

# Treni merci del Nord Europa "bloccati" nei tunnel svizzeri

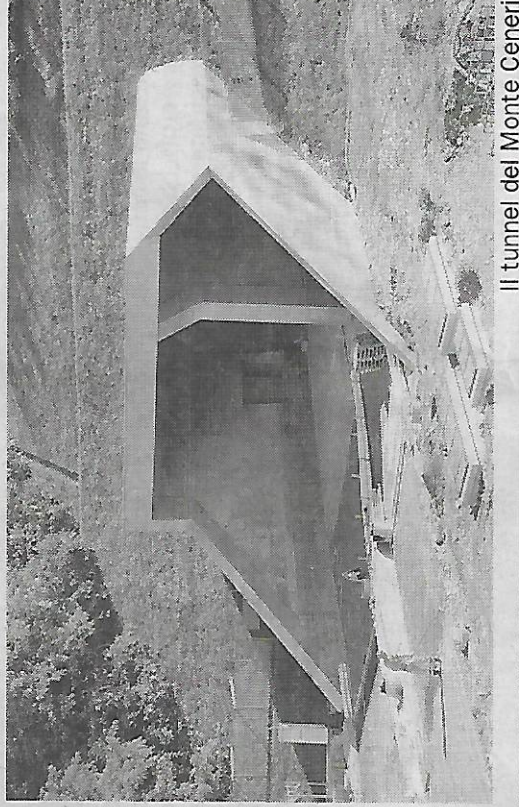
A distanza di anni e di miliardi, la Svizzera è ancora isolata e l'obiettivo di spostare il traffico dall'autostrada alla ferrovia, sancito da tre referendum, si allontana. E i cargo Rotterdam-Genova finiscono su un binario morto

PAOLO VIANA  
Inviato a Lugano

«Il cuore c'è, ma l'aorta non è finita». Con quel garbo roccioso di cui sono capaci gli svizzeri, la *Neue Zürcher Zeitung*, storico giornale di Zurigo, nel 2016 commentava così l'apertura della nuova galleria di base del Gottardo. A distanza di anni e di miliardi, la Svizzera è ancora isolata e l'obiettivo di spostare il traffico dall'autostrada alla ferrovia, sancito da tre referendum popolari, si allontana. L'allarme è stato lanciato ieri a Lugano, dove si sono ritrovati gli operatori svizzeri, lombardi e genovesi, preoccupatissimi per l'incipiente recessione tedesca, come ha ricordato l'italiano Gian Enzo Duci. Secondo il presidente di Federagenti, spaccerebbe in due l'Europa, con i tedeschi, che controllano i porti del Nord, più preoccupati di esportare che di favorire i commerci con il Sud, attraverso i valichi alpini. Per contro, gli investimenti della Nuova Via della Seta promettono di sviluppare l'interscambio tra Italia e Svizzera. Pechino, che, come ha ricordato il professor Remigio Ratti, manchi l'aorta tra Italia e Svizzera, perché, dopo aver sfrecciato nel tunnel del Monte Ceneri, i super-cargo dovranno trascinarsi sulla vecchia linea Lugano-Milano, dando la precedenza al traffico passeggeri, che soffoca lo sviluppo dell'hub di Melzo. Per non par-

**Promotori:  
per e-car più  
chiarezza su  
tecnologie**

L'auto elettrica è il futuro della mobilità ma è necessario fare chiarezza sulle tecnologie perché i consumatori siano correttamente informati sulle caratteristiche dei tipi di alimentazione delle auto sul mercato e sui diversi modi di ricarica. È uno dei messaggi emersi nella tavola rotonda «L'auto elettrica tra utopia e realtà», organizzata dal Centro Studi Promotor nell'ambito del BizTravel Forum. Alla tavola rotonda



Il tunnel del Monte Ceneri

Tuttavia, senza l'aorta si rischia l'infarto: «Quest'anno si doveva scendere a 650mila transiti ai valichi e siamo a 880mila. Intanto il traffico commerciale interno è cresciuto, malgrado la crisi, del 4%» ha ricordato Paolo Vismara, vicepresidente di Astag (4.800 aziende di trasporto). Gestiscono insieme alle ferrovie svizzere anche i cargo ferroviari e questa collaborazione è destinata a moltiplicarsi con l'arrivo dei cinesi. I quali sono già ben presenti a Genova e Savona, dove controllano (Qindau e Cosco) il 49,9% del terminal di Vado Ligure (il 51,1 appartiene ai danesi di Apmt), ormai pronto: la prima nave container attracherà il 12 dicembre, come ha annunciato ieri il presidente dei Porti di Genova Paolo Emilio Si-

gnorini. Un sistema che movimentava 70 milioni di tonnellate all'anno. In termini di contenitori, lavora 2,6 milioni di teu e la nuova piattaforma di Vado può portarne altri 800mila. Un gateway al servizio del traffico su gomma: «Il traffico ferroviario non è competitivo con quello stradale - ha ammesso Ratti - che in Svizzera viene risolto tasse e sussidi. I primi, 30 milioni di franchi, sono stati confermati e il transito di un veicolo inquinante viene tassato 320 franchi contro i 296 di un euro 5».

«Il traffico merci in Svizzera viaggia già per il 71% su rotaia - ha ripetuto Gallus Burgisser, vicedirettore di Astag - e per andare oltre deve muoversi la politica». Tanta sollecitudine non si spiega solo con la sensibilità ecologica: la crisi sta ridisegnando rapidamente gli equilibri economici e vacillano anche le più antiche certezze. «Fino al 2008 incassavamo dalle banche 55 milioni di franchi, dal 2011 non ne arrivano più di 13. Dobbiamo sviluppare altre vocazioni, a partire dai trasporti» ha spiegato il sindaco di Lugano Marco Borradori. Ma il sistema Genova-Svizzera può diventare competitivo con i porti del Nord? «Fattibilissimo, se si investe sui servizi di collegamento che oggi mancano in Liguria» ha risposto Alessandro Valentini direttore generale di Hupac, il colosso svizzero del trasporto combinato gomma-rotaia.