

Testo della nota inviata in data 9 dicembre 2003 alla Commissione Europea (e per conoscenza ai parlamentari liguri) dal Comune di Genova a firma congiunta Sindaco Giuseppe Pericu e Assessore alle Reti infrastrutturali Marta Vincenzi per la seduta della Commissione del 13 dicembre 2003

Ai Signori
Presidente della Commissione Europea
Professor Romano Prodi
Vicepresidente della Commissione Europea
Dottoressa Loyola de Palacio

OGGETTO: richiesta di inserimento nella quick start list del progetto TEN n° 24 linea ferroviaria Genova-Rotterdam (Ponte dei due mari)

E' certamente un dato positivo l'inserimento del progetto TEN n° 6 (denominato corridoio 5), corrispondente alla linea ferroviaria Lione Torino - Milano - Trieste - Lubiana - Budapest e integrato con il tracciato Genova - Milano, nella quick start list recentemente approvata dalla Commissione Europea in quanto rappresenta un primo significativo e articolato sistema di trasporto inteso a coordinare strutture ferroviarie, centri portuali, autostrade del mare, nodi autostradali e aeroporti.

Resta tuttavia da affrontare con altrettanta urgenza l'aspetto infrastrutturale del collegamento ferroviario Genova - Basilea - Duisburg - Rotterdam/Anversa rappresentato dal progetto TEN n° 24 (denominato Ponte dei due Mari) il quale, per i motivi qui di seguito illustrati, ha una valenza altrettanto essenziale allo sviluppo del trasporto in ambito Europeo.

La Transpadana (corridoio 5) di cui al progetto TEN n.6, costituita dal tracciato ferroviario Lione-Trieste-Lubiana-Budapest-Ucraina, si interseca in due punti con il tracciato ferroviario (progetto TEN n. 24, indicato come "Ponte dei due Mari") Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam-Anversa. L'intersezione avviene in corrispondenza dei nodi di Novara e di Milano.

A tale proposito si rileva la coerenza dell'impostazione assunta dalla convenzione italo-svizzera del novembre 1999 per garantire il collegamento della nuova ferrovia transalpina alla rete italiana ad alta capacità per cui la Svizzera sta realizzando i lavori delle gallerie di base del Loetschberg-Sempione e del Gottardo (la galleria più lunga del mondo - 57 Km -) da concludersi rispettivamente nel 2007 e nel 2014.

E' oggi quindi prioritario completare la linea di alta capacità del terzo valico (Genova-Novati-Tortona) con il potenziamento dell'itinerario Novi-Alessandria-Novara ed intraprendere gli interventi infrastrutturali relativi alla relazione Tortona-Milano-Como-Chiasso per attraversare in senso Sud-Nord l'Europa centrale agganciandosi ai tracciati elvetici in corso di realizzazione.

Inoltre l'interconnessione con la transpadana permette di intersecarsi anche (più ad est) con il tracciato ferroviario di cui al progetto TEN n.1 asse ferroviario Berlino-Monaco-Verona-Bologna-Roma-Napoli-Palermo.

Infine la tratta del tracciato Genova - Rotterdam corrispondente al terzo valico che si diparte da Genova e si sviluppa in direzione di Alessandria e di Tortona, oltre ad intercettare il tracciato della transpadana nei nodi di Novara e Milano, si collega ad Alessandria con la linea di Torino (che interconnette nuovamente il Corridoio 5 nella relazione Torino-Lione) e da Tortona con la linea Piacenza-Bologna, interconnettendosi a Piacenza con la relazione Milano-Bologna che a sua volta si inserisce a Bologna con il tracciato Berlino-Palermo.

Da tutto ciò si ricava anche l'essenzialità del progetto del Terzo Valico ("targato" come progetto Genova-Milano) che costituisce il tratto iniziale del corridoio Genova - Rotterdam attraverso il superamento di un tratto estremamente difficoltoso per un rapido attraversamento dell'appennino.

Corridoio che, nella parte centrale del suo percorso, supera agevolmente le difficoltà alpine usufruendo delle costruende gallerie del Gottardo e del Loetschberg-Sempione per proseguire il suo completamento su tracciati assai meno impegnativi dalla progettazione e realizzazione infrastrutturale.

Da questo punto di vista il progetto TEN n. 24 (Ponte dei due Mari) si può quindi considerare il più avanzato in termini di progettazione ed esecuzione delle opere più impegnative. E poiché il tempo necessario per il conseguimento di dette opere è comunque di medio termine (2014), si possono nel

contempo realizzare le opere collaterali necessarie raccordando le rimanenti tratte di completamento dell'intero tracciato.

E' opportuno evidenziare la reciprocità dei vantaggi che i porti posti alle estremità del tracciato ferroviario che collega dei due mari (Genova e Savona sul Mediterraneo, Rotterdam e Anversa sul Mare del Nord) possono trarre dalla nuova infrastruttura, con effetti positivi sulla qualità del trasporto.

Infatti il trasporto via mare attinente alla zona Nord Europa (America del Nord e zone attigue) potrà essere inoltrato rapidamente al centro Europa fino a raggiungere la sua parte sud e, contestualmente, le merci che giungeranno dal Mediterraneo potranno avere il diretto inoltro nell'entroterra Europeo dai porti Liguri di interessati.

L'apertura di alcuni sistemi economici del Nord Africa verso il mercato dell'euro (Libia), il dinamismo di realtà produttive dell'area magrebina e il consolidarsi del peso economico dei traffici del *Far East* attraverso Suez, determinano una oggettiva condizione dinamica per il quale il bacino del Mediterraneo si lascia alle spalle gli anni dell'isolamento geopolitica, aprendosi verso periodi di importante crescita.

All'interno di questo quadro l'arco costiero della Liguria può essere inteso il naturale punto di approdo dei nuovi traffici.

Per quanto riguarda gli scali di Genova e Savona, l'attivazione di iniziative sinergiche (sia per quelle legate ai progetti "autostrade del mare", sia per quelle destinate all'attivazione di un'attrezzatura portuale adeguata all'inoltro ferroviario immediato) permetterebbe di far proprie quote rilevanti della crescente domanda di traffico: le merci giunte in banchina, potrebbero essere indirizzate rapidamente verso i mercati del Centro ed Est Europa, lungo le direttrici del Sempione, Gottardo e Brennero.

Il mantenimento del *trend* positivo che è stato registrato per il 2003 nello scalo genovese, nonostante il quadro di incertezza macroeconomico post 11 settembre, lascia prevedere importanti incrementi di traffico per i prossimi anni.

Genova, che sempre più fortemente vuole presentarsi sulla scena internazionale come Città - Porto, non più come semplice somma di realtà spesso contrapposte ma come sistema realmente integrato, sta già lavorando con il retroterra padano per realizzare una vera e significativa alleanza di Area Vasta, sola prospettiva utile ai fini dello sviluppo futuro compatibile con un nuovo disegno di città vivibile e sostenibile.

Sicuramente significativa in questo senso è la decisione CIPE del 29/09/2003 che approva il progetto preliminare del Terzo Valico, incrementa il costo totale da 4200 a 4290 Meuro tenendo conto delle opere compensative chieste dalle Regioni (in particolare il caso Novi Ligure) e attribuisce a R.F.I. il finanziamento di 319 Meuro per l'avvio di cantieri.

Ma ciò non è sufficiente per il destino di quest'opera che dovrà essere parte di un network Europeo o non esisterà affatto, pur se verrà realizzato totalmente con fondi dello Stato Italiano.

Fermarsi a Tortona e ad Alessandria vuole dire fermarsi nel nulla: occorre assolutamente che la linea AC/AV prosegua verso i valichi alpini (importante sarebbe per i passeggeri anche un raccordo con Malpensa) attraversando i territori comaschi e del Canton Ticino, diventando "Alptransit" scavalchi le Alpi sia attraverso le nuove gallerie del Sempione, sia attraverso il traforo del Gottardo e il Tunnel del Monte Ceneri (che gli svizzeri stanno da tempo realizzando), avvicinando la Lombardia alla Ruhr e mettendo finalmente in connessione questi territori con il Porto di Genova e il Mediterraneo.

Per le motivazioni appena esposte rivolgiamo un pressante invito alla Commissione europea affinché venga inserito il progetto TEN n° 24 nella short quick list, quale condizione necessaria per rendere interamente disponibile il tracciato complessivo Genova-Rotterdam/Anversa contestualmente alla fine dei lavori del terzo valico.

Cordiali Saluti.

Giuseppe Pericu

Sindaco

Comune di Genova

Marta Vincenzi

Assessore Reti Infrastrutturali e Area Vasta

Comune di Genova