

Toti: “Una legge speciale per i porti liguri”

Dall’assise di Lugano l’appello degli operatori italiani e svizzera alla realizzazione del Terzo Valico: “ Non farlo sarebbe una follia”

Una legge speciale per i porti della Liguria. A chiederla è il presidente della Regione Giovanni Liguria durante il suo intervento al convegno “ Un mare di Svizzera”, andato in scena a Lugano davanti a una nutrita rappresentanza di operatori economici della Confederazione e a esponenti della community portuale genovese. « Se noi siamo il porto d’Italia, i porti della Liguria dovrebbero avere un’unica autorità, da Vado alla Spezia, passando per i due porti di Genova — aggiunge Toti — Serve un’unica regia con regole più snelle per competere con i porti del Nord Europa, Amburgo, Anversa e Rotterdam. Un sistema portuale integrato dove i privati possano entrare e le autorità locali rappresentate. 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».

Il convegno diventa anche l’occasione per tornare sul tema-chiave, quello delle infrastrutture. Un porto che ambisce a tornare il punto di riferimento commerciale per la Svizzera non può certo avere infrastrutture insufficienti. Per questo non ci sono alternative alla realizzazione del Terzo Valico. « Non è possibile bloccarlo — continua Toti — L’opera è già partita e le talpe in questo momento stanno scavando nelle montagne. Bloccare un’opera completamente finanziata nella quale sono stati investiti più di 5 miliardi di euro già accantonati sarebbe gettare via centinaia di milioni di euro degli italiani e lasciare un’incompiuta degna di un’altra Italia che non vorremmo più vedere. Il Terzo Valico, la grande diga e i binari nel porto di Genova, il secondo anello ferroviario sono tutti investimenti improcrastinabili».

Le scadenze per l’avvio delle grandi opere sono peraltro molto ravvicinate: fine 2020 per il traforo del Ceneri, fine 2021 per il Terzo Valico, mentre si accendono i riflettori sul progetto del treno Milano- Lugano in 22 minuti. Bisogna quindi correre e recuperare efficienza, spiega come spiega il presidente dell’autorità del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini che punta ad attivare treni merci lunghi 750 metri, con tariffe concorrenziali con i porti del Nord Europa.

«Esistono già oggi tutte le possibilità per recuperare competitività — spiega Signorini — 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».

Si riconsolidava quindi l'asse ferroviaria fra l'Italia e la Svizzera. E non è un caso che proprio Genova sia stata scelta come sede, nell'aprile del 2019, del Forum bilaterale fra Italia e Svizzera.

«Pensare di non fare il Terzo valico ferroviario con lo stato di avanzamento attuale di lavori e di finanziamento è una follia » chiude il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci. «Il progetto annunciato di un tunnel per collegare Lugano e Milano in venti minuti, pronto fra dieci anni, non molto dopo l'inaugurazione del Terzo Valico, vorrebbe dire Lugano e Genova collegate in poco più di un'ora — spiega il leader degli agenti marittimi italiani — Ma senza Terzo Valico e con le altre opere la Pianura Padana sarà il Nord Europa in maniera completa e a Genova non resteremo come siamo, saremo esclusi, il porto potremo tombarlo e farne parcheggi. E poi smettiamola di chiamarlo Terzo Valico, in realtà dovremmo chiamarlo Primo valico. Gli altri due non sono veri valichi utilizzabili per il sistema merceologico moderno, perché hanno salite e discese non adatte per i treni merci ».