Ports of Genoa POST
IL MAGAZINE DEI PORTI DI GENOVA E SAVONA.

La Svizzera scopre Genova Intervista di NZZ a Signorini

13 Dicembre 2017

Genova è storicamente lo sbocco al mare della Svizzera italiana e tedesca. Oggi la sua importanza nell'ambito dei traffici import-export è ancora marginale, e questo deve cambiare, dice il Presidente.

Nel dizionario storico della Svizzera si legge che Genova, nel 1860, è stata determinante per la posizione di riferimento dell'Italia nell'ambito della costruzione della ferrovia del Gottardo.

Per quanto il porto ligure, prima della svolta tra il 19mo e il 20mo secolo, abbia regalato alla Svizzera, come merce in import, cereali, "frutta del Sud" e petrolio, tuttavia alcune falle nella propria struttura organizzativa e nei punti di inoltro via terra hanno impedito che potesse imporsi, sul lungo termine, come porta di accesso alla Svizzera. La sua importanza raggiunse l'apice durante le Guerra Mondiali, quando il trasporto lungo il Reno o non funzionava più o funzionava molto limitatamente.

Un nuovo slancio

Il più grande porto d'Italia sta prendendo un nuovo slancio, per accaparrarsi la porzione di mercato rappresentata dalla relativamente vicina zona delle Alpi Svizzere. Nel frattempo quest'ultima si è orientata verso i porti del Nord, distanti il doppio, ma geograficamente più facili da raggiungere. Che in ciò si nasconda una sorta di fonte di grandi rischi lo ha mostrato il crollo della linea ferroviaria tedesca del Rheintal a Rastatt alla fine della scorsa estate. Paolo Signorini, presidente dell'autorità portuale italiana a coordinamento statale e regionale, in occasione di una visita a Zurigo lunedì scorso, ha spiegato che il completamento dei due megaprogetti sul corridoio ferroviario Rotterdam-Genova, della Galleria di Base del Monte Ceneri previsto nel 2021 e del cosiddetto Terzo Valico (collegamento ferroviario degli Appennini a Genova) nel 2022 costituirà una sorta di "grimaldello" per favorire l'aumento dei traffici da e per la Svizzera. Le nuove Trasversali Alpine non dovrebbero restare ancora a lungo una "strada a senso unico" da nord a sud.

Attraverso i nuovi tunnel non soltanto si riduce il numero delle locomotive, ma la lunghezza dei convogli potrebbe anche aumentare. In questo modo i costi di trasporto di un container da Genova a Basilea non saranno più alti di quelli praticati tra Anversa e Basilea. Entro dieci anni il porto di Genova intende raddoppiare il numero dei container sdoganati, dichiara Signorini. I protagonisti del trasporto merci globale, dall'Autorità Portuale di Singapore fino al segmento logistico di Maersk stanno investendo in nuovi terminal. Gli investimenti esteri, che ammontano a parecchie centinaia di milioni di euro, in tempi recenti anche da parte della Cina, dimostrano la fiducia nella posizione e nella capacità prestazionale di Genova. Sarebbero i benvenuti anche investitori dalla Svizzera. Da tempo gli impianti portuali di Genova, promossa oggi a *hub* delle crociere, non si limitano più ai dintorni del centro città, bensì si estendono fino a 40 km lungo la costa.

"Il Corridoio è essenziale"

Oltre alla nuova costruenda linea ferroviaria direzione Nord, l'accessibilità al porto di Genova sarà migliorata anche da accessi stradali addizionali, i cui lavori sono già in corso. Per Signorini è fondamentale che i lunghi tunnel sul corridoio Rotterdam-Genova non rimangano dei monconi incompleti, ma che vengano ampliate le capacità sull'intero percorso. Al riguardo esistono in Svizzera questioni aperte in corrispondenza dei punti di accesso settentrionali e meridionali.

Anche se Genova raddoppiasse, come previsto, la soglia dei 2,6 milioni di container movimentati all'anno fino al 2027, non riuscirà a raggiungere i porti del *Northern Range*. Con i loro volumi da oltre 10 o 12 milioni di container, questi porti giocano partite superiori. In Italia molti porti rivaleggiano nel trasporto marittimo – dice Signorini – e in questo si annida il pericolo di una dispersione di risorse. Se l'Italia vuole avere nel futuro un ruolo centrale in questi traffici , deve concentrare le proprie energie su pochi porti.

Mentre l'Olanda e il Belgio sostengono un grande porto marittimo ciascuno e per la Germania si parla di due, in Italia ben quindici porti tentano di "intercettare" navi dall'Asia: non potranno mai essere tutti utilizzati al massimo e tutti adattati per accogliere le navi sempre più grandi – sostiene il Presidente del porto genovese, che nel medio termine vede Genova e Trieste come interfacce del traffico intercontinentale in relazione all'Europa Centrale.

Intervista al presidente Signorini tratta da *Neue Zürcher Zeitung, Paul Schneeberger, 12 dicembre 2017*