

## COMUNICATO STAMPA

### Potenziamento dell'asse del Sempione: prioritario per lo sviluppo del Verbano Cusio Ossola.

La Provincia del Verbano Cusio Ossola considera d'interesse prioritario per il territorio il rafforzamento di relazioni con il Canton Vallese e la Confederazione Elvetica per giungere a un potenziamento – efficace in termini economici, sostenibile in chiave ambientale – dell'asse ferroviario del Sempione.

Consapevole delle ricadute che in termini di sviluppo territoriale possono derivare dall'agganciare lo scalo merci Domo2 al corridoio ferroviario 24 Genova-Rotterdam (che a livello novarese si va a intersecare con il Corridoio 5 Lisbona-Kiev), già nel 2010 - grazie all'intervento dell'allora sottosegretario alle infrastrutture Bartolomeo Giachino - la Provincia del VCO riuscì a ottenere l'inserimento dello scalo ossolano nel Piano Nazionale della Logistica. Un richiamo nella programmazione infrastrutturale nazionale che prevedeva anche il finanziamento di una prima progettazione di un tunnel di base Domodossola-Briga, per superare la strozzatura della galleria elicoidale di Varzo.

Le vicende politiche nazionali, con la rigorosa stretta dell'ultimo anno su spesa e investimenti, hanno messo il freno al progredire di progetti che restano in primo piano nelle prospettive di sviluppo del Verbano Cusio Ossola.

Intanto l'azione a sostegno della realizzazione di una piattaforma di logistica avanzata allo Scalo Domo2 è proseguita con il suo riconoscimento nel Piano Logistico Regionale, in fase di approvazione. Domo 2 rientra infatti tra i quattro scali ferroviari d'interesse per il Piemonte insieme a quelli di Torino, Alessandria e Novara.

*“Il Piemonte – dichiara il **Presidente della Provincia del Verbano Cusio Ossola Massimo Nobili** – è il retroporto naturale della Liguria. Una potenzialità, ad oggi solo parzialmente messa a frutto e dalla quale potrebbe derivare un contributo davvero importante alla ripresa economica della Regione, e del VCO se calata sulla realtà di Domo2. Gli amici svizzeri ci hanno più volte ricordato come stiamo perdendo un giro d'affari da 600 milioni di euro l'anno, risultanza dei due milioni di container, per un valore ciascuno di 300 euro l'uno, che potrebbero annualmente transitare dal Piemonte ma che invece, per carenze infrastrutturali, prendono altre rotte. Esperti sostengono che il valore di questi container sale a 2300 euro l'uno, se aperti sul territorio per assemblare componenti o adattare le merci al mercato italiano. A conti fatti si parla di 4 miliardi di fatturato, che con tasse e Iva, raggiungerebbero i 7,5 miliardi”.*

*“Negli ultimi anni Provincia, Camera di Commercio e SAIA SpA hanno redatto analisi delle possibilità di rilancio dello scalo di Beura Cardezza. A questi si aggiunge il recente studio che FinPiemonte ha realizzato con l'Università del Piemonte Orientale e che indaga l'interesse di operatori locali, in particolare della filiera lapidea, per insediamenti di attività produttive che vadano oltre al settore delle spedizioni. Domo 2, in questa prospettiva, non si porrebbe in competizione ma in sinergia al CIM di Novara. E' una progettualità alla quale insieme bisogna lavorare”* evidenzia Nobili.

*“Lo scalo di Domo2 deve trovare un suo posizionamento in un quadro aggiornato della logistica internazionale. Per la sua realizzazione si sono vincolati 900 mila metri quadrati in una posizione strategica sul corridoio 24 ma che al Verbano Cusio Ossola hanno tolto un'importante superficie utilizzabile a fini produttivi in una zona, attraversata dal corso del Toce, e già sacrificata dal paesaggio di metanodotti, elettrodotti, superstrada e ferrovia”* dice l'**Assessore provinciale ai Trasporti Gianpaolo Bardonè**, che sottolinea come negli ultimi dieci anni sulla linea del Sempione il traffico merci si sia triplicato, mentre nello stesso periodo sul Gottardo, abbia registrato una flessione.

Se sul Gottardo dal 2000 al 2011 si è passati da 16,8 a 14,4 milioni di tonnellate, il Sempione – secondo dati desunti dal bollettino 'ALPINFO' – ha visto crescere il movimento di merci da 3,7 milioni a 11,3 milioni di tonnellate. Di queste, 2,9 milioni sono riferite a carri merci; 6,8 a traffico combinato non accompagnato (grossi container); 1,6 milioni di tonnellate a traffico combinato accompagnato (la cosiddetta 'autostrada viaggiante').