

Genova e Savona propongono la loro strategia dei trasporti

Dubbi sulla fattibilità della Chiasso-Lugano. Autotrasporto strategico ancora per molti anni a venire

di **Davide Milo**
Giornalista

LUGANO - Un indice di realizzazione delle opere messe a bilancio pari all'89,94% su investimenti in conto capitale che sfiorano quest'anno i 250 milioni di euro. È con questo dato e con l'imminente apertura del nuovo terminal di Savona-Vado, che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale (ovvero i porti di Genova e Savona), ha presentato il suo nuovo "biglietto da visita" a un mercato, quello ticinese, che potrebbe tornare a guardare con attenzione alla prospettiva logistica mediterranea, come alternativa a quello che è stato definito un «monopolio logistico che gli scali del Nord Europa esercitano sull'interscambio elvetico».

A farsi latore di questo messaggio di affidabilità anche sui tempi di realizzazione delle opere di terra, della nuova viabilità genovese (compromessa dal crollo del Ponte Morandi) e dei dragaggi, è stato oggi - in occasione della seconda edizione dell'evento "Un mare di Svizzera" in corso di svolgimento a Lugano - il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Paolo Emilio Signorini.

Gli ha fatto eco 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.