

Regione e Hupac: “Serve un piano interregionale per la logistica”

Pubblicato: Martedì 11 Marzo 2014



«Serve un piano macroregionale della logistica. E la Lombardia è già pronta a sottoscriverlo». Lo ha detto **l'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità Maurizio Del Tenno**, che, nel pomeriggio, ha visitato il centro intermodale della Hupac a Busto Arsizio. «Come noi – ha spiegato l'assessore – anche la Liguria è pronta. Aspettiamo solo che il Piemonte risolva i problemi relativi alle elezioni regionali, per presentare un Protocollo che non può più essere rimandato». Ha trovato anche la sponda di **Bernhard Kuntz, presidente di Hupac Italia**, la volontà espressa di realizzare un piano che metta insieme più regioni e razionalizzi investimenti e necessità visto che i binari delle principali tratte ferroviarie non si fermano al confine tra una regione e l'altra.

Kuntz, nell'incontro di oggi (martedì) ha auspicato un impegno soprattutto perché si faccia pressione sul governo per la realizzazione di uno scalo intermodale che raccolga le merci dei porti di Genova, La Spezia e Savona: «Con il gruppo Gavio stiamo già pensando alla realizzazione di questa nuova piattaforma essenziale per quando sarà pronto Alptransit. L'Italia deve capire che la logistica è una grande opportunità occupazionale, solo gli scali di Busto e Novara creano indotto per 3000 posti di lavoro». Dopo le difficoltà della crisi economica, che ha ridotto di 6-8 treni al giorno il traffico merci nello scalo intermodale di Busto, il 2014 è iniziato col segno più per quanto riguarda l'export: «Al momento resta sugli stessi valori del 2013 il traffico merci verso l'Italia mentre quello che esce sta aumentando – spiega Kuntz – un dato che significa due cose: che le imprese italiane stanno guardando ai mercati esteri perché il consumo interno non cresce ma anche una speranza per il futuro perché le merci italiane sono richieste». «E' un settore su cui noi puntiamo molto – ha aggiunto Del Tenno – e non solo perché l'azienda svizzera negli ultimi cinque anni ha investito 200 milioni di euro, ma perché è

necessario per far rendere al meglio il settore del trasporto merci senza gravare sull'ambiente». La stessa confederazione Elvetica, all'interno di un accordo di programma con il Ministero delle Infrastrutture italiano, ha appena deliberato l'investimento da 120 milioni di euro per l'adeguamento delle gallerie della Bellinzona-Luino-Gallarate ai carri merci da 4 metri di altezza.

LA STRATEGIA MACROREGIONALE – L'assessore si è detto convinto che questo piano avrà tanto più successo quanto più lo si riuscirà ad allargare fuori dai confini regionali. Non solo alla Liguria e al Piemonte, ma anche alla Svizzera che rappresenta un punto nodale per il trasporto al di qua e al di là delle Alpi. "Dobbiamo avere il coraggio di programmare anche quello che non può dare benefici immediati – ha aggiunto Del Tenno – superando gli interessi meramente politici, nella consapevolezza che i risultati potremo misurarli nel lungo periodo. E in questa direzione la prospettiva vincente è sicuramente quella macroregionale". Ciò non toglie, ovviamente, che ciascuna realtà dovrà capire come far rendere al meglio i corridoi di collegamento tra i grandi sistemi produttivi che, in Lombardia, oltre all'area di Milano e Varese, sono concentrati fra Bergamo e Brescia.

GLI OBIETTIVI DELL'EUROPA – Questa strategia è sicuramente importante, per raggiungere gli obiettivi indicati dalla Commissione europea. Ossia un incremento del 30 per cento del trasporto merci su ferrovia sulle percorrenze oltre i 500 chilometri entro il 2030, che dovrà diventare del 50 per cento entro il 2050. Per arrivare a questi risultati l'Italia dovrà adeguare il suo sistema ferroviario che – ancora oggi mentre la Germania fa treni merci da 1,5 km – non permette la realizzazione di treni oltre i 550 metri e con un'altezza di 3,80 metri: «Questo fa perdere competitività e crea grossi problemi di efficienza a chi fa logistica. Se le cose non cambieranno o la logistica italiana su rotaia muore oppure dovrà aumentare i costi a carico delle imprese di almeno il 30%».

ANCHE IL GOVERNO FACCIA LA SUA PARTE -. «Con queste premesse – ha concluso – Del Tenno – è quanto mai necessario che anche il Governo faccia la sua parte, investendo maggiormente in compensazioni e altri accorgimenti che possano garantire più efficacia a tutto il sistema». Il riferimento è all'eliminazione dei passaggi a livello di Luino e Laveno Mombello in previsione dell'aumento fino a 100 treni al giorno sulla linea di Luino che fungerà da scolmatore della linea che corre verso Chiasso, compito che Del Tenno ritiene essere del governo: «In realtà – ha detto Kuntz – le preoccupazioni che sento da più parti, soprattutto nei territori dell'Alto Varesotto attraversati dalla linea non sono del tutto giustificate perchè attualmente sono già tra gli 80 e i 90 i convogli che passano da Luino». Resta un fatto che quei passaggi a livello, oltre che essere pericolosi e fastidiosi per il traffico cittadino, sono del tutto anacronistici.

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it