

Verso l'Alptransit: "Potenziare la ferrovia per Luino e Domodossola"

Data : 28 luglio 2011



«È come se noi stessi completando un'autostrada, ma per arrivarci bisogna percorrere una mulattiera». La frase sarebbe stata detta da un parlamentare svizzero e descrive bene le preoccupazioni per l'adeguamento del sistema ferroviario al sistema Alptransit. **L'apertura del tunnel di base del San Gottardo è prevista nel 2017**, quella della galleria del Ceneri nel 2019: quando il nuovo asse ferroviario andrà a regime si prevede [un importante aumento per il trasporto combinato](#) (nella foto a destra, la caduta del diaframma della galleria del San Gottardo). Resta tuttavia irrisolta la questione delle tratte di accesso che non riescono più a soddisfare le esigenze di un trasporto merci moderno ed efficiente. **La prospettiva preoccupa anche le imprese di trasporto**, in particolare quelle che fanno trasporto intermodale, come **Hupac**. L'azienda - che ha un grande terminal a Busto Arsizio e gestisce una parte consistente del trasporto di semirimor



chi stradali - chiede **"un adattamento pragmatico e graduale dell'infrastruttura esistente"**. Vista la mancanza di risorse economiche per intervenire ovunque, secondo Hupac le linee di accesso attuali devono essere ampliate "gradualmente con mezzi contenuti e rese idonee per portare avanti il trasferimento del traffico": "in tal modo i vantaggi della ferrovia di pianura potrebbero essere sfruttati pienamente già al momento dell'apertura del tunnel di base del San Gottardo". La preoccupazione è [condivisa anche da altre imprese](#), come **SBB Cargo Italia che ha sede a Gallarate**.

Mentre [si lavora anche in Svizzera](#), tra i provvedimenti



più urgenti e necessari secondo Hupac c'è il potenziamento transfrontaliero dell'infrastruttura italiana, per adeguarla ai treni lunghi 750 metri e alti 4 metri (per poter caricare i camion a bordo). Secondo Hupac **la priorità andrebbe appunto ai corridoi intermodali via Luino e Domodossola** che servono gli attuali terminal di Busto Arsizio e Novara e **gestiscono oltre il 60% del trasporto combinato transalpino** attraverso la Svizzera. Per quanto riguarda la tratta Chiasso-Seregno-Bergamo (asse "secondario" verso il NordEst), nella progettazione occorre inserire dei terminal a est di Milano con una capacità di 30 coppie di treni al giorno.