

Infrastrutture e servizi: Genova punta sempre alla Svizzera / FOCUS

Genova - Al forum un “Mare di Svizzera 2” di Lugano i porti liguri si confrontano con gli operatori elvetici. A sorpresa l'Italia è in vantaggio sulla Germania.

NOVEMBRE 21, 2019

CONDIVIDI



Genova - 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 a Lugano giovedì 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 - come sottolineato nella relazione di Gian Enzo Duci, presidente della Federazione Nazionale degli Agenti Marittimi e docente Unige - 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 di oggi 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 in corso a Lugano sta evidenziando alcuni fattori chiave:

- 1) La richiesta corale di certezza circa i tempi di 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.

I PIANI DI GENOVA E SAVONA

«Nel 2019 abbiamo fatto le gare e aggiudicato opere per 250 milioni, che sono l'84,94% del totale programmato. E abbiamo erogato 86 milioni per investimenti realizzati nell'anno. Di fronte a un programma di investimenti che riguarda le

dighe, i terminal, l'accessibilità di ultimo miglio ferroviario e di viabilità, cioè gli interventi decisivi per la capacità di portare merce in modo efficiente, la macchina è in moto e monitorata, possiamo garantire tempi certi». Lo ha detto il presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) Paolo Emilio Signorini al convegno «Un mare di Svizzera 2» a Lugano, rivolto agli operatori svizzeri. «Non solo abbiamo il nuovo terminal contenitori da 800 mila teu di Vado Ligure che aprirà a fine anno, il terminal di Calata Bettolo a inizio 2020, i più importanti operatori che cooperano, Psa e Sech, Msc e Messina, Maersk e Cosco, ma stiamo anche procedendo con le altre opere e siamo affidabili» è il messaggio inviato da Signorini al mercato svizzero che potrebbe tornare a scommettere sui porti liguri come alternativa agli scali del Nord Europa.

Gilberto Danesi, Ceo del terminal PSA di Prà Voltri, punta di diamante del porto di Genova, nel mercato container. Danesi ha confermato a sorpresa che anche un collegamento diretto ferroviario fra il porto di Genova e la Svizzera può non essere un'utopia. Ogni settimana tre treni container muovono dal terminal di Prà Voltri e in 12 ore raggiungono il "porto" perché tale è, di Basilea. Il convegno di Lugano "Un Mare di Svizzera 2" si è tuttavia trasformato anche in 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.