

Il caso/1. Il porto di Genova mira a fare concorrenza a Rotterdam e Anversa

Alleanza Liguria-Svizzera per favorire il trasporto merci

Raoul de Forcade

Genova guarda alla Svizzera per un'alleanza che, con la ferrovia e l'intermodalità, permetta ai porti liguri di trasportare merci nella mitteleuropa da Sud, contendendo il predominio dei traffici agli scali dell'Europa settentrionale (come Rotterdam, Anversa e Amburgo), che oggi assicurano la predominanza dei traffici sulla direttrice Nord-Sud. Un obiettivo che va incontro anche alle esigenze dell'industria italiana, che confida nello sviluppo del sistema infrastrutturale per migliorare la supply chain e ottimizzare costi ed economie di scala. Il tema dei collegamenti sarà trattato mercoledì prossimo, 14 marzo, in un convegno a Lugano, il cui principale promotore è l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale (Genova e Savona).

«Sulle grandi opere infrastrutturali penso in particolare al corridoio Reno-Alpi, di cui fa parte il Terzo valico», spiega Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Adsp: «non ci sono più solo disegni governativi: ci sono cantieri aperti, operatori e imprese che iniziano a lavorare ma anche a orientare ordini e commesse». Entro il 2022, «gli svizzeri avranno completato il tunnel del monte Ceneri (parte finale del progetto Alptransit, ndr). Con questi ultimi due interventi, tutta la linea ferroviaria da Geno-

va fino al Wurttemberg sarà compresa tra un'altitudine di zero e 500 metri sul livello del mare. Insomma, saranno superate le pendenze di oggi che rendono diseconomico il trasporto ferroviario».

Il Terzo valico, ricorda Signorini, «serve perché le caratteristiche prestazionali dei corridoi ferroviari Ue sono pendenza, peso assiale, sagoma, lunghezza del treno e modulo. Solo se hai linee con

AIUTO ALL'EXPORT

L'obiettivo va incontro anche alle esigenze delle imprese italiane, che puntano a raggiungere con più facilità i mercati del Centro Europa

determinate caratteristiche puoi prendere i grandi traffici merci».

Con Terzo valico e tunnel Ceneri pronti, Genova potrà arrivare a comporre treni di 750 metri di lunghezza. Il che abbatterà i costi del trasporto. Oggi, dice Signorini, «un treno da Genova per Basilea (che è necessariamente lungo meno di 450 metri, ndr), costa 590 euro a container e 611 per Monaco. Con treni da 750 metri il costo a container sarà di 428 (per Basilea) e 440 euro (per Monaco). Si aprirebbe quindi la competizione perché un treno da 750 metri da An-

versa per Basilea costa 422 euro a container e da Amburgo per Monaco 424, ma con il vantaggio per Genova che un container proveniente dall'Asia impiega 5 giorni di meno ad arrivare in centro Ue e la nave che lo trasporta fa scalo nel porto italiano, rispetto a quanto impieghi passando dagli scali del Northern range». Altro fattore di rilievo è che la Svizzera «ha speso 20 miliardi di franchi per Alptransit e, in questi anni, ha sussidiato il traffico merci su ferrovia con incentivi alle imprese di trasporto su rotaia. Il sussidio, però, non può continuare sine die e il timore è che, quando finiranno gli incentivi, non ci sia traffico adeguato alla rete ferroviaria creata. Per questo gli svizzeri sono forzatamente interessati all'Italia, che è un bocchettone di traffico che può aumentare i volumi che transitano in Svizzera». Ad oggi, chiarisce Signorini, «non siamo in grado di offrire un servizio che scali i porti liguri a condizioni competitive rispetto al Northern range per servire mercati contendibili in centro Europa. L'alleanza con la Svizzera che proponiamo punta a rendere credibili gli investimenti che stiamo facendo in porti e infrastrutture, affinché gli operatori svizzeri possano cominciare a orientare le loro decisioni verso un aumento del traffico anche da Sud».