

Infrastrutture. Si chiama Lu-Mi-Med e prevede un bond dedicato e un piano di project financing - Già disponibili Nestlé, Maersk, Migros e Gavio

La Tav svizzera punta sull'Italia

Il progetto: nuova linea ad alta capacità da 11,2 miliardi per collegare il Gottardo alla Liguria

Marco Morino
MILANO

Privati in campo per finanziare il completamento a Sud, in direzione Italia, dell'Alp-Transit, cioè della dorsale ferroviaria alpina che attraversa le Alpi e costituisce l'asse centrale del corridoio Genova-Rotterdam. Stiamo parlando della creazione di una nuova linea ferroviaria ad Alta velocità/Alta capacità Lugano-Milano-Mar Mediterraneo (Lu-Mi-Med), che porterà al superamento della linea storica e al collegamento diretto tra la Svizzera e porti liguri di Genova e Savona-Vado.

I gruppi interessati

Al momento i diretti interessati preferiscono restare al coperto e non esporsi pubblicamente. Ma fonti autorevoli interpellate dal Sole 24 Ore indicano nella multinazionale svizzera Nestlé, nella Migros di Zurigo (la maggiore catena di distribuzione del Paese), nel gruppo distributivo svizzero Coop con sede a Basilea, nel gruppo piemontese Gavio (autostrade, trasporti, logistica) e nella compagnia di navigazione danese Maersk i soggetti che vogliono far capo ai porti liguri e valutano con attenzione l'ipotesi del progetto Lu-Mi-Med. La Maersk, per esempio, sta costruendo nel porto di Savona-Vado una maxi-piattaforma logistica, mentre il gruppo Gavio ha investito nell'interporto di Rivalta Scriva, che si posiziona proprio lungo l'asse Genova-Rotterdam.

L'ingresso dei capitali privati nell'operazione Lu-Mi-Med è previsto sotto forma di un *Infrastructure Bond* che potrebbe coprire fino al 20% dell'intero fabbisogno finanziario del progetto. Il restante fabbisogno dovrebbe essere coperto da fondi pubblici, anche convogliando sul progetto Lu-Mi-Med finanziamenti europei. Si tratta di un investimento imponente, da 11,5 miliardi di euro,

per un progetto da realizzare a tappe, che ha l'obiettivo di concludere entro il 2030 il potenziamento a sud, da Lugano a Savona, della nuova linea ferroviaria alpina, anticipandone la realizzazione di un ventennio rispetto a quanto previsto dai piani originari.

Il prolungamento a Sud

Dopo l'inaugurazione lo scorso 1° giugno della nuova galleria di base del Gottardo, ora l'attenzione si sposta sulla prosecuzione della linea oltre i confini elvetici. Sia in Svizzera sia Italia, soprattutto tra gli operatori logistici e tra gli spedizionieri, cresce la consapevolezza che il completamento dei lavori Alp-Transit nel 2020, con l'entrata in funzione in Svizzera della seconda galleria di base, quella del Ceneri, avrà uno scarsissi-

LE PROSSIME MOSSE

Una task force di super esperti al lavoro per le adesioni: non basta, dicono, potenziare le vecchie tratte di Rfi
Obiettivo concessione: 90 anni

mo impatto sull'economia europea non sarà accompagnato dallo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria a nord (verso la Germania), ma soprattutto a sud delle Alpi, verso Milano e i porti liguri.

L'Italia, anche grazie a un finanziamento svizzero di 240 milioni di euro, ha garantito che entro il 2020 completerà gli accessi (lato sud) alla nuova ferrovia di base costruita dagli svizzeri. Il piano di Rfi (gruppo Fs) assicurerà un aumento di capacità lungo le linee attuali, cioè, aumenterà il numero dei treni in transito - in virtù di una serie di adeguamenti tecnologici sui binari. Nel 2020, garantisce Rfi, la capacità di traffico dei valichi Italia-Svizzera sarà sufficiente. Tuttavia, fanno

notare in Svizzera, a ciò non corrisponderà un aumento della velocità, perché i treni, passeggeri e merci, continueranno a circolare sulla linea storica. In prospettiva 2030 per sfruttare al massimo le potenzialità e le velocità impresse dall'Alp-Transit bisognerebbe realizzare quindi una linea ex novo, ad Alta velocità/Alta capacità, che da Lugano arriva a Milano, per poi aggirare il nodo milanese con un by-pass ferroviario e raccordarsi a sud con il Terzo valico dei Giovi attualmente in costruzione tra Liguria e Piemonte.

Lu-Mi-Med

Il progetto pubblico-privato denominato Lu-Mi-Med nasce nel 2014 in Svizzera, ma sta raccogliendo ampi consensi anche in Italia. Un task force interdisciplinare italo-svizzera, formata da esperti di altissimo livello, è già lavoro per far decollare il progetto e raccogliere le adesioni. Promotore del progetto è l'architetto italiano Luca Clavarino. «La nostra idea - spiega Clavarino al Sole 24 Ore - è di ottenere la tratta Lu-Mi-Med in concessione per 90 anni, avanzando formale richiesta ai governi dell'Italia e della Svizzera. Contiamo nell'appoggio della Ue, perché l'opera è di interesse europeo».

Tra i consulenti scientifici del progetto vi è l'economista svizzero Remigio Ratti di Lugano. Ratti, quale deputato al Consiglio nazionale della Confederazione svizzera, riuscì a far approvare una modifica costituzionale tramite cui la Confederazione può avvalersi - per la realizzazione di infrastrutture ferroviarie di importanza strategica - di formule di finanziamento che prevedono la partecipazione all'operazione da parte del capitale privato e di istituzioni nazionali e sovranazionali. È proprio il caso del progetto Lu-Mi-Med.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La mappa del progetto

I dettagli del nuovo collegamento tra la Svizzera e la Liguria

LEGENDA

 Project LuMiMed

 Realizzazione e potenziamenti a carico di RFI

 Treni passeggeri

 Treni merci

Il by-pass merci di Milano

78 chilometri

La lunghezza del by-pass ferroviario di Milano (a uso esclusivo dei treni merci), da Seregno alla Certosa di Pavia

L'investimento

11,5 miliardi

L'investimento richiesto per la realizzazione del collegamento ferroviario Lu

I treni merci/giorno

200 convogli

Da Seregno, a regime, ne transiteranno, nelle 24 ore, almeno 200: 100 verso Sud e 100 verso Nord

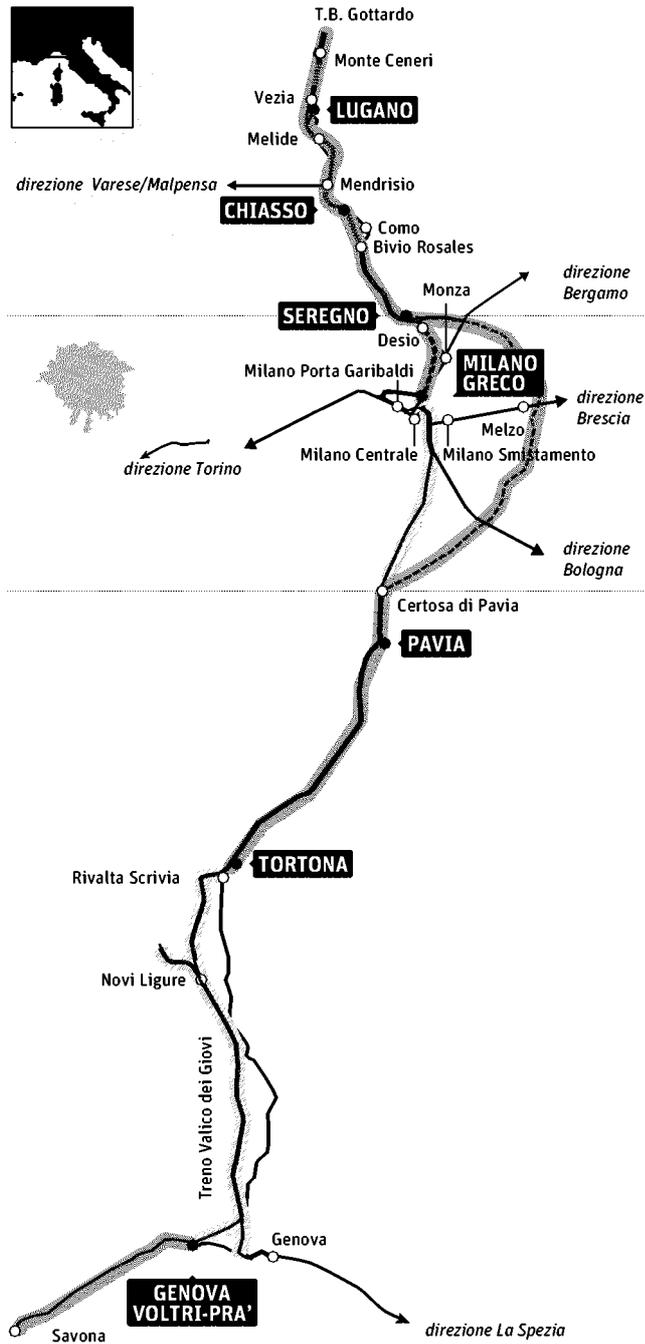
Velocità di progetto in km/h

Treni passeggeri

 230/250

Treni merci

 160



Fonte: Lu-Mi-Med

Selpress è un'agenzia autorizzata da Repertorio Promopress

Ritaglio stampa ad uso esclusivo interno, non riproducibile