

Con la superferrovia Genova vuole diventare il porto di Lugano

Pubblicato: Giovedì 15 Marzo 2018



Sarà Genova il porto “naturale” della Svizzera in futuro? In passato, lo è già stato. «Fino alla fine della Seconda Guerra Mondiale» spiega il **professor Remigio Ratti**, grande sostenitore del sistema **Alptransit**, la ferrovia ad alta capacità attraverso le Alpi. Nel tempo però la concorrenza dei porti del Nord ha prevalso e inizia a preoccupare – non sostanza, ma spia d’allarme – anche la possibile concorrenza della “silk road”, il collegamento terrestre con la Cina.

Ecco perché l’**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** (i porti di Genova, Vado Ligure, Savona) ha deciso di venire a **bussare dalle parti di Lugano**. Con un convegno in grande stile, con vertici politici a scala regionale, con tantissimi addetti ai lavori, in una sede di primissimo piano, il nuovissimo complesso del Lac – Lugano Arte e Cultura.

La sfida, per l’insieme della portualità ligure, è centrale: “agganciare” la Svizzera, il Canton Ticino in particolare, e ottenere sostegno al proseguimento verso Sud della “superferrovia” ad alta capacità. Risolvendo i colli di bottiglia delle tratte a binario unico sul confine («la mulattiera» dei valichi di Luino, stando a celebre definizione del già citato Remigio Ratti), il nodo problematico del passaggio da Milano, ma anche il passaggio degli Appennini, con una nuova spinta a quel Terzo Valico che ha incontrato resistenze (anche per l’impatto ambientale) e poca convinzione politica.

«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» ha spiegato **Paolo Signorini**, presidente dell'Autorità Portuale ligure. Genova e Savona a Lugano sono venute a presentare gli investimenti sui bacini dei porti ma anche a ribadire la convinzione che il futuro passi anche dai sistemi di trasporto ferroviari (foto: **Philipp Schäfer, Flickr**).



L'intervento di Christian Colaneri, della Direzione Commerciale ed Esercizio Rete di RFI, gestore della rete FS: ha ribadito l'investimento per l'adeguamento delle linee italiane dell'asse Genova-Rotterdam a caratteristiche moderne, tra cui la lunghezza massima dei convogli portata a 750 metri per aumentare la portata

A Lugano c'era anche il **commissario europeo** per il Corridoio Reno-Alpi, **Pawel Wojciechowski**, ha ricordato che il Corridoio è **oggi la galleria dell'Alptransit Gottardo**, ma anche la futura galleria del Monte Ceneri (attivazione 13 dicembre 2020) e la prospettiva di un nuovo passo anche in Italia, con l'approvazione definitiva e l'avvio dei lavori del tratto di **collegamento ferroviario veloce fra Lugano e Milano** (percorrenza 22 minuti, attraverso la Brianza: 12 miliardi in project finance, con studio di fattibilità finale oggi all'esame della Bei). I sindaci di Lugano e Genova **Marco Borradori e Marco Bucci** hanno annunciato un Patto di collaborazione fra Genova e Lugano e la scelta di Genova come sede, nell'aprile del 2019, del Forum bilaterale fra Italia e Svizzera, spalleggiati anche dal presidente della Regione Liguria, **Giovanni Toti**.



Per Lugano la prospettiva di un rinnovato rapporto darebbe anche più centralità ancora, nella Confederazione, per Genova la sfida resta recuperare quote. La quota di merci intercettate dai Porti del Nord Europa si è ridotta (dal 47% del 2008 al 41% di oggi), ma la Liguria ha intercettato solo una parte dello spostamento verso il Mediterraneo.

Un po' paradossalmente, poi, la ferrovia è uno degli elementi centrali per rilanciare i porti, ma contemporaneamente diventa un – **quasi inatteso** – *competitor* sulla tratta più trafficata dalle merci al mondo, quella dal Far East all'Europa. È la **“silk road” ferroviaria**, il collegamento su rotaia dalla Cina al cuore d'Europa (e viceversa): il **primo treno “direttissimo” è partito da Mortara**, in Lomellina, ma nel frattempo si è già aggiunto anche quello da **Busto Arsizio Hupac** ([vedi qui](#)). «Un rischio», l'ha definito **Antonio Maneschi**, imprenditore di un grande gruppo marittimo. La crescita del collegamento terrestre Europa-Cina è veloce: «Ci sono voluti due anni e mezzo per fare i primi 1000 container, poi otto mesi e mezzo per i successivi mille, poi cinque e mezzo per altri mille, per gli ultimi mille son bastati due mesi e mezzi».

Traffico di merci che passa anche su Alpransit: la competizione globale passa anche da Busto, Gallarate, le rive del Lago Maggiore.

Roberto Morandi
roberto.morandi@varesenews.it