

Genova e Lugano si annusano di nuovo ma senza potersi ancora toccare

Sul Lago Ceresio seconda edizione di 'Un Mare di Svizzera' 20 mesi dopo il primo meeting sull'asse Liguria-Ticino che aveva partorito una dichiarazione di intenti per collaborare su diversi fronti; le due città simpatizzano e si cercano a parole ma sono tuttora vittime di uno scollamento infrastrutturale e non solo



Dal nostro inviato

Lugano – Esiste ancora un diaframma, e non solo fisico, a tenere un po' separate Genova e Lugano.

Questa la netta percezione che emerge dal secondo meeting 'Un mare di Svizzera' organizzato al LAC Lugano Arte & Cultura dopo l'appuntamento d'esordio nel marzo 2018.

Rispetto all'occasione di un anno e mezzo fa, cambiano di poco gli attori; manca il Governatore Regionale Toti, ma ci sono sia il Sindaco di Genova Bucci sia il Presidente dell'AdSP Signorini, e questa volta anziché l'intero cluster portuale ligure vi sono 'truppe scelte', oltre a delegati da Genova e Savona, anche da La Spezia, seppure formalmente quest'ultimo porto non faccia parte dell'asse 'zeneize-ceresio'.

Ed è nuovo di zecca il principale patrocinatore dell'evento, ovvero ASTAG, l'associazione confederale dei trasportatori (dalle poche grandi imprese di autotrasporto elvetico ai numerosi 'padroncini' rossocrociati, passando per le società che fanno sollevamento di project cargo come trasporti eccezionali ai meri traslocatori di beni privati), con declinazione naturalmente ticinese, rappresentata dal presidente della sezione cantonale, l'avv. Adriano Sala, che dal suo insediamento (ad inizio 2018) ha dato una sferzata di modernità ad un'associazione un po' paludata e vetusta, per alcuni aspetti, in Ticino.

Ma al termine degli intensi lavori di una piena mattinata – molto bravi organizzatori e moderatori a contenere ben 25 interventi articolati in 4 sessioni svolte in sole 4 ore - immersi nello scenografico scorcio di lago che si gode dalle vetrate del nuovo ombelico culturale della cittadina elvetica, la sensazione del "vorrei, ma (ancora) non posso", è palpabile.

Quasi come nella 'Creazione di Adamo' - le due dita più famose al mondo dipinte da Michelangelo nel Giudizio Universale che affresca la Cappella Sistina - le due città (o meglio i due territori, perchè è di intesa tra tessuti socio-economici a tutto campo che si tratta) anelano, storicamente da tanto tempo e ora con rinnovato vigore, a toccarsi, arrivano a sfiorarsi ma ancora non riescono a completare del tutto l'agognato contatto, il touch down finale.

Eppure la volontà di operatori e istituzioni (locali, perchè quelle nazionali, specie sul fronte italiano, latitano) di concludere il gemellaggio portando a casa risultati concreti è forte e tangibile.

E lo dimostrano non solo la presenza dei rispettivi primi cittadini, ma anche di altri stakeholders di rilievo, giunti dalle sponde marine del Mediterraneo settentrionale a quelle più placide e fredde del Lago Ceresio. Città e porto di Genova sciorinano la propria offerta attuale e potenziale (di cui buona parte in fieri) di assets strategici sotto il profilo infrastrutturale: dalla nuova Diga al Terzo Valico, dalla rinnovata viabilità ferro-stradale del porto alla 'Gronda dei desideri'.

La municipalità bianco-rossa di Piazza Riforma risponde facendosi forza del grandioso progetto di infrastrutturazione confederale, l'AlpTransit partito decenni fa, avallato dal suffragio popolare del referendum nazionale, in cui Berna ha investito ben 24 miliardi di franchi (al cambio 20 miliardi di euro) e già concretizzatosi nei poderosi trafori ferroviari di Loetschberg e Gottardo (con quello del Ceneri pronto a suggellare a breve il sistema integrato di opere pubbliche sui binari messo in pista).

Ma ancora tutto ciò non basta, perchè come direbbero gli altri specialisti europei di tunnel ferroviari (realizzatori del Chunnel sotto la Manica) della 'perfida Albione', ora autoesiliatasi dal contesto comunitario grazie alla Brexit, al patto di ferro (quello delle rotaie) italo-svizzero pare sempre mancare un penny per fare una sterlina.

E che non si tratti solo di risorse fisiche, di asset viari, di opere infrastrutturali, ma spesso anche di scelte strategiche e culturali, di nuove visioni tattiche, di opzioni digitali e di valori aggiunti software, a creare un gap chissà quando colmabile, lo subodorano tutti i convenuti al 'Mare di Svizzera 2' (con una partecipazione congrua seppure forse meno nutrita che nel 2018, al netto di una attenta partecipazione studentesca).

Genova e Lugano, Regione Liguria e Canton Ticino, Italia e Svizzera, si bramano certo non da oggi.

Ad alcuni osservatori più attenti ed esperti sono tornate alla mente le iniziative nell'ultimo quarto di secolo scorso dello Swiss Desk inventato dagli spedizionieri genovesi, all'epoca guidati in Spediporto dal presidente Gianni Cuttica.

Pregevoli e generosi sforzi ma tuttora non in grado non soltanto di sottrarre traffici che dai 26 cantoni affluiscono ai più lontani porti del Northern Range, ma neppure di recuperare in toto altri flussi commerciali di chiara matrice nostrana, ma che invece ci vengono sottratti dai meglio organizzati e 'plusdotati' rivali che vanno da Anversa ad Amburgo passando per Rotterdam, forti di collegamenti ferroviari e stradali efficienti e moderni e capaci di ovviare alle lentezze della burocrazia e delle procedure doganali. E pure la compagnia di navigazione Messina – presente sia nel 2018 che quest'anno al LAC - organizzava di norma un meeting annuale con gli spedizionieri svizzeri proprio per favorire la simbiosi operativa.

L'incontro del 20 novembre cade nella fase storica di maggior crescita commerciale per la Svizzera, sia nelle esportazioni sia nelle importazioni, ponendo il paese nell'empireo dei Paesi più competitivi al mondo grazie sia alle tecnologie produttive adottate sia alle semplificazioni organizzative di cui si avvale; valori aggiunti

che hanno fatto presa in tutta l'Asia (non solo la Cina) quale maggior partner cliente delle aziende elvetiche, sino a contendere il primato continentale alla Germania.

Per Genova, la Liguria, l'Italia, questo treno – che necessariamente dovrà passare dai tunnel ferroviari di Alpransit per giungere rapido e 'ingombrante' (idealmente lungo 750 metri e pesante 2mila tonnellate) potrebbe essere forse l'ultimo su cui balzare per non restare tagliati fuori definitivamente dalla competitività globale. E che le forze imprenditoriali, seppur volenterose, e istituzionali territoriali, seppure cooperative, da sole non bastino senza una 'real politik' nazionale a livello di potere esecutivo, è un fatto chiaro e pacifico come le placide e trasparenti acque del Lago di Lugano; fermarsi proprio ora, quando il massimo sforzo deve essere compiuto per agganciarsi al convoglio della ripresa, sfruttando la posizione logistica che la geografia ci ha dato, sarebbe assurdamente autolesionista.

Angelo Scorza