

Da Genova a Rotterdam passando nelle gallerie dell'800

Pubblicato: Lunedì 11 Ottobre 2010

Di qui passano i treni che collegano il Nord Europa con il porto di Genova e l'area più produttiva tra Lombardia e Piemonte. Eppure **le due linee ferroviarie che scendono dal confine svizzero sono le stesse da cento e più anni**: la ferrovia che dal novarese passa il Ticino e segue il lago fino in Svizzera è stata **aperta nel 1882**, quella che da Gallarate attraversa le colline moreniche e si collega a Laveno due anni dopo. E a quel periodo risalgono anche le gallerie (tre quelle principali) che rappresentano uno dei punti deboli anche per quanto riguarda la sicurezza.

Da allora – c'è da dire – le linee sono state potenziate più volte: **sulla Gallarate-Laveno a inizio anni novanta sono stati automatizzati i passaggi a livello** e le stazioni dove si incrociano i treni. Un sistema che ha permesso di gestire il traffico sempre crescente, con i convogli passeggeri a tre vagoni



di Trenitalia che ad ogni ora si incrociano con le decine di merci gestiti da varie compagnie private. **La parte del leone la fa Sbb Cargo**, la filiale italiana delle ferrovie svizzere: **«Ogni settimana abbiamo in programma 81 treni in direzione nord e 80 in direzione sud»**. spiega **Thomas Senekowitsch**, direttore della produzione della compagnia svizzera «Escluse due coppie al giorno dirette a Novara, le altre scendono a Busto Arsizio, dove abbiamo il nostro cliente principale, la Hupac». Proprio Hupac si farà carico in parte dell'installazione delle barriere antirumore nella zona di Gallarate. Da alcuni anni è stato inaugurato un nuovo sistema per muovere i treni: **quelli diretti a Sud sono concentrati sulla Laveno-Gallarate**, quelli verso nord sono invece deviati attraverso il percorso che passa da Sesto Calende e Ispra: più lungo, ma con una pendenza minore.

Resta un nodo: per quanto migliorate nella gestione del traffico, **le linee sono comunque limitate dai singoli binari (e non solo)**. Tanto più che in futuro è previsto un aumento delle merci trasportate per ferrovia: **la Svizzera ha fatto una scelta chiara per la rotaia, che è comunque più sicura rispetto alla gomma** «Quando aprirà l'Alptransit del Gottardo certamente si sposteranno ulteriori merci dai camion» spiega un tecnico di RFI, la società FS che gestisce i binari. «In realtà – specifica Senekowitsch di SBB – si punta a sviluppare soprattutto le linee che vedono tanto traffico sia passeggeri che cargo. Quindi parliamo di **aumento del traffico attraverso le linee di Domodossola e Chiasso**». Sulle due linee che da Laveno scendono verso la pianura padana **è prevista comunque una crescita**, che però oggi non è ancora quantificabile. Di certo c'è che ad oggi – mentre si costruiscono le varie pedemontane e si pensa a nuove autostrade da Varese al Ticino – **non c'è nessun progetto reale per ricostruire con criteri moderni le linee ferroviarie**, che rimangono per ora quelle ottocentesche. E le merci, una volta arrivate a Novara o Busto, tornano a marciare sui camion. Ma la ferrovia, va ricordato, rimane il mezzo più sicuro.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it