

Porti, un mare di Svizzera

di **Adriano Sala** *

In pieno conto alla rovescia per l'entrata in servizio di uno dei più importanti terminal container del Mediterraneo occidentale, quello di Savona Vado che vede una partecipazione cinese del 49%, e a circa un anno dall'entrata in servizio del Traforo del Monte Ceneri parte integrante di Alptransit, ovvero della più grande infrastruttura ferroviaria d'Europa, voluta con forza dalla Svizzera, il corridoio nord-sud, battezzato in passato con vari nomi, da Corridoio 5 a Genova-Rotterdam, sino a Tirreno-Reno, colloca due tasselli importantissimi, ma evidenzia drammaticamente il suo 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 alcune delle prime indicazioni scaturite dalla seconda edizione dell'evento "Un mare di Svizzera" in corso di svolgimento 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, il ruolo

egemone che la Germania ha nei porti del nord 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. E il convegno ha evidenziato come per la Svizzera un'alternativa a sud, verso quella 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 due Sindaci, Marco Borradori e Marco Bucci, impegnati a creare un legame sempre più stretto fra Lugano e Genova, il convegno di Lugano ha evidenziato alcuni fattori chiave:

- 1) La richiesta corale di certezza circa i tempi di consegna delle nuove opere

Il Paese ha siglato di recente il più completo ed esaustivo accordo di libero scambio con la Cina

- 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-Pra' e il porto di Basilea, vera e propria porta logistica della Svizzera.

**presidente Astag, associazione svizzera trasportatori stradali*