L'OPINIONE / REMIGIO RATTI / professore universitario, comitato Pro Gottardo

IL RISVEGLIO DEI PORTI LIGURI E I NOSTRI RITARDI FERROVIARI

Genova è l'accesso al mare più vicino della Svizzera. Importante al punto di aver aperto nel 1799 il primo consolato della Confederazione. Durante la Seconda guerra mondiale il suo porto ci ha permesso di sopravvivere quando il blocco navale inglese non permetteva più un approvvigionamento dal nord. Poi, una lunga fase di inibizione, per inefficienze infrastrutturali e funzionali. Oggi la musica è cambiata: in senso liberale-efficientistico, ma anche ambientale e i porti liguri fanno capo ad un'autorità portuale comune. Gli investimenti miliardari garantiti dal Recovery fund europeo sono da realizzare entro il 2027. Il Mediterraneo mantiene e sviluppa la sua forte centralità nelle comunicazioni marittime tra Sud-Est asiatico, Europa e Nordamerica; senza dimenticare il continente africano, in forte sviluppo. Il raddoppio nel 2016 della capacità del canale di Suez è stato un forte segnale.

Il bacino di Genova raddoppierà la sua capacità

L'obiettivo strategico è quello di riscattare significative quote di mercato teoricamente appartenenti al bacino dei porti liguri - Nord Italia in primis, Svizzera, Alto Reno, Germania meridionale - ma accaparrati dai giganteschi porti del Nord Range: come Anversa, Rotterdam e Amburgo. Far invece capo ai porti liguri significa un risparmio di 5 giorni di navigazione; determinerebbe guadagni per l'erario italiano dell'ordine di 6.000 euro per

ogni container (da moltiplicare con i 2-3 milioni di unità supplementari). Le aspettative sono alte anche in termini di flussi turistici, di posti di lavoro e di impatto ambientale. A condizione che vinca la strategia del ferro, rispetto alla gomma (ma anche all'aereo). In difetto, saremo travolti dal traffico stradale, delle merci e sempre di più da quello automobilistico, elettrico e semi-automatizzato che sarà.

Quale coinvolgimento della Svizzera?

Grazie all'Iniziativa delle Alpi, votata dal popolo svizzero nel 1994, ad AlpTransit, ai sussidi, alla partecipazione agli investimenti in piattaforme intermodali all'estero (Busto Arsizio, Novara, Milano-Smistamento, Piacenza, Brescia) e alla società HUPAC, leader europeo del trasferimento gomma-ferro con sede a Chiasso, abbiamo adottato una strategia esemplare. Che l'UE dovrebbe riconoscerci. Occorre tuttavia stare al passo, non solo nel trasporto delle merci, ma in quello delle persone, dove abbiamo almeno vent'anni di ritardo nell'integrazione alla rete europea dell'alta velocità. Tornando a sud, entro il 2027, entrerà in funzione tra Genova e Tortona il «terzo valico» (53 km, di cui 37 in galleria). Più uno snodo di 12 chilometri di gallerie sotto la città per sbloccare il traffico da e per le stazioni liguri e i suoi porti. Alta capacità/velocità. Genova-Milano in un'ora. Hupac e gli altri vettori intermodali saranno pronti a rispondere al mercato a condizione che sia concorrenzia-

le: pena un'invasione di TIR. Questo non sarà il caso solo garantendo alle merci e al traffico viaggiatori transfrontaliero e di lungo percorso salti di qualità nel servizio, flessibilità e ridondanza contro i quotidiani intoppi e ritardi. Occorre un piano strategico di breve, medio e lungo termine per una ferrovia all'altezza delle sfide del XXI secolo, definito non più su basi settoriali, ma sistemiche.

Proposta Ferrovia 2050: proprio non ci siamo

L'asse ferroviario del San Gottardo, ferrovia d'Europa, deve recuperare il suo ruolo storico al servizio del transito nord-sud e a salvaguardia delle Alpi. È quello che non si sta facendo se dovessimo seguire la proposta Ferrovia 2050, posta in consultazione, fino al 14 ottobre, dal Consiglio federale. Un'offerta rigidamente determinata dall'orario cadenzato ha portato la rete ferroviaria al limite. Dal 2009 le ferrovie (e la politica) hanno quasi abbandonato il traffico passeggeri di lunga percorrenza, condizionante e ormai marginale. Al contrario, oggi più che mai, le ferrovie devono essere messe nella condizione di fissare l'obiettivo di mercato sul traffico internazionale almeno al livello precedente (40%) l'apertura della galleria autostradale del San Gottardo nel 1980. Forse è giunta l'ora di fare il bis, di lanciare un'«Iniziativa delle Alpi PAX», per recuperare e rispondere in modo diverso, anche in sostituzione dell'aereo, alla domanda di mobilità, di sviluppo territoriale e di salvaguardia del clima e dell'ambiente.