

Porti liguri, porta sud della Svizzera - La Belt & Road viaggia su ferrovia

20 Nov, 2019

Interscambio mondiale e in particolare tra Svizzera e Italia mancano all'appello ancora una serie di tratte ferroviarie indispensabili. Dal Convegno di Lugano "Un mare di Svizzera" riflettori accessi sui tempi delle nuove infrastrutture ma anche sul rapporto commerciale privilegiato fra Berna e Pechino.

LUGANO - Sono **due i cardini logistici** che collegano il Mediterraneo occidentale all'Europa e in particolar modo alla Svizzera.

Da un lato il **nuovo APM Terminals di Vado Ligure** - che sarà inaugurato il 12 dicembre prossimo - tra i più grandi terminal container del Mediterraneo occidentale. La **società** di gestione del Terminal vede il controllo da parte del gruppo danese **Maersk 50,1%** e la forte partecipazione **cinese che si spartisce il 49%** - Cosco Shipping ports con il 40% (entrati nella compagine a novembre 2016) e **Qingdao Port International** il 9,9%.

L'altro elemento cardine del sistema logistico che porta alla Svizzera è il **Traforo del Monte Ceneri**, entrato in servizio, circa un anno fa, parte integrante di **Alptransit**, ovvero la più grande **infrastruttura ferroviaria d'Europa**, voluta con forza dalla Svizzera, il **corridoio nord-sud: Genova-Rotterdam**, battezzato in passato con vari nomi tra i quali anche Corridoio 5 e Tirreno-Reno.

MANCANO TRATTE FERROVIARIE INDISPENSABILI:
Tuttavia il sistema mostra drammaticamente un **paradosso**: per essere davvero funzionale all'**interscambio mondiale e in particolare di Svizzera e Italia mancheranno all'appello per anni una serie di tratte ferroviarie indispensabili** che o sono ancora **puri progetti** o i cui cantieri hanno destino e tempi incerti. Dalla Tortona-Milano, al quadruplicamento delle linee della Brianza, alla Chiasso-Lugano, per non parlare del tratto che dovrebbe connettere a nord la tratta veloce Ceneri-Gottardo-Zurigo alle linee veloci tedesche, tratto che Berlino non dà segni di voler realizzare.

Queste sono alcune delle indicazioni scaturite dalla **seconda edizione dell'evento "Un mare di Svizzera"** svolto stamani a Lugano e organizzato significativamente da **ASTAG, associazione di quell'autotrasporto svizzero** che non si è mai posto in contrapposizione con le ferrovie, ma che intende comunque recitare il ruolo strategico che sta svolgendo su uno dei più importanti assi di traffico europei.

L'analisi puntuale dello stato dell'arte delle infrastrutture, ma anche delle aspettative e del sentiment di tanti operatori logistici, è giunta da Lugano anche in un momento particolare per la Svizzera e per l'Italia nel quadro del grande progetto Belt Road Initiative, meglio conosciuta come la nuova Via della Seta.

La **Svizzera** ha **siglato** il più completo ed esaustivo **accordo di libero scambio con la Cina** e, negli ultimi due anni, **80 società svizzere** sono state **acquisite dai cinesi** con un **investimento globale** di circa **47 miliardi di dollari**.

Ma quello della Via della Seta è un Risiko complesso che chiama in causa anche la **ormai certa recessione dell'economia tedesca** e il ruolo egemone che la Germania ha nei porti del nord Europa e quindi nella fornitura esclusiva alle imprese svizzere di cui la Germania è il maggiore concorrente nei settori della chimica e farmaceutica nonché delle macchine di precisione. Questo è quanto sottolineato da **Gian Enzo Duci, presidente della Federazione Nazionale degli Agenti Marittimi** e docente Unige.

Il convegno di oggi ha evidenziato come **per la Svizzera** esista **l'alternativa a sud**, verso la **portualità mediterranea**, che oggi non può rivaleggiare con i grandi scali del nord Europa ma che è molto più vicina ai mercati economici del mondo che crescono, potrebbe rivelarsi di vitale importanza.

Apertosi in un clima comunque di ottimismo testimoniato dai **sindaci di Lugano e Genova, Marco Borradori e Marco Bucci**, impegnati a creare un legame sempre più stretto fra le due città, il convegno di Lugano ha evidenziato alcuni fattori chiave:

- 1) La richiesta corale di tempi certi per la consegna delle nuove opere
- 2) Le opportunità schiuse dalla Belt & Road Initiative
- 3) L'apertura di una porta sud della logistica europea

Sul primo tema sono emerse alcune indicazioni importanti. In successione temporale: Terminal di Vado pronto a settimane, tunnel del Ceneri pronto nel dicembre 2020, Terzo Valico operativo a fine 2022 (con la prospettiva di collegare Genova e Milano in 45 minuti non appena anche l'intervento deliberato sulla Tortona-Milano sarà attuato); realizzazione entro il 2030 del secondo tunnel stradale del Gottardo.

Nell'attesa delle grandi opere si stanno comunque sviluppando sul campo alcune iniziative operative strategiche come il collegamento gestito dalla PSA fra il terminal container di Genova-Prà e il porto di Basilea, vera e propria porta logistica della Svizzera.