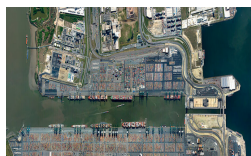




La Francia rischia di perdere i fondi UE per la Torino-Lione



Hannibal potenzierà a febbraio il treno fra Melzo e Rotterdam



BlackRock estende le attività nel trasporto acquisendo Gip



Nuovi divieti per camion in Austria il sabato



Pronto il nuovo ponte di Vigevano, ma non ha strade di accesso

Più concreta la riapertura della ferrovia Santhià-Arona per le merci

Lunedì, 15 Gennaio 2024 19:36

di Redazione



Uno studio di fattibilità non si nega a nessuno, e spesso è solo l'alibi per prendere tempo, ma quando c'è l'impegno concreto a stanziare i fondi, allora vuol dire che un minimo di prospettive esistono. Stiamo parlando dell'ipotesi della **riapertura all'esercizio della ferrovia Santhià-Arona**. Rfi ha formalmente comunicato di aver stanziato cinque milioni di euro per finanziare uno studio di fattibilità per la riattivazione di una linea che creerebbe un collegamento diretto tra l'area torinese e il Piemonte occidentale e il valico italo-svizzero del Sempione. Il progetto prenderà il via nel corso del 2024.

L'impegno era stato assunto a fine novembre 2022 nel corso di un incontro tra le ferrovie ai massimi livelli con gli amministratori delegati del gruppo Fs e di Rfi, la Regione Piemonte e la Provincia di Novara. Su questa linea piemontese **non circola più un treno dal 17 giugno 2012**, in quanto il servizio, allora solo passeggeri, era stato sospeso perché giudicato antieconomico dalla Regione Piemonte.

La svolta non è casuale perché l'ipotesi più concreta per la riapertura della Santhià-Arona nasce dal presupposto di creare un **itinerario merci alternativo tra l'area piemontese occidentale e il Sempione**. E solo questa prospettiva giustificerebbe gli investimenti necessari per il ritorno all'esercizio. Per tutti questi anni la linea è rimasta abbandonata a sé stessa e quindi per il suo ripristino si dovranno eseguire diversi interventi di riqualificazione e potenziamento, con costi valutati da Rfi in una forbice compresa tra 36 e 44 milioni di euro.

La Santhià-Arona è sempre stata una linea non elettrificata, quindi a trazione termica, e percorsa solo da treni locali passeggeri oltretutto con un servizio ridotto al minimo. Renderla adatta per il traffico merci significa **ipotizzare anche la sua elettrificazione**. La linea nel suo complesso si sviluppa per 65 chilometri e ha un tracciato favorevole soprattutto in pianura, ma anche nell'area prealpina non supera mai una pendenza del nove per mille, quindi idonea per il servizio merci senza limitazioni, anche se costellata da numerosi attraversamenti stradali protetti da 34 passaggi a livello.

L'idea del ripristino di questa linea non è del tutto nuova. La riapertura al traffico commerciale della Santhià-Arona figurava all'interno delle dieci **proposte progettuali per rilanciare la logistica** contenute in un documento presentato nell'ottobre 2021 e messo a punto da Confindustria Piemonte con il contributo di Unioncamere e condiviso con la Regione.

Nel frattempo c'è stata la **revisione dei corridoi transeuropei Ten-T** e la linea, se valorizzata dal punto di vista del trasporto merci, potrebbe essere inserita in questa prospettiva, anche perché si stanno investendo risorse importanti su tutte le linee di collegamento con i valichi svizzeri, anche grazie al cofinanziamento a fondo perduto garantito dalla Confederazione elvetica.

Piermario Curti Sacchi



© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella [pagina Facebook di TrasportoEuropa](#)



Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa?

Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!

[« Articolo precedente](#)

[Articolo successivo »](#)

ARTICOLI CORRELATI



Riparte l'iter per il raddoppio della ferrovia Novara-Arona



Senza interventi, la ferrovia del Sempione non è più competitiva



Come sarà adeguata la ferrovia del Sempione



Treni SBB Cargo deviati dal Sempione al Brennero

CONTENUTI SPONSORIZZATI