

Dal luglio 2019 il Boschetto torna nella disponibilità delle Ferrovie statali (e di Mercitalia), mentre i soci pubblici dell'interporto hanno ceduto completamente la mano a Hupac, che ne ha la maggioranza, e al gruppo Gavio.



Si rimescolano le carte nella logistica novarese. Se da una parte il Cim, **l'interporto di Novara passa tutto in mani private,**

dall'altra lo scalo merci del Boschetto torna a Mercitalia e quindi direttamente alle ferrovie statali. Non è dunque decollato il piano di fare del nodo novarese un unico polo intermodale. Dal primo luglio 2019 il Boschetto è tornato nella disponibilità delle Ferrovie. Non è stata rinnovata la convenzione sottoscritta nel 2011 tra il Cim e l'azienda ferroviaria che in cambio della gestione prevedeva un piano di ammodernamento. Tra i due soggetti non si è trovata l'intesa per divergenze di ordine economico. Non è detto però che in futuro non si possano rivedere le posizioni, anche perché nel frattempo tutte le carte in tavola sono cambiate.

I soci pubblici, vale a dire Finpiemonte (la finanziaria di partecipazioni regionale), Sito (la società dell'interporto di Torino), Comune e Provincia di Novara hanno passato la mano con la cessione delle loro quote. Dal controllo pubblico si è passati quindi a una gestione totalmente privata, con **Hupac azionista di maggioranza** insieme al gruppo Gavio che esprime la presidenza nella figura di Rino Canavese, mentre la società svizzera ha nel board il vicepresidente Bernhard Kunz e l'amministratore delegato Piero Solcà.

Il nuovo assetto proprietario non rappresenta solo un cambio di teste, ma anche una decisa evoluzione passando **da un modello che presidiava il territorio a un modello di sviluppo.** Hupac ha la gestione diretta anche del terminal intermodale di Busto Arsizio-Gallarate destinato a entrare in un'ottica di ampio respiro insieme al polo novarese con lo sguardo rivolto al bacino del mediterraneo e soprattutto al terminal di Vado Ligure. Rfi, la società della rete ferroviaria nazionale, ha confermato l'intenzione di investire per realizzare una bretella merci dall'interporto direttamente collegata con la linea del Sempione. Resta però irrisolto il nodo di un più agevole collegamento verso sud e quindi verso le linee liguri, ora limitato dalla confluenza e dalle

interferenze con lo scalo di Novara. In compenso il Cim, qualora non si rivedessero gli accordi per il Boschetto, potrebbe rispolverare il progetto di ampliamento del polo intermodale verso est, nell'area tra Pernate e Galliate.

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!