PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE — A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATO NEL 1964 di NAPOLI

"UN MARE DI SVIZZERA6" (Lugano, 2 ottobre 2023)

La Svizzera "scopre" l'integrazione fra ferrovie e autotrasporto

Come affrontare l'emergenza trafori. Il Sindaco di Genova annuncia: "a novembre il via dei lavori per il tunnel portuale"

Transito delle Alpi o muro delle Alpi? I recenti incidenti che hanno riguardato sia il Gottardo Ferroviario, sia quello stradale, e in aggiunta il Frejus, sommati alla scelta obbligata di effettuare i lavori nel traforo del Monte Bianco e alle limitazioni imposte da Austria al Brennero e dalla Francia a Ventimiglia, rendono questo interrogativo di scottante attualità. Interrogativo che non casualmente ha tenuto banco nella sessione di apertura di "Un mare di Svizzera", il convegno internazionale sulla logistica e la rotta a sud per il centro Europa e la Svizzera, che è in corso a Lugano, presso la sede del Lac.

Protagonisti gli autotrasportatori e le ferrovie elvetiche, che dopo anni di contrapposizione più ideologica che pratica, dati alla mano, evidenziano come l'unica strada percorribile e sostenibile per il trasporto e il sistema logistico in Svizzera, transiti attraverso un'integrazione e collaborazione fra le due modalità di trasporto.

Reto Jaussi, segretario generale di ASTAG (l'Associazione svizzera dei trasportatori stradali) e Alexander Muhm, responsabile del trasporto merci delle ferrovie svizzere SBB hanno condiviso (ed è una novità rivoluzionaria anche rispetto alla storia dei trasporti e della normativa svizzera) come solo da una collaborazione intensiva fra ferro e gomma, al di fuori delle contrapposizioni ideologiche, possa scaturire un miglioramento qualitativo e quantitativo della mobilità anche sull'asse strategico nord-sud. E ciò – come sottolineato da Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito – anche in considerazione dei tempi (inattuabili) della transizione ecologica e dei costi di questa transizione (un camion elettrico costa tre volte un camion diesel).

E sul tema della mobilità e della logistica è intervenuto con due novità sostanziali il Sindaco di Genova, Marco Bucci. Da un lato, annunciando per novembre l'inizio dei lavori per la realizzazione del tunnel stradale sotto il porto di Genova; dall'altro, rivelando l'imminente definizione di un patto logistico fra le tre regioni, Liguria, Lombardia e Piemonte nonché fra le tre città, Genova, Milano e Torino.

———

Genova conferma: entro il 2026 pronte la diga e le nuove opere per tre miliardi

Tre miliardi per le opere strategiche concentrate sui porti di Genova e Savona-Vado e sul nodo logistico, ferroviario e autostradale. Il tutto sarà completato nel 2026. Alla sua prima uscita pubblica a Lugano, Paolo Piacenza, il commissario chiamato alla guida dell'Autorità di Sistema Portuale degli scali di Genova e Savona posa una pietra miliare, pesantissima, sullo scenario logistico e trasportistico dell'intera area del Nord Ovest italiano e, in prospettiva, del centro Europa. Nuova diga di Genova e nuova diga di Savona-Vado, Terzo valico ferroviario fra Genova e Milano, nodo ferroviario di Genova, nuova autostrada destinata ad aggirare uno dei punti roventi del congestionamento nel traffico autostradale.

Ma questo sforzo, di magnitudo senza precedenti, sarà sufficiente per fare di Genova e Savona uno dei punti di concentrazione del traffico container a livello europeo? Secondo Juan Pablo Richards, Managing Director di Hapag-Lloyd per il Sud Europa e Giuseppe Prudente, Chief Logistic Officer di MSC. La risposta a questo interrogativo è positiva. A condizione di lavorare tutti insieme per migliorare non solo la parte a mare del sistema logistica, ma anche per compiere le scelte più efficienti sul fronte terra, e in particolare sulla disponibilità di treni in grado di smistare rapidamente i container.

Se è vero – come sottolineato da Fabio Regazzi, Presidente delle piccole e medie industrie svizzere – che il gap nei costi fra un utilizzo dei porti del Nord Europa e quelli del Sud Europa, rappresenta ancora un condizionamento pesante anche nelle scelte di trasporto dell'industria svizzera (alle prese anche con la resistenza del governo federale a investire nel completamento a sud di Alptransit sulla tratta Lugano-confine), la chiave di lettura per fronteggiare un mercato che comunque determina le scelte, non può prescindere da una grande concretezza negli interventi che consentano il raggiungimento di risultati operativi.

Una grande fiducia su questo sviluppo del fronte sud della logistica europea è stato espresso da Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, che ha focalizzato il suo intervento sulle dinamiche del mercato e su cambiamenti che oggi si concretizzano in tempi brevissimi; fiducia e concretezza hanno caratterizzato anche le dichiarazioni di Massimiliano Cozzani, Marketing & Sales Senior Manager di PSA, l'operatore che gestisce il terminal di Genova-Prà e che in queste settimane sta sperimentando un collegamento ferroviario con Stoccarda, dopo aver consolidato quello con Basilea. Collegamenti che segnano una forte inversione di tendenza rispetto a un passato in cui l'Italia era solo territorio di conquista dei porti nord europei e delle ferrovie tedesche.

——-

Interesse della Nestlè sul porto di Vado

Nestlè interessata a operare nel porto di Savona-Vado. La notizia è trapelata nel corso dell'ultima tavola rotonda del convegno *Un Mare di Svizzera* che si è concluso oggi a Lugano. Secondo quanto riportato dal vice presidente della Fondazione Slala, Gerardo Ghigliotto, l'attenzione della multinazionale si sarebbe accentrata sul silo per il caffè

che è stato realizzato nello scalo ligure dal Gruppo Pacorini e che per Nestlè potrebbe diventare a breve un’alternativa rispetto ai porti del Nord Europa.

Durante il confronto su retroporti, centri merce e terre di mezzo, Ignazio Messina ha sottolineato come siano pochissimi i gruppi che investono nel settore intermodale muovendo dal settore marittimo e che quindi quello della verticalizzazione ovvero dell’acquisizione del controllo dell’intera catena del trasporto sia un falso problema. Per Alessandro Santi, presidente di Federagenti, gli ultimi anni e gli ultimi mesi stanno dimostrando che proprio gli equilibri del mercato logistico sono tutt’altro che stabili e sono destinati a mutare continuamente. Ciò obbliga – come confermato anche da Beni Kunz di Hupac – a una costante rivisitazione degli equilibri e quindi a una revisione costante delle strategie.

Tema caldo, parlando di armonizzazione e fluidificazione dei traffici fra Italia e Svizzera, quello dell’armonizzazione e del dialogo fra le due Dogane, precondizioni per rendere davvero competitivi i transit time dei porti del sud irrompendo su abitudini consolidate fra gli operatori dell’oltre Gottardo abituati a lavorare con la Germania e i porti del nord Europa.