

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

Pubblicato: Giovedì 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 **Sbb Cargo**, la società delle ferrovie svizzere attiva in Italia con cinque terminal, 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 Lotschberg 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». Proprio queste linee sarebbero la "porta d'Italia" per i treni provenienti 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 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 trasbordano 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 divenire 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 terminal 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».

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it