



In futuro la merce arriverà sempre più da Genova e La Spezia, al posto di Rotterdam, per andare al Nord, passando dal Gottardo.

# Attracco da Sud

## LA NUOVA PROSPETTIVA

◆ **Traffico merci** I porti liguri si stanno ampliando e confidano in una ripresa economica grazie a Neat. Il trasporto merci su rotaia dal Mediterraneo in direzione Nord dovrebbe registrare un aumento. — GERHARD LOB

**L**a messa in funzione del nuovo tunnel di base del San Gottardo è ormai imminente. Nell'ottica di questo evento epocale, si specula sempre più sui minuti che risparmieranno i viaggiatori nella tratta Bellinzona-Zurigo. Giusto, senza dubbio. Si rischia però di dimenticare il vero motivo per cui è stata realizzata la Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina (Neat): trasferire il traffico merci internazionale dalla strada alla rotaia.

Neat è un elemento strategico nel corridoio merci europeo Rotterdam-Genova. Come suggerisce il nome, il fulcro del trasporto è da Nord a Sud. E in effetti i flussi di merci transitano principalmente dai grandi porti del Mare del Nord, attraverso la Germania, in direzione Italia. Le navi portacontainer provenienti da oltreoceano vengono scaricate a Rotterdam, Anversa o Amburgo; da lì le merci sono poi trasportate su gomma verso Sud.

Basta uno sguardo alla cartina geografica per notare che i porti di Savona, Genova e La Spezia, in Liguria, in realtà sono molto più vicini alla Svizzera rispetto ai porti dei paesi nordici. Attualmente però l'industria dei trasporti d'oltreoceano attraverso il Canale di Suez è costretta ad accettare un percorso di più giorni per raggiungere i porti del Mare del Nord, perché i porti in Liguria non sono sufficientemente attrezzati per accogliere le grandi navi portacontainer,



Coop è partner del progetto  
«Gottardo 2016».  
Cooperazione vi dedicherà  
una serie di articoli.

217

GIORNI  
ALL'INAUGURAZIONE

GOTTARDO



L'invitato

Ambros Zraggen  
Responsabile ufficio stampa  
AlpTransit Gotthard

## Oltre 1 milione di visitatori

Sono un urano doc, originario di Altdorf, cresciuto ai piedi del San Gottardo. Nel 1999, a soli pochi giorni dal primo colpo di vanga per la realizzazione del cunicolo di accesso Amsteg alla nuova galleria di base del San Gottardo, ho iniziato a lavorare come addetto stampa ad AlpTransit Gotthard AG. Molti scettici sono venuti personalmente in cantiere per farsi un'idea del progetto: sono tutti tornati a casa entusiasti. Nei nostri centri di Pollegio, Sedrun e Erstfeld abbiamo accolto più di un milione di visitatori – semplici cittadini, appassionati di treno, ingegneri, politici. Il 90% dei nostri visitatori proviene dalla Svizzera, il resto da tutto il mondo, addirittura da Cina, Vietnam e Giappone. La caduta del diaframma principale nell'ottobre 2010 a Sedrun è stato per me l'evento più simbolico. Quello che però mi ha particolarmente toccato è stato il lungo viaggio intrapreso da alcuni visitatori appositamente per le giornate aperte del cantiere; ci sono state persino famiglie dalla Germania che hanno passato la notte in camper fuori dal cantiere.

indispensabile un collegamento efficiente con la rete ferroviaria.

Data la mancanza di spazio, dovuta alle scoscese coste liguri, sono stati realizzati interporti ultramoderni all'interno del territorio, come ad esempio il *Rivalta Terminal Europa* di Tortona, in provincia di Alessandria, nella Pianura Padana, ancora poco conosciuto in Svizzera. Non a caso questo *terminal* per lo smistamento container si trova vicino al punto settentrionale del nuovo collegamento ferroviario fra Genova e il Piemonte (Terzo Valico dei Giovi), lungo ben 55 km. Il colosso, con i suoi 37 km di tunnel ferroviario, sarà però operativo solo a partire dal 2021.

Attualmente un modello vincente è già il porto di La Spezia, con una quota di trasporto merci su rotaia pari al 35% per l'*hinterland*. Ogni settimana una ventina di treni *shuttle* collegano il porto di La Spezia con il terminal di Melzo, in provincia di Milano. Da lì le merci possono proseguire il loro percorso attraverso il San Gottardo in direzione nord.

La crescente importanza delle vie di trasporto da Sud a Nord e il potenziamento dei porti presenti sulla costa ligure giocano un ruolo importante anche per i grandi distributori come Coop. Perché è così che si può migliorare l'impatto ambientale. «In futuro ne faremo sempre più uso», sostiene Pierre Page di *Railcare*, l'affiliata Coop per il traffico merci. ●

oltre che essere ritenuti inaffidabili e a rischio di scioperi.

### Nuovi terminal in Liguria

Ma le cose dovrebbero cambiare: il Gruppo Maersk, una delle più importanti società armatrici a livello mondiale, sta infatti costruendo a Vado Ligure, in provincia di Savona, un nuovo *terminal*, che potrà accogliere dal 2017 o 2018 i giganti portacontainer provenienti dall'Estremo Oriente. Carlo Merli, dirigente di Maersk afferma: «Da qui le merci potranno raggiungere la Lombardia, la Svizzera, ma anche la Germania meridionale». E per evitare che i container siano trasportati solo su gomma, è

## CONCORSO VINCI UN OROLOGIO



Cooperazione mette in palio 2 orologi da polso Mondaine, il modello «SBB Classic». **Quesito:** come si chiama la marca che ha lanciato il famoso orologio delle ferrovie svizzere? Inviare un SMS con la parola chiave WINFR, la soluzione,

il vostro nome, cognome, indirizzo al n. 2667 (fr. 1.-) o comunicare la soluzione, nome completo e indirizzo allo 0901 777 554 (fr. 1.- da rete fissa). Per giocare gratis: [www.cooperazione.ch/passa-tempi](http://www.cooperazione.ch/passa-tempi). Termine d'invio: 2.11.2015.