

'Un mare di Svizzera'

Un evento calendarizzato per il 14 marzo, al Lac di Lugano. Al centro del programma il corridoio Reno-Alpi e le potenzialità cui potrebbe dar luogo.

Sono ormai oltre vent'anni che se ne parla. Corridoi, assi, sommarie di infrastrutture come chiave di volta per assicurare all'Europa una crescita finalmente armonica. Con un effetto solitamente contrario, quello di accentuare il divario fra mercati che hanno puntato sulle infrastrutture, ma ne hanno fatto la chiave per esaltare le loro differenze positive, ovvero la capacità di essere efficienti e di fornire al mercato globale risposte adeguate a una domanda in continua evoluzione.

È proprio partendo da questa considerazione di fondo che l'Autorità portuale di sistema di Genova e Savona, ha deciso di organizzare a Lugano un evento, il 14 marzo, che già significativamente nel titolo, tradisce la sua ambizione: 'Un mare di Svizzera'. Questo il titolo di un convegno che si propone di evidenziare non tanto e non solo le carenze infrastrutturali che ancora esistono e che rendono monco o incompleto il collegamento ferroviario Nord-Sud dal Mediterraneo al Nord Europa, via Ticino e Svizzera, ma specialmente le potenzialità che tale asse delle merci potrebbe avere sui territori che attraversa, in primis il nord ovest dell'Italia (maggiore concentrazione produttiva d'Europa) e proprio il Canton Ticino.

Con 'Un mare di Svizzera', il porto di Genova, guidato dal suo presidente Paolo Emilio Signorini, si propone in particolare alla Confederazione quale alternativa alla rotta delle merci che unisce Basilea ai porti del Nord Europa, rivendicando con i dati il diritto a farlo e impegnandosi anche a cancellare luoghi comuni, a dir poco datati, come quello relativo a un'inaffidabilità endemica della portualità italiana, per via degli scioperi: l'ultimo fermo del lavoro sulle banchine del principale porto italiano risale infatti al 1994, eppure ancora oggi per molti caricatori svizzeri lo scalo ligure è

quello dei 'camalli', i lavoratori del porto più noti per le manifestazioni sindacali che per la perizia di sbarcare le navi.

Con un record di traffico di 2,6 milioni di container nel 2017, e con l'obiettivo di sfiorare quest'anno quota 3 milioni, il porto di Genova, gemellato a Savona e quindi anche a quel terminal di Vado già opzionato dai cinesi della Cosco, si prepara a diventare un player sempre più essenziale e strategico sulle rotte fra l'Estremo Orien-

trasferire questi volumi di traffico da e per il porto verso e da le aree di distribuzione e produzione? Nel 2021, il progetto della nuova linea ferroviaria fra Genova e Milano, il 'terzo valico', diventerà realtà e non solo per i passeggeri che potranno spostarsi da Milano a Genova in una quarantina di minuti, ma anche per le merci che godranno di un doppio vantaggio: l'utilizzo quasi esclusivo della linea esistente dei Giovi e la nuova linea high speed/high capacity.

A nord nello stesso anno dovrebbe entrare in funzione anche il traforo del Ceneri, riducendo e realizzando standard di efficienza senza precedenti sull'asse Lugano-Zurigo e quindi su AlpTransit. Per le merci in provenienza da Genova si consoliderà anche la via alternativa Gallarate-Stabio strategica per l'area logistica dell'interporto di Novara e del terminal Hupac di Busto Arsizio.

Il tutto con un'attenzione ormai naturale all'attraversamento merci a oriente del nodo di Milano e all'ipotesi di un nuovo collegamento Milano-Lugano che consenta di recuperare efficienza e diminuire i tempi di percorrenza.

Ma la partita, come sottolinea Paolo Signorini, presidente dei porti di Genova e Savona, "non si giocherà solo sulla capacità di trasformare i progetti in opere infrastrutturali, quanto nella diffusione armonica dei vantaggi derivanti dal nuovo asse logistico sui territori attraversati, favorendo l'insediamento di realtà produttive di grande qualità, generando ricchezza e promuovendo nuova occupazione". In questo senso il confronto Italia-Svizzera esce dalle convenzioni e dalle abitudini e si propone come un punto fermo per coordinare gli sforzi anche di costruzione di un consenso che i tanto discussi assi e corridoi europei non hanno mai ottenuto tra la popolazione e le comunità locali. □



Sopra, la 'canna' di AlpTransit. Sotto, il porto di Genova. A quando il raccordo tra Nord e Sud delle Alpi?



te e l'Europa. Con il gruppo Msc di Ginevra che sta accelerando i tempi per rendere operativo un nuovo terminal container nel bel mezzo del porto vecchio di Genova, a Calata Bettolo e con la Psa di Singapore, titolare del grande terminal di Voltri che ha presentato un ambizioso piano industriale di sviluppo, ora il principale interrogativo cui rispondere è uno solo: come