

PORTI

Collegamento alta velocità / alta capacità fra Lugano e Milano

Porti di Genova e Savona garantiranno tariffe competitive con quelle dei porti del Nord Europa



Pubblicato
2 ore fa

il giorno
14 marzo 2018

Da
[Massimo Belli](#)



LUGANO – Traforo del Ceneri, nel Dicembre 2020 e Terzo Valico nel 2021, mentre si accendono i riflettori sul progetto del treno Milano – Lugano (22 minuti e un effetto choc sul Pil). Firma di un atto di collaborazione economica fra Genova e Lugano.

Le indicazioni emerse dal convegno "Un mare di Svizzera", 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 due 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 ciò collima 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.

È questo il segnale scaturito, forte e chiaro, dall'incontro svoltosi oggi a Lugano e organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale di Genova e Savona. Incontro che ha svelato le tappe concrete di questa accelerazione destinata a provocare una vera e propria rivoluzione derivante dal taglio drastico dei tempi di percorrenza dei treni, ma anche un effetto indotto travolgente sul Pil.

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 detto 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:

1) 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 cinque 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;

2) 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;

3) 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.

La conferma di un deciso impegno, sia di Italia che di Svizzera sul completamento di questo asse è stata fornita a Lugano anche dall'annuncio congiunto dei sindaci Bucci e Borradori di un Patto di collaborazione fra Genova e Lugano e dalla scelta, inusuale e senza precedenti, di Genova come sede, nell'aprile del 2019, del Forum bilaterale fra Italia e Svizzera che accenderà i riflettori su una percorrenza ferroviaria, oggi fantascientifica, ma destinata a diventare realtà di poco più di un'ora fra Genova e Lugano.

Prendendo la parola, Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la federazione nazionale degli agenti marittimi, è stato categorico sull'importanza del Terzo Valico per Genova, che vede contrari gli esponenti del Movimento 5 stelle: "Pensare di non fare il Terzo valico ferroviario con lo stato di avanzamento attuale di lavori e di finanziamento è una follia".

"Il progetto annunciato oggi 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. 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" ha ironizzato, ma non troppo Duci parlando a Lugano a margine del convegno "Un mare di Svizzera".

Il Terzo Valico ferroviario dei Giovi, insomma, è indispensabile per collegare i porti liguri al cuore dell'Europa passando per la Svizzera e riconquistare i traffici che ora transitano dagli scali del Nord. "Dobbiamo smetterla di chiamarlo Terzo Valico, in realtà dovremmo chiamarlo Primo valico – ha sottolineato Duci -. Gli altri due non sono veri valichi utilizzabili per il sistema merceologico moderno, perché hanno salite e discese che non sono adatte per i treni merci".

Per quanto riguarda l'alleanza del porto di Genova con la Svizzera, c'è da lavorare su più fronti. "Se guardiamo lo spostamento dei traffici dal Nord Europa al Mediterraneo negli ultimi dieci anni la percentuale è cresciuta a favore del Mediterraneo più di quanto non sia cresciuto il quantitativo di traffici svizzeri che passa dai porti liguri – ha concluso Duci – quindi il mercato ha premiato il Mediterraneo più di quanto la Svizzera non abbia fatto con l'Italia. C'è un elemento di fiducia che va riconquistata".