

Porti, asse ferroviario e logistico tra Liguria e Svizzera. Toti e Signorini: “Grande opportunità di sviluppo” [foto](#)

"Un mare di Svizzera", il convegno che si è tenuto a Lugano: convogli ferroviari di 750 metri che garantiranno tariffe competitive con quelle dei porti del Nord Europa

di **Redazione** - 14 marzo 2018 - 15:11



Savona/Vado L. “I porti della Liguria sono il principale sistema portuale del Mediterraneo, perché sono connessi all’Europa che conta di più dal punto di vista economico. Siamo un asse fondamentale dello sviluppo non solo del Nord Ovest, ma dell’Europa: nel bacino del mediterraneo ci siamo noi, lo presidiamo da centinaia di anni. Per questo i porti della Liguria dovrebbero avere una legge speciale”. Lo ha detto il Presidente Toti intervenendo a Lugano a “Un mare di Svizzera”, Conferenza internazionale dell’Autorità di sistema portuale Mar Ligure Occidentale.

“Se noi siamo il porto d’Italia, e per volumi lo siamo ormai in assoluto, i porti della Liguria dovrebbero avere un’unica autorità: da Vado alla Spezia, passando per i due porti di Genova un’unica regia con regole più snelle per competere con i porti di Amburgo, di Anversa e di Rotterdam, un sistema portuale integrato al primo sistema logistico del mediterraneo; dove i privati possano entrare, dove le autorità locali siano adeguatamente rappresentate e possano essere parte in causa”.

FOTO

“Dobbiamo avere la certezza che la governance funzionerà una volta che questi investimenti saranno stati fatti, altrimenti avremo buttato dei soldi in un deserto. Ma siamo già sulla strada giusta” ha concluso il governatore ligure.

Le indicazioni emerse dal convegno tenutosi oggi a Lugano, presso la sede del Lac, hanno confermato che i tempi sono maturi per un netto cambio di rotta nell'assetto dei trasporti continentali sull'asse Nord-Sud e quindi per i porti di Genova e Savona. Lo ha colto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, che non ha solo ribadito i tempi delle nuove infrastrutture nei porti di Genova e Savona, per investimenti complessivi pubblici e privati (comprensivi della nuova diga) che supereranno i 2 miliardi, ma ha illustrato un piano dettagliato di recupero di efficienza nel trasporto merci, che traguarda convogli di 750 metri di lunghezza tariffariamente del tutto concorrenziali con i porti del Nord Europa.

E questo è in linea con l'accelerazione in atto per il completamento dell'asse ferroviario-logistico fra Genova-Milano-Lugano-Zurigo-Strasburgo e la sua trasformazione in un moltiplicatore di Pil e occupazione nelle aree, in primis del Nord ovest italiano, attraversate.

E non casualmente il convegno è stato patrocinato dall'Ambasciata di Svizzera in Italia e dall'Ambasciata d'Italia in Svizzera, con una partecipazione al convegno a Lugano che ha fornito la migliore testimonianza di un preciso interesse anche delle aziende svizzere a tornare a sperimentare l'efficienza del sistema portuale ligure.

Paolo Signorini ha sottolineato che "esistono già oggi tutte le possibilità per recuperare competitività attraverso il costante efficientamento in atto dei servizi portuali e l'indispensabile recupero di concorrenzialità del trasporto su ferro che non possono prescindere, come emerso a più voci dal convegno, dall'entrata in funzione delle nuove infrastrutture sull'asse Mediterraneo-Reno. Signorini ha individuato in due asset le chiavi del successo futuro di Genova e Savona. Da un lato, gli investimenti in nuove infrastrutture portuali che consentiranno l'attracco delle grandi navi portacontainer e che, includendo anche lo spostamento e quindi la creazione della nuova diga, si concentreranno sul bacino di ponente del porto con investimenti complessivi che supereranno – come sottolineato dal presidente – i due miliardi. Dall'altro la svolta infrastrutturale ferroviaria e una governance efficiente delle nuove infrastrutture.

Il commissario europeo per il Corridoio Reno-Alpi, Pawel Wojciechowski, ha sottolineato come questo corridoio rappresenti una priorità assoluta per l'Europa.

In sostanza i fattori trainanti di questa rivoluzione, evidenziati nell'incontro sono: accelerazione nei lavori di costruzione del Terzo Valico fra Genova e Milano, che renderà possibile uno spostamento massiccio da strada a rotaia anche del traffico merci in container. La nuova linea ferroviaria è confermata per l'entrata in esercizio nel 2021, in contemporanea con l'operatività dei nuovi terminal container di Genova e Savona che potranno generare un traffico di oltre 5 milioni di teu. I tempi di percorrenza dei treni passeggeri Genova-Milano potranno scendere a 45 minuti con un effetto di totale integrazione fra le due città; completamento ed entrata in servizio nello stesso anno del Traforo del Monte Ceneri fra Lugano e il Gottardo che abatterà a partire da dicembre 2010 i tempi di percorrenza fra Lugano e Zurigo a un'ora e 45 minuti; approvazione definitiva e avvio dei lavori del tratto di collegamento ferroviario veloce fra Lugano e Milano, con abbattimento a 22 minuti dei tempi di percorrenza, e con completamento via Seregno dell'intero Corridoio Genova-Nord Europa. Costo dell'opera, 12 miliardi in project finance, con studio di fattibilità finale oggi all'esame della Bei.