

Arriva l'AlpTransit, "Italiani, più attenti alle vostre ferrovie"

Data : 28 ottobre 2010



La Svizzera punta tutto sulla rotaia. L'Italia, per ora, si muove lentamente. Da un lato i 10 miliardi di euro spesi dalla Confederazione per il sistema AlpTransit, dall'altro le linee italiane con binari trafficatissimi già oggi. «In Italia deve nascere una diversa sensibilità e attenzione verso il trasporto ferroviario» spiega Marco Terranova, ingegnere italiano, amministratore delegato di Rsb Cargo, la società delle ferrovie svizzere attiva in Italia con cinque terminali, oltre 250 dipendenti, decine di treni merci che ogni giorno si spingono fino a Bologna, a Padova, al basso Piemonte. Trasportando merci di ogni genere, dai tronchi alla carta, all'acqua minerale, senza contare i container che trasportano di tutto.

*Indipendentemente dallo storico collegamento che si è realizzato poche settimane fa, come azienda internazionale ci stiamo muovendo per un futuro sviluppo del traffico ferroviario: da gennaio separeremo l'azienda, con la creazione di una nuova impresa, internazionale, più vicina alle logiche di mercato». Un approccio più flessibile, con «strutture leggere per ottenere una maggiore competitività e un servizio più attrattivo per i clienti».



L'Italia è pronta ad accogliere l'ulteriore crescita del traffico merci

su ferro?

*Innanzitutto - spiega Terranova, nella foto - dobbiamo chiarire che l'aumento della capacità teorica non significa obbligatoriamente che si generi un aumento del traffico. Ma certamente deve nascere in Italia una diversa sensibilità e attenzione anche politica verso il trasporto ferroviario e alle problematiche del settore, che fino ad oggi non c'è stata. Si deve creare un mercato che sia competitivo per i clienti».

E una delle condizioni è anche che ci sia la possibilità di far viaggiare le merci senza intoppi, con tempi rapidi e certi. **Dunque quali investimenti ritiene debbano essere realizzati, sulla rete italiana?**

«I problemi iniziano oggi ai valichi ferroviari e diventano più consistenti via via che si scende, con



dinamiche diverse. Già oggi, dopo l'apertura della nuova galleria del Lotsberg assistiamo ad una sostanziale saturazione delle linee italiane, da Domodossola verso Milano e Novara: un vero collo di bottiglia. Lo stesso discorso riguarda le linee di Luino e Chiasso-Milano, fortemente trafficate».

dall'AlpTransit, che raddoppierà la capacità teorica di transito dei convogli sul San Gottardo di qui al 2017: «Oggi un aumento di 200 treni al giorno

Proprio queste linee sarebbero la "porta d'Italia" per i treni provenienti

non sarebbe proponibile. Certo ci sono interventi identificati, occorre a questo punto passare al finanziamento e alla realizzazione nei tempi previsti. Da italiano conosco i tempi e i possibili problemi che possono sorgere».

C'è un altro punto che riguarda direttamente il nostro territorio: uno dei principali clienti di Sbb è Hupac, che gestisce il traffico intermodale e ha un terminal a Busto Arsizio, dove le merci trabordano su camion. La crescita prevista creerà più traffico pesante su gomma nella nostra zona?

«Il traffico Nord-Sud rappresenta un elemento di grande interesse per noi, deve diventare parte dell'attenzione politica al sistema ferroviario: il cliente, per esempio, di Bologna che oggi fa viaggiare le merci in camion fino a Busto Arsizio deve poter trovare un servizio ferroviario competitivo già a partire dalla sua area. La nostra intenzione è portare i nostri treni ovunque».

E quali sono gli ostacoli che trovate oggi? È un problema di rete ferroviaria o di terminali merci?

«Si tratta di creare nuovi terminali intermodali, come anche di rendere pienamente operativi quelli già esistenti e oggi sottoutilizzati. E puntare sullo smistamento dei treni a Busto Arsizio, per permettere che le merci che arrivano alla Hupac proseguano con altri convogli verso altre destinazioni».



Gli incidenti ferroviari recenti - che hanno coinvolto convogli di altre imprese - hanno sollevato qualche timore. Il trasporto su ferro rimane davvero il più sicuro?

«Il trasporto ferroviario è in assoluto il più sicuro, no lo dicono le imprese ferroviarie, ma le statistiche: in media dieci persone al giorno muoiono in Italia in incidenti stradali, che nel 30% dei casi coinvolgono camion. Questo purtroppo non interessa l'opinione pubblica, la politica e la stampa. Dopo gli ultimi episodi, assolutamente minimi, abbiamo assistito ad una esagerazione in questo senso: la definizione di treni-bomba usata in alcuni casi non è certamente vera. La mia impressione è che ci sia chi sta cavalcando la tigre dell'allarmismo per ragioni che si possono intuire».

Perché è più sicuro il trasporto merci su ferro?

«Ad esempio perché si sa con esattezza cosa trasporta ogni singolo carro, con schede dettagliate sulle sostanze. E l'intero percorso è controllato. Cosa che non avviene nel trasporto stradale: se l'autista di un autocarro che trasporta ammoniaca si ferma per prendere un caffè, la cisterna rimane parcheggiata in strada e nessuno sa cosa c'è a bordo».

Gallarate è una delle principali basi operative dell'impresa. Prevedete una crescita occupazionale?

«A Gallarate abbiamo la nostra sede sociale, rimane un punto di riferimento importante che siamo pronti a sviluppare ulteriormente in futuro. Negli anni abbiamo raddoppiato i nostri collaboratori: la possibilità di condurre i treni anche in Svizzera con il nostro personale e la prospettiva dell'agente unico di guida dei treni sono elementi che potranno portare ad un nuovo sviluppo».