

A Lugano la seconda edizione del convegno “Un mare di Svizzera”

[HOME ALL POSTS](#)...A LUGANO LA SECONDA EDIZIONE DEL CONVEGNO...



Autore: Redazione

Dalla Belt & Road Initiative una spinta decisiva

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 oggi dalla seconda edizione dell'evento “Un mare di Svizzera” che si è svolto ieri 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.

Il convegno di Lugano “Un Mare di Svizzera 2” è anche stata una vera e propria operazione verità. Come sottolineato dal Consigliere Nazionale, membro della Commissione svizzera dei Trasporti, Fabio Regazzi, dopo aver investito più di 20 miliardi di euro in Alptransit, ora deve occuparsi anche di altri collegamenti che riguardano altre aree della Confederazione. Il che non significa campane a morto sul collegamento Lugano-Chiasso e quindi sul completamento dell'asse nord sud, ma di certo un ridimensionamento delle speranze di ottenerlo in tempi brevi. Per altro l'Italia deve confrontarsi a sua volta con i tempi lunghi della

realizzazione del Tortona-Milano (indispensabile per rendere efficace il Terzo Valico) e del quadruplicamento delle linee della Brianza.

È in quest'ottica che si sintetizza lo sforzo di ASTAG, l'Associazione dell'autotrasporto svizzero presieduta nella sezione ticinese da Adriano Sala affiancato dal vice presidente Paolo Vismara. Per molti anni a venire proprio all'autotrasporto sarà affidato dal mercato e dai fatti un ruolo centrale per assicurare la crescita dell'interscambio svizzero e quindi il funzionamento del corridoio merci più importante d'Europa.