

Un mare di Svizzera 2

● di Remigio Ratti

No, non è il titolo di una pièce teatrale che vi siete persi. Ma di un simposio, quello delle autorità liguri, che per la seconda volta in diciotto mesi approdano a Lugano. Un lago gelido e senza onde, come scrivono i loro media. Già, forse non sono molto abituati a guardare a nord. Ma quando parla il loro sindaco, Marco Bucci, condottiero in uno scenario di grande difficoltà, nella diapositiva che fa da sfondo appare il sottotitolo del convegno: *Le opere e i troppi binari morti*. E si capisce allora perché Genova chiama Svizzera, via Lugano.

Le opere? Sono quelle dei porti liguri, ora associati nel recuperare decenni di paralizzanti discrepanze d'interessi e consapevoli delle potenzialità di nuovi mercati.

Il 12 dicembre prossimo verrà inaugurato il nuovo porto di Vado (Savona), frutto di un investimento della cinese Cosco e della multinazionale danese Maersk. Qui potranno arrivare da e per il canale di Suez – dal 2015 raddoppiato nella capacità – le navi giganti porta container; fino a 20'000 unità. Fra breve, sarà la volta di Genova-Prà e dell'MSC terminal (2020), mentre da tempo funziona egregiamente ad est il porto naturale di La Spezia, trasformato da militare in commerciale e direttamente collegato con Milano-Melzo, a fare da retroporto. Una rivoluzione: oggi sono i grandi armatori e gli operatori della logistica mondiale a determinare e scegliere i porti e gli itinerari e non più le navi ad adattarsi a un'offerta portuale, ormai erede di



Il corridoio ferroviario dei "due mari" della rete europea TEN-T.

passati scenari. È senza dubbio una battaglia geopolitica che interessa anche le Alpi e i transiti alpini.

Il Mediterraneo, malgrado le lacerazioni arabo e medio-orientali, ha ritrovato una sua centralità e la crescita delle economie del continente africano ne accrescono l'attrattività di luogo di scambio: le maxinavi portacontainer fanno la spola tra il Sud-Est asiatico, Suez, il Mediterraneo e il Nord-America. Malgrado la forte concentrazione dei traffici marittimi europei attorno ai porti del nord – da Anversa, Rotterdam ad Amsterdam – appare conveniente, per una parte almeno, creare le condizioni per approdare nei porti liguri o dell'alto adriatico e via terra risalire nei mercati dell'Italia del Nord (oggi serviti in larga parte da nord!), della Svizzera, del Nord-Reno, della Baviera e, via Brennero, le economie dell'Est.

Ecco allora i binari morti! Lo scenario ormai non più solamente ipotizzato trova, malgrado il disegno europeo della rete TEN-T, ancora tutte le inadempienze delle linee ferroviarie d'accesso, in primo luogo in Germania (da Basilea a Karlsruhe), e in Italia, sia pur con i cinquanta chilometri del Terzo Valico a nord di Genova pronti per il 2023. Non è esclusa la Svizzera, che ufficialmente, portate a compimento le opere ciclopiche di AlpTransit da 24 miliardi, per ora proprio non ne vuol sapere di completarle da frontiera a frontiera. Insomma, si parla alla stufa, a Lugano, per fare arrivare il messaggio a Roma e a Berna. Con Astag, l'associazione degli autotrasportatori svizzeri (!), a fare da sponsor, in quanto interessati a liberare le strade dal transito e soddisfare la domanda interna. Una scenografia nuova e inaspettata.