

Media Release

Forum dei trasporti "Alptransit, opportunità per l'economia"

Terminal intermodali in Nord-Italia: siglata strategia di sviluppo

Lugano, 11.5.2012 Il tunnel di base del Gottardo produrrà gli attesi benefici per il corridoio Rotterdam-Genova se verranno superati i gap infrastrutturali in Svizzera e all'estero. Gli operatori europei del trasporto intermodale, riunitisi a Lugano in occasione della 45esima Assemblea Generale di Hupac, ribadiscono la necessità di porre il trasporto delle merci su ferrovia al centro delle strategie di sviluppo delle infrastrutture. Un primo passo concreto è la strategia terminalistica per il nord Italia, siglata da Gruppo FSI, Cemat e Hupac nel corso del Forum.

Autotrasportatori pronti a scommettere sulla rotaia se quest'ultima sa essere competitiva ed efficiente – è questa la quintessenza emersa dal Forum organizzato da Hupac a Lugano in occasione del suo 45esimo anniversario. Sul palco si sono succeduti **Bernardino Regazzoni**, ambasciatore di Svizzera in Italia il cui ruolo è di avvicinare gli interlocutori in Svizzera e Italia, il consigliere nazionale **Fabio Regazzi**, membro della Commissione Trasporti, e **Raffaele Cattaneo**, assessore Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia che da anni sostiene l'intermodalità per migliorare la mobilità di merci e persone. Attesissimo l'intervento di **Mauro Moretti**, amministratore delegato del Gruppo FSI e presidente della Comunità delle Ferrovie europee (Community of European Railway and Infrastructure Companies), fortemente impegnato nel rilancio del vettore ferroviario a livello nazionale ed internazionale.

Il Forum è stato introdotto da **Hans-Jörg Bertschi**, presidente del Consiglio d'Amministrazione dell'operatore intermodale Hupac fondato 45 anni fa a Chiasso ed oggi il numero due in Europa. „La nostra rete si estende in tutta Europa e da alcuni anni raggiunge anche i mercati emergenti in Russia e Cina. Ma il nostro core business è il traffico transalpino: due spedizioni su tre di Hupac hanno origine o destinazione in Italia. Per questo motivo abbiamo rafforzato ulteriormente la collaborazione con il nostro partner Cemat: uniamo le forze per sviluppare il traffico sull'asse tradizionale nord-sud e sulle nuove rotte verso est“, esordisce Bertschi. La galleria di base del Gottardo, che sarà operativa nel 2017, è una grande opportunità che va colta nel pieno del suo potenziale. E' indispensabile adeguare le linee di accesso lungo tutto il corridoio per mettere i treni intermodali in condizioni di competere con il traffico stradale e di trasferire il traffico merci dalla strada alla rotaia. „**La chiave del successo sta nella produttività del sistema**“, chiarisce Bertschi, „servono infrastrutture ferroviarie che ci consentano di viaggiare con treni con una lunghezza di 750 metri, pesanti 2000 tonnellate e trainati da una sola locomotiva per tutta la tratta percorsa, capaci di trasportare i moderni semirimorchi con altezza laterale di 4 metri. Tra pochi anni le sovvenzioni concesse dalla Svizzera all'intermodalità andranno in esaurimento, e noi dobbiamo essere pronti a rimanere sul mercato con le nostre forze“. Il punto dolente è la dimensione temporale dei lavori di adeguamento delle linee che oggi presentano parametri ben più modesti con lunghezze treno di 575 metri e un profilo di 3,80 metri. Secondo Hupac, l'adeguamento della linea Bellinzona-Luino-Novara che gestisce l'80% del traffico intermodale via Gottardo e serve i grandi terminali a ovest di Milano, va eseguito entro il 2020 e richiede lavori di modesta entità che in parte erano già programmati. Più impegnativo è il potenziamento della direttrice via Chiasso che necessita la costruzione della Gronda Est Seregno-Bergamo per bypassare il nodo di Milano e pertanto potrà essere realizzato soltanto dopo il 2030. „Chiariamo un equivoco: è necessario il

potenziamento di entrambe le linee. **La linea di Luino é più urgente, mentre la linea di Chiasso é più importante perché dovrà gestire i grandi volumi del futuro**", conclude Bertschi, e avverte: „Non cadiamo nell'errore di concentrarci sulle grandi opere del domani e di dimenticare le necessità di oggi.“

Il Forum organizzato da Hupac nasce con l'intento di essere il punto di incontro tra la Svizzera e l'Italia in una materia delicata come la strategia dello sviluppo infrastrutturale sul corridoio ferroviario Rotterdam-Genova. Un'attività di coordinamento è svolta dall'Ambasciata di Svizzera in Italia, rappresentata al Forum dall'ambasciatore **Bernardino Regazzoni**. “Abbiamo accolto i segnali di operatori intermodali, istituzioni centrali e regionali e ferrovie e ci adoperiamo per comporre, con il contributo di tutti, un quadro capace di dare risposte concrete e condivise”, precisa Regazzoni. Un primo passo è l'elaborazione di una strategia terminalistica in Italia settentrionale, funzionale ai flussi di traffico attesi con Alptransit. “E' giusto partire dai terminali per definire le linee di accesso”, chiarisce Regazzoni, “questo vale sia per i terminali già esistenti come Busto Arsizio o Novara, sia per i nuovi terminali che sorgeranno in Lombardia. La Svizzera può sostenere finanziariamente la costruzione o l'ampliamento di terminali in Italia, in base alle nostre leggi, se lavoriamo in un quadro di condivisione e responsabilità. Oggi sarà firmato un **Memorandum of Understanding per i progetti terminalistici di Milano, Brescia e Piacenza** da parte di Gruppo FSI, Cemat e Hupac, una tessera essenziale nel mosaico dei trasporti merci ferroviario a livello europeo. Sono fiducioso. Passo dopo passo sapremo raggiungere altri importanti traguardi di cui beneficeranno sia l'Italia che la Svizzera”.

Passi concreti per il traffico merci vengono richiesti anche dal consigliere nazionale **Fabio Regazzi**, membro della Commissione Trasporti del parlamento svizzero e neo-presidente dell'associazione Swiss Shippers Council. Il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia è un importante compito nazionale, ma bisogna liberarsi dagli ideologismi e affrontare la realtà in modo concreto e pragmatico. “Strada e rotaia sono complementari e devono progredire in modo sinergico senza distorsioni né false attese”, sottolinea Regazzi. L'obiettivo programmatico del trasferimento va tradotto in misure concrete, in linea con le esigenze del mercato. “Il traffico merci merita la nostra attenzione. In tal senso, è compito della politica **indirizzare le strategie di sviluppo infrastrutturale delle Ferrovie Federali Svizzere e vigilare sulla loro attuazione**”, conclude Regazzi. “Bisogna puntare su investimenti in infrastrutture che aumentano la produttività del trasporto merci ferroviario, piuttosto che in sussidi che non incentivano il miglioramento produttivo delle catene logistiche integrate”.

In Italia le opportunità offerte da Alptransit sono percepite con chiarezza. “La Lombardia è tra le principali aree economiche europee e naturalmente ambisce ai migliori collegamenti verso nord”, ribadisce **Raffaele Cattaneo**, assessore Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia. L'intermodalità è una scelta precisa, adottata oltre vent'anni fa, che ha portato a risultati concreti. I terminali di Segrate, Busto Arsizio, Gallarate, Mortara e Sacconago sono nati grazie ad un significativo contributo da parte della Regione Lombardia. “Ma non basta. Se si considera che su 400 milioni di tonnellate trasportate ogni anno in Lombardia soltanto 24 passano su rotaia, risulta evidente che dobbiamo cogliere la sfida innanzitutto in termini di ulteriore sviluppo della rete infrastrutturale”. Stanno procedendo speditamente i lavori del ‘Tavolo regionale per la mobilità delle merci’ che vede riuniti operatori di trasporto, gestori di terminali, società ferroviarie e gestori dell'infrastruttura ferroviaria con l'obiettivo di far convergere le energie sui lavori di potenziamento più urgenti. In vista dell'apertura del traforo del Gottardo verrà aumentata la capacità della linea Chiasso-Milano attraverso un potenziamento tecnologico entro il 2020 e attraverso la realizzazione della Gronda est Seregno-Bergamo in una fase successiva. Centrale resta il nodo dei terminali intermodali. “La strategia terminalistica condivisa tra Gruppo FSI, Cemat e Hupac rappresenta un'importante novità. **La Regione**

Lombardia farà la sua parte per far decollare i progetti", assicura Cattaneo. Ma non vanno dimenticati i terminali esistenti, concentrati a grappolo allo sbocco delle linee transalpine (Sempione e Luino) tra la Lombardia e il Piemonte. "Sono un fattore economico importante sia per la competitività dell'export italiano che in termini occupazionali nel settore della logistica. Le linee esistenti non saranno abbandonate ma rese più performanti attraverso piccoli interventi di adeguamento", conclude Cattaneo.

Le nuove moderne infrastrutture ferroviarie attraverso la Svizzera offriranno prospettive promettenti al sistema cargo perché per la prima volta il traffico che gestiranno sarà in grado di competere con quello degli altri vettori. Secondo **Mauro Moretti**, amministratore delegato del Gruppo FSI, oggi anche nel settore ferroviario è sempre più necessario applicare una logica imprenditoriale orientata al risultato, abbandonando l'approccio assistenzialistico che per lunghi anni ha caratterizzato la scena ferroviaria europea. **"Alptransit è un'opportunità per rilanciare il trasporto ferroviario merci, che oggi opera in condizioni di estrema difficoltà a causa della scarsa competitività di sistema"**, afferma Moretti che, a febbraio, è stato confermato per la terza volta presidente della Comunità delle Ferrovie europee (CER). In questa prospettiva è da vedersi anche il riposizionamento di Cemat, l'operatore di trasporto combinato del Gruppo FSI, di cui Moretti delinea gli obiettivi futuri: ingresso nel settore del trasporto combinato marittimo da e per i porti mediterranei attraverso l'assorbimento dei traffici di Italcontainer, sviluppo di nuovi servizi tra l'Italia e i Paesi dell'Est Europa e rafforzamento dell'offerta commerciale tra l'Italia ed i principali Paesi europei effettuato insieme ai partner storici, tra i quali il socio Hupac. Per quanto riguarda l'appuntamento di Alptransit, il Gruppo FSI si dichiara pronto. "Per rispondere efficacemente all'aumento di traffico previsto entro il 2030, potenzieremo la linea di Chiasso con soluzioni tecnologiche capaci di aumentarne la capacità. Successivamente procederemo alla costruzione della Gronda est. Daremo inoltre il via allo sviluppo di infrastrutture e attività terminalistiche a est di Milano in modo da garantire sufficienti capacità." I progetti ad oggi individuati e sostenuti dal Gruppo FSI e da Hupac, prevedono la costruzione o il potenziamento di impianti terminalistici nelle aree di Milano, Brescia e Piacenza. Italia e Svizzera sono parti integranti dello stesso corridoio e pertanto i passi devono essere compiuti assieme, ha evidenziato Moretti. "Prendiamo atto delle priorità espresse riguardanti il corridoio dei quattro metri. Noi siamo disponibili ad un confronto sui tempi e sugli interventi necessari, avendo sempre presente la priorità per gli itinerari a elevata capacità".

Contatto: Irmtraut Tonndorf, Responsabile della comunicazione
Tel. +41 91 6952936, itonndorf@hupac.ch