

IL TRENO PER IL MARE

di ALESSANDRA ZUMTHOR

Il convegno "marinaro" di ieri al LAC (cfr. pagina 3) ha dispiegato davanti alla città di Lugano scenari affascinanti, ma anche ipotesi meno rosee di ritardi e perdita di concorrenzialità, da non sottovalutare e di fronte a cui anzi reagire senza indugio. Tutto parte dalle prospettive future del traffico merci mondiale, che si muove per il 90% via mare. La principale rotta è quella che porta dall'Estremo Oriente, via canale di Suez e Mar Mediterraneo, all'Europa del nord e ai suoi porti di Rotterdam, Anversa e Amburgo. Negli ultimi anni, a dir la verità, con la Cina si è aperta una via alternativa terrestre (la società Hupac già programma treni fino allo snodo tedesco di Duisburg, da cui proseguire verso Oriente), mentre in contemporanea Pechino sperimenta la via marittima dell'Artico, che taglierebbe completamente fuori il Mediterraneo. Se la prima alternativa è in fondo un'offerta

GIOVEDÌ 15 MARZO 2018 - G.A. 6900 LUGANO - ANNO XCIII - NR. 62

IL CASO Una dozzina di fermi dopo HCAP-HC Losai

Ultras in manette, giro di vite in Ticino

In una domenica pomeriggio di sport alla Valascia, due mesi fa, sugli spalti si scatenò il finimondo, con famiglie, bambini e ragazzi

traumatizzati. L'inchiesta della Magistratura ha portato a 13 arresti tra i tifosi biancoblu, compreso un minorenne.

la città siriana assediata dai turchi



CIFRE NERE ANCHE NE

I conti
di Lugano

sperimenta la via marittima dell'Artico, che taglierebbe completamente fuori il Mediterraneo. Se la prima alternativa è in fondo un'offerta complementare a quella di aerei e navi, la seconda ha visto transitare lo scorso anno 16 navi, ma in costose condizioni di operabilità (almeno finché, per assurdo, il riscaldamento climatico non "aiuterà" questo passaggio, sciogliendo sempre di più i ghiacci). Finché dunque le quantità di merci su queste vie alternative saranno limitate, si può continuare a pensare con estremo interesse al tratto mediterraneo della rotta Oriente-Europa e a quello che questo potrebbe rappresentare per la Svizzera.

Qui interviene il ruolo di Genova (e non a caso il nome della città deriva da "ianua" latino, ossia "porta" sul mare) con l'accordo di collaborazione appena annunciato con Lugano (cfr l'anticipazione sul GdP di ieri).

Dove la politica si muove a rilento, coi suoi tempi anche pesantemente condizionati da fattori finanziari, l'iniziativa delle singole realtà cittadine può a volte invece smuovere (è il caso di dirlo) le acque e accelerare determinati processi.

Genova aspira a diventare il porto della Svizzera, questo è noto da tempo: per farlo, deve passare anche da Lugano e in tal senso va letto il significato del convegno di ieri, organizzato per la prima volta per specifica volontà da parte italiana.

Sulla via che passa per Lugano restano però tanti, troppi colli di bottiglia, primo fra tutti - per quel che ci riguarda - il mancato completamento di AlpTransit a sud di Vezia, una volta che nel 2020 il Ceneri diverrà operativo.

Il popolo svizzero aveva stabilito che la ferrovia di base dovesse andare da confine a confine, ma sull'ultimo pezzo a sud ci si è arenati, paradossalmente proprio mentre il traffico mondiale ci spinge ad agevolare la via tra Genova e il nord Europa, se vogliamo intercettare anche noi qualcosa di quell'enorme quantitativo di merci che ogni giorno si muove da o verso Rotterdam e dintorni. (...)

> SEGUE A PAGINA 3



«Migliaia in fuga da Afrin»

Da due giorni la città in mano ai curdi è circondata dai ribelli. Tanti scappano ma 200mila civili «rischiano una strage». Un giornalista di Aleppo e un inviato ci spiegano perché per l'Occidente «i morti di Afrin contano meno di quelli del Ghouta orientale».

> GROSSI A PAGINA 14

focus luganese

Ecco il nuovo direttore del Masi

Intervista a Tobia Bezzola fra arte, lavoro col LAC e origini onsernonesi

> AMBROSIONI A PAGINA 8

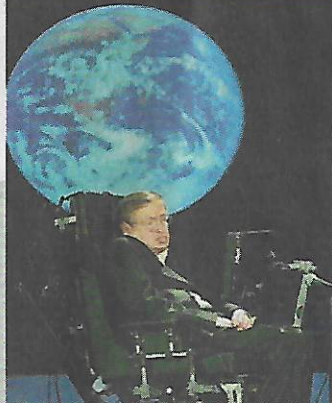
Mendrisio

Pronto il dossier per l'UNESCO

Con le Processioni storiche, per la Città sarebbe il secondo "label"

> FINESSI A PAGINA 9

celebre astrofisico



Addio a Hawking

Scomparso ieri a 76 anni, era famoso per la ricerca sui buchi neri, il suo ateismo e la tenacia nell'affrontare la malattia.

> A PAGINA 14

I conti di Lugano sorridono

È in dirittura d'arrivo la presentazione del Consuntivo della Città, che, stando alle prime indiscrezioni, dovrebbe chiudere con un leggero avanzo d'esercizio. A preventivo c'era invece un deficit di 13,3 milioni.

> PAOLANTONIO A PAGINA 7

lavoro

Si cerca una sinergia per salvare la LIA

Unità d'intenti tra le associazioni dell'edilizia e i partiti

> MAZZI A PAGINA 5

Gran Consiglio

Piccola rivoluzione per il Parlamento

Nuove commissioni e più riconoscimenti alla carica del presidente

> SALVINI A PAGINA 4

Autorità e porti liguri pronti a fare il salto di qualità infrastrutturale, per la felicità delle aziende elvetiche

Il mare di Genova è anche un po' svizzero

Più che mai decisivi ora il completamento di Alptransit a sud di Vezia e l'eliminazione di tre colli di bottiglia in Lombardia.

PAGINA A CURA DI

Andrea Bertagni

Qualcuno l'ha definita una svolta. Qualcun altro, preferendo il linguaggio navale, ha parlato di cambio di rotta. Quel che è certo, è che ieri a Lugano - al convegno organizzato al LAG dall'insieme dei porti di Genova da un gruppo di operatori privati liguri legati ai trasporti marittimi, con il patrocinio dell'Ambasciata svizzera in Italia e il Consolato generale d'Italia a Lugano - le voci a favore di un'accelerazione dei progetti ferroviari per collegare di più e meglio la Svizzera alla Lombardia e alla Liguria sono state almeno due: una elvetica e una italiana.

Non era mai successo. Non era mai accaduto che, sia da parte svizzera che da parte tricolore, si unissero le forze per rendere fattibile ciò che oggi è ancora sulla carta e aspetta solo di prendere il volo: permettere alle merci in transito nel Mediterraneo e provenienti soprattutto dall'Asia di prendere anche la via di Genova per collegarsi al nord Europa, offrendo ai player (operatori in italiano) presenti sul mercato tempi e tariffe competitivi. Il primo progetto a dover essere completato «com'era stato concepito all'inizio» e che oggi non lo è «per una miopia politica», per usare le parole del sindaco di Lugano, **Marco Borradori**, è il prolungamento di Alptransit a sud di Lugano, procrastinato al 2050. A chiedere che quest'opera sia quantomeno progettata prima è un gruppo spontaneo costituitosi in Associazione con il nome di "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" che in pochi mesi ha rac-



Di volontà italiana e di richieste svizzere, come il prolungamento a Sud di Lugano di Alptransit si è parlato in un convegno ad hoc.

co, sociale e culturale, preservando l'arco alpino». Per cominciare, ha riferito Masoni Bremi, «potremmo utilizzare quegli 800 milioni di franchi che sono "avanzati" da Alptransit, ma se occorre si trovano anche privati interessati».

In effetti, ha aggiunto dal canto suo il commissario europeo per il Com-

container che arrivano dall'Asia - ha riferito il sindaco di Genova, **Marco Bucci** - se si fermassero nei nostri

porti, arriverebbero 5 giorni prima rispetto a Rotterdam». Ecco perché «dobbiamo riaprire Genova, sconfiggendo la burocrazia e le barriere geopolitiche, così da arrivare a nord

cello **Fondi**. Sulla stessa lunghezza

d'onda il presidente della Regione Liguria, **Giovanni Toti**. «Dopo anni di immobilismo, la via è ripresa, lo spirito è cambiato: c'è voglia di uscire dai confini». Allo stesso modo entusiasta si è detto l'Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte,

Berna precisa
Un corridoio,
molte regole
da ottimizzare

L'alta velocità elvetica non finisce al confine. Parole di **Anna Barbara Remund**, vicedirettrice dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), anche lei presente al convegno di ieri a Lugano. «Con Germania e Italia sono stati firmati specifici trattati, affinché le rotte di avvicinamento fossero ampliate», ha detto. Anche perché l'obiettivo dei tracciati del Lötschberg, del San Gottardo e del Monte Ceneri, per i quali si sono spesi più di 23 miliardi di franchi «è di aumentare la qualità e la capacità del 30% e ridurre del 30% i tempi di percorrenza».

Il trasporto merci, ha continuato Remund, «diventa concorrenziale solo se più veloce» e su questo versante «c'è ancora molto da fare a livello di regolamentazione, visto che il corridoio Genova-Rotterdam, di cui il tunnel del San Gottardo è il cuore, attraversa sei Nazioni». È però vero che «collaborando, si possono raggiungere gli obiettivi», ha affermato.

Ratti: «Export del 30% per Genova»

Sia quel che sia «oggi - ha specificato **Remigio Ratti**, economista e membro di comitato "Pro-Gottardo"

colto più di 11 mila firme e il sostegno della Deputazione ticinese alle Camere federali, del direttore del Dipartimento di finanze ed economia (DFE) Christian Vitti e dei Comuni di Lugano, Chiasso, Mendrisio e Airolo, oltre che di tutti i movimenti giovanili dei partiti ticinesi. «Anche la Svizzera, di solito così brava e precisa - ha detto la co-presidente del sodalizio, **Giovanna Masoni Brenni** - non ha completato quel che andava completato». Ecco perché «ora è tempo di passare dalle idee ai fatti, di realizzare infrastrutture che creano un indotto economico».

Se Genova diventasse competitiva rispetto a Rotterdam, gli importatori svizzeri avrebbero una rotta alternativa più veloce e meno costosa

sviluppare maggiormente fra tutti gli operatori di una stessa rotta, visto che in futuro ci saranno merci per tutti e l'efficacia dei trasporti funzionerà meglio laddove ci saranno qualità, efficacia e sostenibilità».

Tirata in ballo, la controparte italiana non si è nascosta, anzi. «Le navi

geopolitiche, così da arrivare a noi delle Alpi passando dalla Svizzera».

Per farlo, per arrivare in Svizzera su una linea ferroviaria performante e veloce, «è necessario fare sistema tra tutti gli operatori e la politica e far evolvere tutta la comunità portuale di Genova», ha annotato **Giuseppe Danesi**, managing director del terminal PSA di Voltri-Pra', il più grande del porto di Genova. «Questo convegno - ha annotato dal canto suo l'Ambasciatore di Svizzera in Italia, **Giancarlo Kessler** - segna una svolta nel traffico transalpino, perché, dopo la politica che ha finanziato e ha costruito, sono ora gli operatori marittimi a mettersi in moto».

La strada imboccata è dunque quella giusta, anche perché «al completamento del corridoio Genova-Rotterdam credono anche le autorità italiane», ha evidenziato il Consol generale d'Italia a Lugano, **Mar-**

Francesco Balocco. «La rete delle piattaforme logistiche c'è già, bisogna solo creare sinergie».

«Italia e Svizzera in effetti hanno bisogno di collaborare e di trovare un asse su cui innestare una crescita - ha indicato dal canto suo **Stefano Rizzi**, direttore della Divisione dell'economia del Canton Ticino -, è una sfida impegnativa a più livelli, ma se collaboriamo avremo più forza». Quel che è certo, ha aggiunto **Rizzi**, «è che il dinamismo di Lugano, che si è mosso con Genova, fa bene all'intero Cantone».

La città sul Ceresio e quella sul Mar Ligure, come abbiamo anticipato ieri su *GDP*, hanno firmato un "Patto di collaborazione", che sarà festeggiato in maggio a Genova, con l'intento di collegarsi ancora di più dal punto di vista ferroviario, logistico, turistico e formativo.

Ecco le strategie marittime sull'asse Asia-Mediterraneo

Rotterdam è avvicinabile

I cinesi sono l'incognita

Non si scappa. Il corridoio Genova-Rotterdam per le merci deve diventare prioritario per la Svizzera e il Nord Italia. Come? Con la volontà degli operatori dell'industria della logistica, prima di tutto. E quella oggi non sembra mancare da parte italiana. Serve però anche la determinazione della politica e delle istituzioni. E qui qualcosa viene a mancare. A sottolineare cosa va e cosa non va in questo ambito è stato ieri al convegno **Luca Clavarino**, coordinatore del progetto LuMiMed, iniziativa nata nel 2014 per sfruttare al massimo in Italia le potenzialità e le velocità impresse da AlpTransit. «Posto che la realizzazione di una linea veloce tra Lugano e Chiasso è una priorità assoluta - ha rimarcato Clavarino - attualmente in Italia og-

gi non sembra mancare da parte italiana. Serve però anche la determinazione della politica e delle istituzioni. E qui qualcosa viene a mancare. A sottolineare cosa va e cosa non va in questo ambito è stato ieri al convegno **Luca Clavarino**, coordinatore del progetto LuMiMed, iniziativa nata nel 2014 per sfruttare al massimo in Italia le potenzialità e le velocità impresse da AlpTransit. «Posto che la realizzazione di una linea veloce tra Lugano e Chiasso è una priorità assoluta - ha rimarcato Clavarino - attualmente in Italia og-

dalla prima

Non perdiamo il treno...

(...) Se la via Genova-Svizzera interna-Germania non verrà resa al più presto attrattiva, altri potrebbero passarci davanti: non dimentichiamo che l'Italia sta portando avanti con determinazione lo scavo del Brennero e i porti sull'Adriatico, Trieste in primis, ma anche quelli della costa slovena e croata, oggi fortemente arretrati, potrebbero in futuro uscire dal loro torpore e diventare un'interessante via alternativa per le portacontainer che escono dal canale di Suez, per di più offrendo anche una via privilegiata d'accesso ai mercati in sviluppo dei Paesi dell'est. A quel punto, soltanto l'essere partiti prima e con infrastrutture già molto sviluppate potrà garantire a Genova e alla via di AlpTransit ancora un primato, o almeno un ruolo di rilievo nella concorrenza fra porti che si prospetterà sbucando dal canale di Suez. Sappiamo che attualmente la politica dei trasporti della Confederazione sta spostando il suo focus a livello nazionale sull'asse est-ovest, quello che attraversa l'altipiano e che indubbiamente ha bisogno di crescenti investimenti. Ma dirsi che sull'asse nord-sud con AlpTransit «si è già dato», rischia di farci partire in ritardo.



Da sinistra Clavarino, Fondi e Borradori.

lent Unit/ Unità equivalente a 20 piedi, ndr.) contro i 2,9 milioni di TEU di Ravenna». La sfida, ha sottolineato Signorini, è perciò quella di riuscire a prendere una quota dei traffici che solcano il Mediterraneo in direzione di Rotterdam. «Una sfida che si può vincere solo offrendo navi e movimenti a costi competitivi». La soluzione? «Come autorità normale chiedo un aiuto ai privati».