, prevista per l'estate del 2005, risponde quindi sia a esigenze di carico di lavoro non più sostenibile dalla struttura di Busto, sia a un vero e proprio bisogno di aprire una nuova frontiera per il trasporto delle merci.

«La nostra società» ha spiegato il Presidente **Theodor Allemann** «è nata con l'idea che la soluzione del **traffico combinato** fosse vincente. Siamo approdati a Busto inizialmente nella zona della cartiera Mayer e in seguito il Sindaco Rossi ci propose quest'area vicino alla dogana. Grazie alla dichiarazione della nostra attività come "attività di interesse pubblico" e ai finanziamenti di Berna, il terminal di Busto è diventato uno degli snodi merci più importanti del Nord Italia e oggi siamo nelle condizioni di comprare ulteriore terreno per potenziare le nostre

infrastrutture».

Con il nuovo progetto infatti, con un aumento di superficie di solo il 23 per cento, il potenziamento del traffico merci aumenterà di quasi il 50 per cento, passando da circa 4 milioni di tonnellate di merce annua a 6 milioni , ovvero dalle attuali 15 coppie di treni di al giorno a ben 23.

«L'importanza del trasporto su rotaia spesso viene sottovalutata» dice **Bernhard Kunz**, Direttore del gruppo Hupac«ma ormai esiste una rete internazionale che collega tutta l'Italia del nord con il Nord Europa attraverso circa 250 chilometri di **autostrada viaggiante** -la soluzione ottimale perché consente agli autisti di viaggiare sui treni- e oltre 1000 chilometri di **traffico non accompagnato** con l'uso di container. Ora l'obiettivo che noi, ma anche i diversi stati devono porsi, è quello di potenziare le infrastrutture nell'ottica di facilitare sempre più questo tipo di trasporto. Il caso italiano è molto particolare, perché manca una rete pienamente efficiente al Nord che richiederebbe la costruzione di nuove strutture a Brescia e a sud di Milano oltre a quello di Busto-Gallarate e di Novara. Inoltre c'è il problema delle infrastrutture al sud: una rete che colleghi direttamente Busto a Brindisi e la costruzione, già avviata, di terminal anche nel meridione. Questo anche in un'ottica di **concorrenza** fra i vari paesi. Serve che Trenitalia si mobiliti, perché la concorrenza è l'unica cosa che può tener vivi questi progetti».

Il nuovo terminal si estende su un'area di 134000 metri quadrati nel comune di Gallarate interessando anche una parte del Parco del Ticino. Non sono quindi state poche le battaglie che le forze ambientaliste hanno messo in atti.

«Rispetto a quello di Busto» ha spiegato **Giorgio Pennacchi**, Direttore Engineering Hupac Intermodal SpA«il terminal di Gallarate sarà costruito con una tecnologia molto più avanzata. Anche le opere di compensazione ambientale sono all'avanguardia. In tutto sono stati spesi 7 milioni di euro (circa il 20 per cento del totale di 32 milioni di euro), e nel tentativo di avere un impatto il meno traumatico possibile per la fauna presente sono stati scavati **tunnel** al cui interno verrà ricostruito una sorta di habitat naturale, per permettere il passaggio ad animali come volpi. Inoltre sono previsti rimboschimenti, fasce di vegetazione protettiva e una sorta di **lago artificiale** la cui manutenzione sarà a carico della Hupac per i primi 5 anni, mentre in seguito passerà direttamente sotto il controllo di Gallarate e del parco».

Ma non solo gli ambientalisti, anche la popolazione e gli autotrasportatori hanno avuto da ridire. Se però sono indubbio i benefici a livello economico per gli i paesi limitrofi, in termini di maggior vivacità del sistema economico sia da parte del terziario che delle piccole e medie industrie, sia nella creazione di nuovi posti di lavoro calcolati nell'ordine del migliaio, il problema è più delicato per chi fatto del trasporto su strada il proprio lavoro.

«Purtroppo» ha ripetuto più volte Allemann«non ci si rende conto del beneficio globale

che queste opere porteranno, e ci si concentra solo sul locale. Le imprese di trasporti su strada italiane sono generalmente di piccole dimensioni e si sentono minacciate da un potenziamento del trasporto su rotaie. Si sbagliano, perché il trasporto combinato rappresenta un investimento sia in termini economici e sociali. Se la paura è quella di perdere il posto di lavoro, non è reale perché si creeranno nuove figure occupazionali all'interno dei terminal e inoltre questo tipo di trasporto non costringerà più gli autotrasportatori a lunghe trasferte, anche notturne, fuori casa».

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it