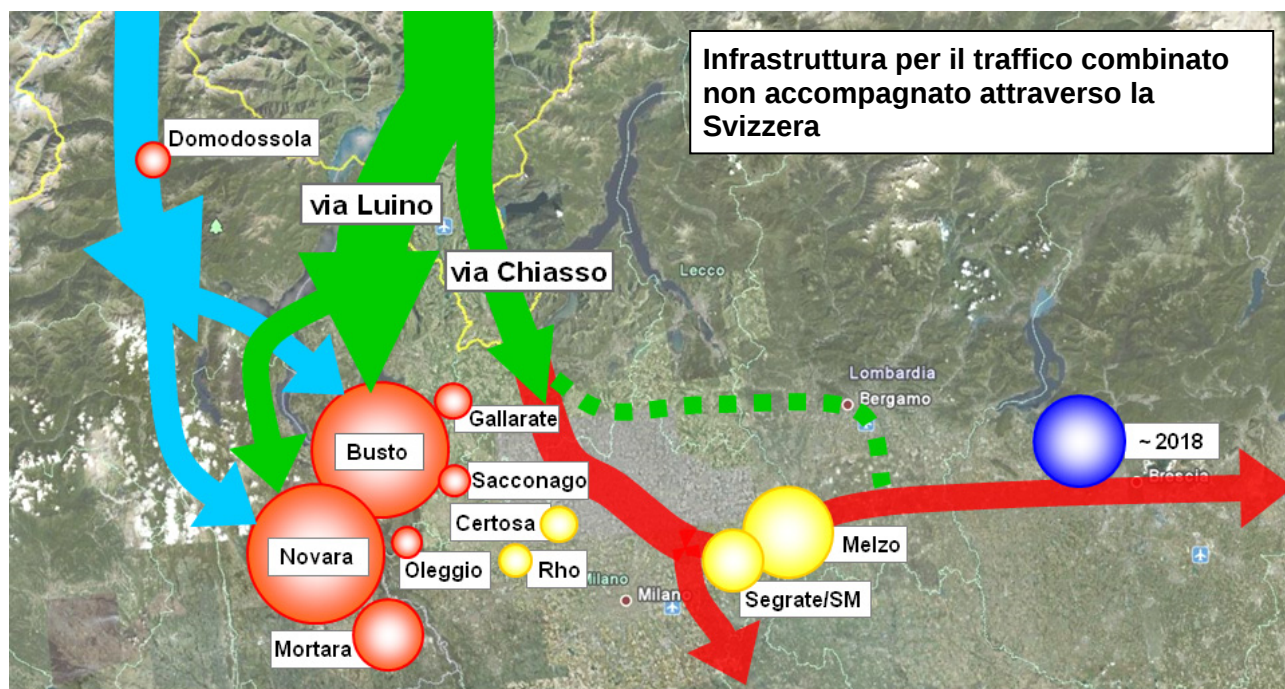


Raggiungere grandi obiettivi con mezzi modesti

Linea di Luino – fattore chiave per il trasferimento del traffico



In due parole

La linea di Luino è la direttrice più importante per il trasporto combinato non accompagnato (TCNA) attraverso la Svizzera ed è un elemento centrale nel corridoio merci Rotterdam-Genova. Stupisce pertanto che lo sviluppo internazionale delle infrastrutture perda sempre più di vista questa importante linea per il traffico merci.

Lo sviluppo strategico del trasporto combinato deve tener presente di diversi fattori: l'idoneità delle linee ferroviarie al trasporto merci, la capacità e la qualità delle tracce e le capacità dei terminal. Nel processo di coordinamento in corso tra la Svizzera e l'Italia sembra che alcuni importanti aspetti non siano stati presi in considerazione.

La focalizzazione sulla linea di Chiasso, attualmente perseguita dai vertici delle ferrovie

e delle amministrazioni, restringe le prospettive di sviluppo dell'odierno sistema TCNA e rimanda a un lontano futuro i vantaggi a cui si era aspirato con la messa in funzione di Alptransit. Ciò sminuisce il valore degli investimenti già effettuati nel trasporto combinato e mette in forse la politica di trasferimento del traffico.

Bisogna agire su due livelli:

- > un modesto potenziamento della linea **Bellinzona-Luino-Novara** per il traffico attuale in una prima fase
- > e la realizzazione di un corridoio per il trasporto merci via **Chiasso-Seregno-Bergamo** in una seconda fase per il traffico futuro.

Gli argomenti

Con Alptransit si vuole realizzare un'infrastruttura concorrenziale per il trasporto merci ferroviario nel corridoio Nord-Sud. Ma le restrizioni sulle tratte di accesso restano invariate.

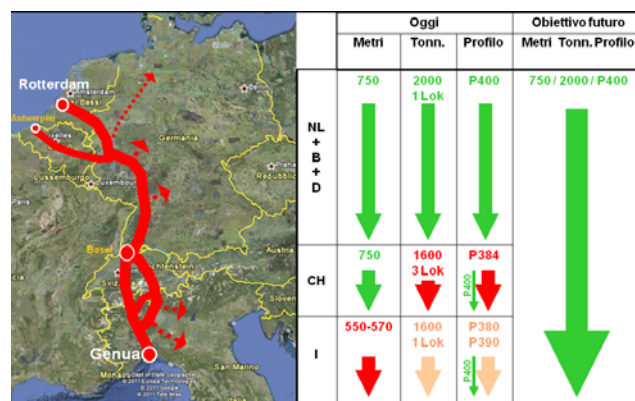
Una lunghezza dei treni di 750 metri e un peso di 2000 tonnellate sono i presupposti fondamentali per aumentare la produttività e la concorrenzialità del trasporto merci su rotaia. Per il trasferimento dell'importante segmento dei semirimorchi è inoltre necessario l'adattamento della linea al profilo di quattro metri di altezza. L'applicazione di questi parametri è necessaria per poter gestire il trasporto combinato in modo efficiente e produttivo, senza necessità, in futuro, di sostegni pubblici. Tuttavia restano invariati i colli di bottiglia sulle attuali linee a sud delle Alpi via Domodossola, Luino e Chiasso.

L'80% del TCNA attraverso il Gottardo utilizza la linea Bellinzona-Luino-Novara.

Per decenni la linea di Luino è stata potenziata sistematicamente per il traffico merci. Nonostante la sua particolarità di linea a binario unico, si tratta di un elemento importante nel concetto italiano delle „Gronde“ per la circonvallazione di Milano. Numerose direttive e numerosi contratti internazionali considerano la linea di Luino una tratta prioritaria, ad esempio la Risoluzione sul traffico alpino del 1990, l'„Accordo europeo sulle principali linee del trasporto combinato“ del 1991, il progetto Finöv del 1997 e l'accordo „Piattaforma Luino“ del 2001.

I grandi terminal del Norditalia sono collegati alla linea di Luino.

Non è un caso che numerosi terminal di trasbordo come Busto Arsizio-Gallarate, Novara, Oleggio e diversi terminal minori si siano insediati nell'area di intersezione della linea di Luino e di quella del Lötschberg/Sempione. Questi terminal non sono raggiungibili via Chiasso, oppure soltanto a caro prezzo in termini economici e di transit time.



Con la messa in funzione dei tunnel di base del San Gottardo e del Ceneri permangono le attuali restrizioni sul lato meridionale delle Alpi.



Secondo la strategia a lungo termine di RFI una sistema di circonvallazioni („Gronde“) dovrà sgravare l'area metropolitana di Milano del traffico merci.

La linea di Luino sarà in futuro l'unica ferrovia di pianura attraverso la Svizzera.

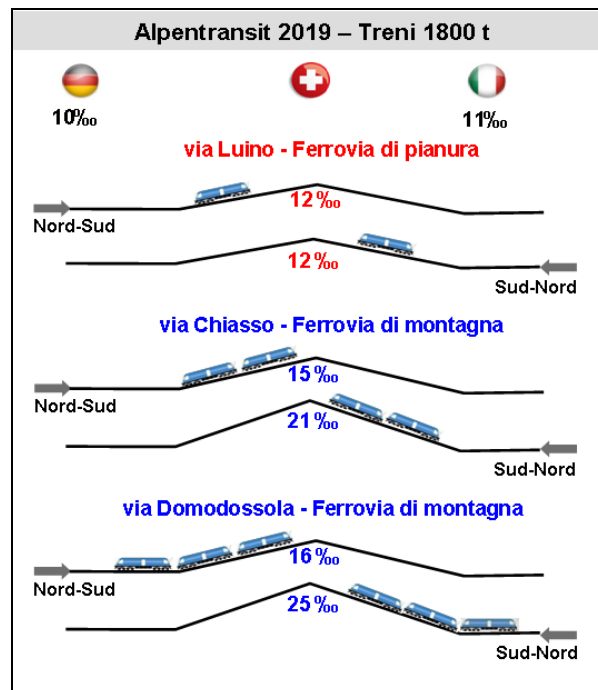
La linea di Luino è la linea di traffico merci ideale anche per un altro motivo: ha una pendenza massima del 12‰, e dopo l'apertura del tunnel di base del Gottardo sarà l'unica vera ferrovia di pianura nel corridoio Rotterdam-Genova. Via Luino in futuro potranno transitare treni da 1800 tonnellate con un'unica locomotiva. Sulla linea di Chiasso, invece, permangono delle pendenze del 15-21‰ nella zona di Mendrisio. Ciò significa che i treni merci anche in futuro, nonostante i tunnel di base del Gottardo e del Ceneri, necessiteranno della doppia trazione che grava notevolmente sui costi.

Per il trasporto combinato via Chiasso, l'area di Milano rappresenta l'anello debole

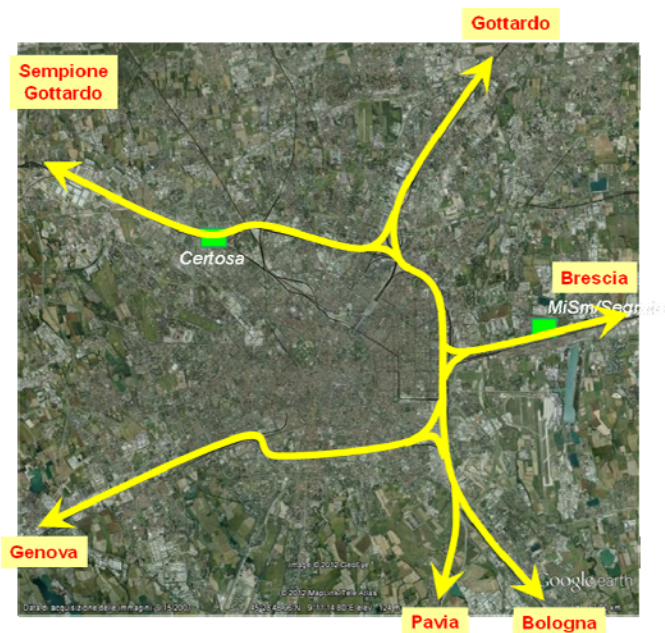
I concetti di trasporto merci che prevedono l'attraversamento di Milano non prendono atto della realtà. Con 2000 treni passeggeri al giorno, l'area metropolitana di Milano è già oggi al limite della sua capacità. I treni merci possono transitare via Chiasso solo di notte, in ristrette fasce orarie e a prezzi di traccia molto elevati. La densità degli insediamenti pone forti restrizioni al transito dei treni che trasportano merce pericolosa. Nella zona urbana un potenziamento delle linee per i treni lunghi 750 metri è impensabile.

Potenziare le linee di accesso ad Alptransit via Chiasso ha senso solo in combinazione con la Gronda Est via Seregno/Bergamo.

Per decongestionare la direttrice via Chiasso/Milano si prevede la costruzione della cosiddetta Gronda Est tra Seregno e Bergamo. La realizzazione di questa nuova ambiziosa opera potrebbe però protrarsi ben oltre il 2025. Fino a quel momento tutti i treni merci via Chiasso dovranno transitare sulle attuali linee con le loro forti limitazioni in termini di capacità e di produttività. Questo concetto compromette il trasferimento del traffico ed è controproducente per l'obiettivo di produttività del trasporto combinato.



Le forti pendenze delle linee sono fatali per l'economicità del trasporto merci: limitano il peso dei treni o rendono necessaria la costosa trazione multipla.



L'area metropolitana di Milano non offre capacità residue per la realizzazione di un efficiente corridoio per il trasporto merci.

Le capacità dei terminal nella zona di Milano lungo l'asse di Chiasso sono esaurite.

I terminal di trasbordo minori situati nell'area urbana di Milano saranno abbandonati per creare capacità per il trasporto passeggeri. A est di Milano si potranno realizzare nuovi terminal solo nel medio termine, ad esempio con i progetti dei terminal di Brescia (Hupac assieme a Trenitalia) e di Treviglio (Trenitalia). Tuttavia fino a ben oltre il 2025 il collegamento a est avverrà attraverso il nodo di Milano con le citate restrizioni.

In sintesi

- ▶ **Un cambio di strategia dalla linea di Luino alla linea di Chiasso avrebbe gravi conseguenze per il trasporto combinato non accompagnato.**
- ▶ **La linea Bellinzona-Luino-Novara deve essere sviluppata in misura moderata per consentire una gestione efficiente ed economica degli attuali volumi di traffico.**
- ▶ **E' necessario porre rapidamente mano agli urgenti lavori di potenziamento di modesta entità, concordati anni fa, quali ad esempio l'allungamento dei binari di incrocio („Piattaforma Luino II“).**
- ▶ **In prima priorità va adeguata l'attuale linea Bellinzona-Luino-Novara.**
- ▶ **In seconda priorità si dovrà porre mano alla realizzazione di un corridoio per il trasporto combinato via Chiasso e alla Gronda Est Seregno-Bergamo.**
- ▶ **Obiettivo a lungo termine deve essere la gestione equilibrata del trasporto combinato attraverso le tre linee attuali via Luino, Chiasso e Domodossola.**

Ulteriori informazioni:

Hupac SA
Viale Manzoni 6, CH 6830 Chiasso
Irmtraut Tonndorf
Tel. +41 91 6952936
itonndorf@hupac.ch

VAP – Associazione dei Caricatori
Ringlikerstrasse 70, CH-8142 Uitikon
Frank Furrer
Tel. +41 44 4911595
furrer.vap@bluewin.ch

Unione dei Trasporti Pubblici
Dählhölzliweg 12, CH-3000 Bern 6
Hans-Kaspar Schiesser
Tel. +41 31 3592344
hanskaspar.schiesser@voev.ch

