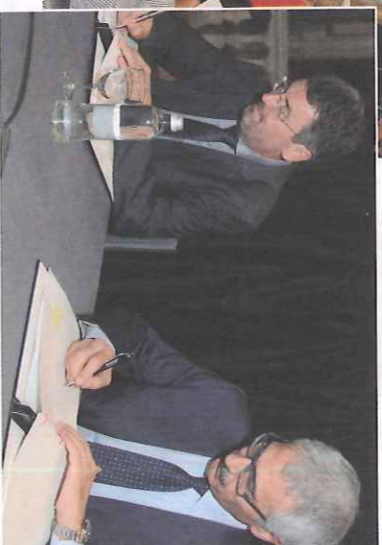


TRANSITI ALPINI E TRASPORTO COMBINATO

IL CONVEGNO di Alptransit a GENOVA



■ **Nicola Capuzzo**

Entro il 2020 l'asse ferroviario Nord Italia - Rotterdam sarà completato. Non si potrà invece definire completamente l'intero Corridoio dei due Mari tra Genova e Rotterdam almeno fino a quando non saranno portati a termine i lavori del cosiddetto Terzo Valico tra il capoluogo ligure e Milano

La Conferenza Internazionale di Alptransit (foto) ospitata a Genova presso il Palazzo Ducale è stata l'occasione per fare il punto sul progetto del Corridoio ferroviario Genova - Rotterdam. A lato la firma dell'accordo di finanziamento Svizzera Italia siglato da Maurizio Gentile, AD RFI, a destra, e Peter Füglistaler, Direttore Ufficio Federale dei Trasporti Svizzero

I Corridoio Reno - Alpi è stato al centro del dibattito della Conferenza Internazionale 2014 organizzata (non a caso) a Genova dalla Confederazione Svizzera e da Alptransit, la società interamente controllata dalle Ferrovie federali svizzere (FFS) committente della nuova trasversale ferroviaria alpina sull'asse del San Gottardo (con le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri).

Il messaggio (nemmeno tanto sbliminare) per la piazza genovese che ha ospitato l'evento è stato il seguente: "Cari genovesi, in Svizzera abbiamo quasi completato i tratori che dovevamo fare, vi finanziamo con 120 milioni di euro anche l'adeguamento della via ferroviaria che attraverso Luino arriverà a ovest di Milano, ma se non realizzerete il Terzo Valico il corridoio Reno - Alpi si fermerà a Milano".

La Conferenza Internazionale ospitata dal capoluogo ligure è stata l'occasione per formalizzare la convenzione tra l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) per il

finanziamento, la pianificazione e la realizzazione degli adeguamenti necessari sulla linea di Luino. Questa Convenzione, conclusa in attuazione dell'Accordo bilaterale che i due Paesi hanno firmato il 28 gennaio scorso, definisce i requisiti tecnici del corridoio di quattro metri da realizzare entro il 2020 tra la Svizzera e Novara/Busto Arsizio, e disciplina le modalità di sorveglianza del progetto. L'UFT per quest'opera garantisce il finanziamento delle misure previste sulla linea di Luino per 120 milioni di euro.

«L'ampliamento del profilo di spazio libero dell'asse ferroviario del San Gottardo - ha spiegato Peter Füglistaler, Direttore dell'Ufficio Federale dei Trasporti della Confederazione Svizzera - è un elemento importante della politica svizzera di trasferimento del traffico, alla luce del crescente impiego di semirimorchi con altezza agli angoli di quattro metri da parte del settore dei trasporti e della logistica. A questo proposito il Parlamento ha approvato un credito complessivo di 990 milioni di franchi (*oltre* 820

milioni di euro, *Ndr*), comprendente i fondi per gli interventi in Italia. In Svizzera, tra Basilea e il

versante sud delle Alpi, sono complessivamente necessarie 170 misure di ampliamento (adeguamenti di gallerie, pensiline, linee di contatto, segnalatica e cavalcavia). L'intervento maggiore è costituito dalla realizzazione della nuova galleria del Bözberg, lunga due chilometri».

Il corridoio Reno - Alpi può esplicare i suoi effetti solo se anche in Italia il profilo sarà ampliato permettendo così ai convogli ferroviari di poter raggiungere i terminali intermodali del Nord Italia. Anche tra Chiasso e Milano il profilo delle gallerie sarà ampliato a quattro metri ma questi lavori saranno finanziati dall'Italia (per circa 40 milioni di euro) e i fondi necessari dovranno essere individuati mediante un apposito decreto del Governo. Questo significa che fra le banchine del porto di Rotterdam e i terminali padani di Milano Smistamento, Busto Arsizio, Gallarate e Novara potranno essere operati via Gottardo (in tempi diversi a seconda delle

linee, ma complessivamente entro il 2020) treni lunghi 750 metri con profilo P400.

Solo un Corridoio nord - sud?

Durante la Conferenza Internazionale ospitata a Genova presso Palazzo Ducale, dalla platea si è



Peter Füglistaler: «Attualmente attraverso il Gottardo le merci viaggiano prevalentemente in direzione sud, dal Nord Europa verso il Nord Italia, ma tra qualche anno, se sarà completato il tunnel del Terzo Valico tra Milano e Genova, i flussi potranno bilanciarsi»



Carlo Mearrelli: "Se si tratta di un corridoio solo per le merci che dal Nord Europa viaggiano verso Sud per raggiungere il Settennario non è quello che Assolistica intende per opportunità"