

C'è la crisi, ma il trasporto ferroviario merci "tiene"

Pubblicato: Lunedì 5 Agosto 2013



La crisi riduce i movimenti di merci, ma **il traffico ferroviario dal Nord Europa all'Italia non diminuisce, almeno per la Hupac** che ha uno dei suoi scali più importanti tra Busto Arsizio e Gallarate. Nel primo semestre del 2013, l'operatore intermodale svizzero ha registrato infatti un volume di traffico stabile nonostante la congiuntura debole e la forte pressione concorrenziale della strada: con un volume di 327.366 spedizioni stradali nel traffico combinato. Hupac ha potuto mantenere **sostanzialmente invariato il proprio volume di trasporti rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente**. Pur con le preoccupazioni che riguardano il mercato italiano, per i prossimi mesi Hupac si attende una situazione di traffico invariata. Hupac sottolinea però, nell'attuale contesto recessivo, **l'aumento dei costi ferroviari a fronte di costi stradali tendenti al ribasso**. «Il sistema ferroviario deve fare tutto il possibile per garantire che la produttività aumenti ulteriormente», chiede Bernhard Kunz, direttore di Hupac. «I processi fra trazione, terminali e domanda del mercato devono essere integrati in modo ottimale. Vi sono ampi margini di miglioramento che vogliamo sfruttare insieme ai nostri partner».



In questa situazione, **Hupac torna a lanciare un messaggio all'Italia per l'accessibilità ferroviaria**, in vista del completamento del supertunnel del Gottardo (l'Alptransit) che aumenterà le possibilità di trasporto merci: per questo l'operatore ferroviario ribadisce anche oggi l'importanza di prevedere l'estensione del "corridoio dei 4 metri" (altezza delle gallerie e dei ponti maggiorata per trasporto container) **fino ai terminal a sud via Luino e Chiasso, tra cui Busto Arsizio e Desio. Opere di grande importanza**, per cui non vi sono concrete previsioni, pur in una Lombardia dove si investe in grandi opere stradali: il pre-finanziamento dei lavori di costruzione in Italia, dice Hupac, è necessario per sfruttare al più presto il potenziale di valore aggiunto. «**Senza un adeguamento delle linee fino ai terminal in Italia, l'utilità economica del progetto si annulla sull'intero corridoio**». Insomma, non c'è più tempo da perdere.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it