

Chiasso non basta: l'allarme sulle ferrovie merci

Pubblicato: Giovedì 5 Aprile 2012



Le società che si occupano di trasporti **lo ripetono ormai da anni**: attenzione, bisogna muoversi subito per potenziare le linee ferroviarie tra Italia e Svizzera. In Italia si parla su tutti i giornali della TAV in Val di Susa ma intanto s'investono 4,1 miliardi di euro per Pedemontana, in Svizzera la rivoluzione che porterà le merci quasi solo su rotaia diventerà invece realtà tra pochi anni. **E l'Italia non sembra pronta**: "Le restrizioni sulle tratte di accesso resteranno invariate ancora per anni e **rischiano anzi di vanificare gli sforzi sin qui compiuti**" scrive **Moving**, foglio specializzato curato da Hupac, uno dei principali operatori logistici Italia-Svizzera (nella foto a destra). Il giornale riporta anche la **voce di altri operatori, come la CIM spa di Novata e la italiana Ambrogio** (che ha uno scalo a Gallarate), per dire che la preoccupazione è condivisa da tutte le aziende che si occupano del trasporto più moderno, quello su ferro.



La scelta maggiormente contestata dalle ferrovie e dagli altri operatori è quella di **puntare sul potenziamento del valico di Chiasso: la linea che scende da Chiasso punta diretta su Milano**, un "nodo" problematico per quanto riguarda la circolazione dei treni. Vero invece che sempre più traffico ferroviario prosegue verso Sud, ad esempio verso il porto di Genova. «Con Alptransit contiamo di aumentare notevolmente il nostro volume di traffico» spiega a Moving Mauro Chiotasso, della CIM che ha il suo grande scalo intermodale a Novara. «Vediamo una grande opportunità nella **linea di Luino perché, a differenza del Lotschberg/Sempione, si tratta di un'autentica linea di pianura**». Meno salite, quindi meno consumo di energia elettrica e meno

locomotori impegnati: un'altro aspetto che fa preferire il valico di Luino a quello di Chiasso.



Sia chiaro: **gli operatori sono società private**, che perseguono anche i loro interessi privati. Ma la scelta di puntare sul trasporto su rotaia – meno inquinante, più sostenibile e molto più sicuro di quello su gomma – dovrebbe essere sostenuto da tutti. Tanto è vero che **anche le ferrovie nazionali si spendono per questo: lo dice anche Giorgio Spadi, ad di Nordcargo**, la società di trasporto merci che è partecipata da Ferrovie Nord Milano (e quindi da Regione Lombardia) e dalle ferrovie tedesche, le DB. «La soluzione [per evitare problemi, ndr] è data dalle linee ferroviarie storiche come la Luino-Gallarate/Novara, **opportunamente ammodernate e potenziate, che permettono di bypassare il nodo di Milano** e quindi di creare un corridoio dedicato al trasporto merci che **non interferisca con il trasporto passeggeri**», che in gran parte fa capo a Milano. Perchè uno dei rischi è anche questo: che il [traffico merci crescente sull'asse Nord-Sud](#) possa mettere in crisi il sistema del trasporto locale e a lunga percorrenza. Per questo si insiste: serve potenziare le linee, già oggi. Sempre che Roma e Milano decidano di mettere risorse.

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it