

Il mare della Svizzera si vince a terra

12 Ottobre 2026



Il corridoio tra i Ports of Genoa e la Svizzera entra in una fase nuova. La Confederazione ha costruito in decenni una politica dei trasporti coerente, fondata su AlpTransit, trasferimento modale e continuità degli incentivi. La partita si giocherà sulle banchine, ma soprattutto nei retroporti, lungo le linee ferroviarie e nella qualità delle regole.

Di **Ugo Patroni Griffi**

Il corridoio tra i Ports of Genoa e la Svizzera entra in una fase nuova. La Confederazione ha costruito in decenni una politica dei trasporti coerente, fondata su AlpTransit, trasferimento modale e continuità degli incentivi. La partita si giocherà sulle banchine, ma soprattutto nei retroporti, lungo le linee ferroviarie e nella qualità delle regole.

Nel 2025 il sistema dei Ports of Genoa ha sfiorato i tre milioni di contenitori, con 2.999.486 TEU, il 6,3 per cento in più dell'anno precedente e il miglior risultato della sua storia. Il traffico gateway - i contenitori pieni in import ed export, vale a dire la merce che entra davvero nel territorio anziché limitarsi a cambiare nave - ha raggiunto 1.919.700 TEU, con un aumento del 4,8 per cento. Savona-Vado, sostenuta dal trasbordo, ha chiuso intorno a 590.000 TEU, con un balzo del 58,4 per cento. Letti da soli, sono numeri che restituiscono l'immagine di un porto in ottima salute.

Eppure, nello stesso anno, i treni merci movimentati sono scesi a 7.935, il 14,2 per cento in meno, mentre il traffico ferroviario containerizzato ha perso l'11,6 per cento, fermandosi a 322.451 TEU. È questo il dato che, a mio avviso, merita maggiore attenzione, poiché mai così tanta merce era arrivata e partita via mare e, nello stesso tempo, da anni così poca veniva affidata alla ferrovia.

Questi numeri, più che una contraddizione insolubile, misurano il lavoro ancora necessario per saldare il successo marittimo alla rete terrestre, che richiede retroporti efficienti, interoperabilità ferroviaria, servizi affidabili e regole capaci di accompagnare gli investimenti.

La Svizzera non ha sbocchi sul mare, ma è uno dei passaggi obbligati del traffico merci europeo. Per raggiungere l'oceano dispone, storicamente, di due porte. Quella settentrionale segue il Reno fino ai porti di Basilea - Kleinhüningen, Birsfelden e Muttensz, riuniti dal 2008 nelle Schweizerische Rheinhäfen - attraverso i quali transita circa il dieci per cento delle importazioni svizzere e, in particolare, circa un terzo delle importazioni di prodotti petroliferi. È la direttrice che collega la Confederazione a Rotterdam e Anversa, i grandi terminali oceanici del Northern Range. L'altra porta guarda a sud, verso Genova.

Per anni la porta settentrionale è sembrata la scelta più semplice, e per una quota importante dei

contenitori oltremare continua a esserlo. Ma è anche la più esposta. Nel 2025 i porti renani svizzeri hanno movimentato 4,7 milioni di tonnellate, l'11,3 per cento in meno rispetto all'anno precedente; il crollo del comparto energetico spiega da solo oltre il novanta per cento della flessione. C'è poi il limite rappresentato dalla magra del Reno, che nelle estati più secche riduce i pescaggi e quindi la capacità delle chiatte. Alla vulnerabilità del fiume si aggiunge quella ferroviaria, perché la rete tedesca di accesso agli assi alpini continua a soffrire ritardi e colli di bottiglia, denunciati apertamente dagli operatori elvetici. Ne deriva un crescente interesse per il Mediterraneo.

Non bisogna però scambiare questo interesse per una rendita geografica garantita a Genova. La porta settentrionale, infatti, continua a rafforzarsi. Nel 2025, malgrado il calo complessivo, il traffico container dei porti renani via acqua è cresciuto del 12,6 per cento e quello su ferrovia del 51,5 per cento. Il progetto del terminal trimodale Gateway Basel Nord prevede, nella configurazione a regime, una capacità fino a 390.000 TEU l'anno. La competizione tra le due porte, dunque, si fa più serrata.

La Svizzera sceglie il porto soprattutto in base all'affidabilità del servizio, e ciò le ha consentito di diversificare gli accessi ai mercati mondiali e di non dipendere da una sola direttrice. Per Genova questa neutralità costituisce un'occasione, poiché la porta meridionale può conquistare nuovi flussi se offre regolarità ferroviaria, certezza dei tempi e una catena logistica competitiva fino al destinatario finale.

L'esperienza svizzera è preziosa per l'Italia perché la Confederazione ha fatto del trasferimento modale una politica nazionale stabile, anziché una successione di singole opere. AlpTransit, con le gallerie di base del Lötschberg, del San Gottardo e del Ceneri, il corridoio continuo di quattro metri, la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni e gli incentivi al trasporto combinato formano un unico disegno. La legge fissa il traguardo, particolarmente ambizioso, di meno di 650.000 transiti annui di mezzi pesanti attraverso le Alpi.

Il dato va letto senza perdere la misura del risultato raggiunto. Nel 2025 i transiti stradali sono rimasti intorno a 960.000 e la quota ferroviaria è scesa al 68,6 per cento; nel primo semestre del 2026, tuttavia, le tonnellate trasportate su rotaia sono tornate a crescere del 3,1 per cento, anche se il maggiore incremento della strada ha portato la quota ferroviaria al 68 per cento. Sono valori lontani dal limite legale, ma eccezionalmente elevati nel quadro europeo. La conclusione del Consiglio federale - a parità di condizioni, «l'obiettivo di trasferimento non può essere raggiunto neanche con il completamento e l'entrata in servizio di Alptransit» - non smentisce quella politica e ne mostra, semmai, la serietà, perché distingue con chiarezza la capacità dell'infrastruttura dalle condizioni economiche e operative necessarie per utilizzarla.

Berna, del resto, non ha arretrato, e il Consiglio federale ricorda che, senza gli strumenti già adottati, ogni anno attraverserebbero le Alpi circa 800.000 mezzi pesanti in più. Nel giugno 2026 ha inoltre posto in consultazione la proroga fino al 2035 del sostegno al trasporto combinato transalpino e l'aumento di 290 milioni di franchi del relativo credito. Parallelamente, la Confederazione continua a intervenire sulle linee estere di accesso e sulla ridondanza della rete, la cui importanza è emersa dopo il deragliamento del 10 agosto 2023 nella galleria di base del San Gottardo. La piena operatività, ristabilita il 2 settembre 2024, ha confermato il valore strategico delle direttrici alternative, a cominciare dal Lötschberg.

Anche la cessazione dell'autostrada viaggiante (Rola) tra Friburgo in Brisgovia e Novara, avvenuta il 13 dicembre 2025, va collocata in questo quadro. In quasi venticinque anni il servizio aveva trasferito su rotaia oltre due milioni di autocarri; la sua chiusura segna il passaggio verso forme di trasporto combinato non accompagnato ritenute più efficienti e non comporta l'abbandono dell'obiettivo modale. Berna accompagna questa transizione con incentivi e con la pressione diplomatica per l'adeguamento delle linee di accesso, dalla riva sinistra del Reno alla direttrice Stoccarda-Singen-Sciaffusa. Per il corridoio ligure se ne ricava che l'infrastruttura produce traffico soltanto quando una politica pubblica costante ne sostiene l'uso e coordina le decisioni oltre confine.

Sul versante italiano, il completamento delle grandi opere segna un passaggio altrettanto importante. La nuova diga foranea di Genova è un intervento articolato in fasi, del valore complessivo di circa 1,3 miliardi di euro, dei quali circa 950 milioni riferibili alla Fase A. Si sviluppa per oltre sei chilometri, raggiunge fondali fino a cinquanta metri e consentirà l'accesso in sicurezza alle portacontenitori di ultima generazione. Il Governo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la struttura commissariale hanno mantenuto l'opera al centro della programmazione nazionale nonostante la complessità tecnica del cantiere. Il viceministro Rixi l'ha giustamente collegata a una strategia più ampia, nella quale l'ampliamento della capacità nautica procede insieme agli accessi ferroviari e allo sviluppo dei retroporti.

Anche il Terzo Valico dei Giovi, la nuova linea ad alta capacità Genova-Tortona che collega il porto alla Pianura Padana e ai valichi alpini, è entrato nella fase finale degli scavi. Nel maggio 2026 risultavano realizzati oltre 83 degli 86,9 chilometri complessivi di gallerie, circa il 96 per cento; l'attivazione della linea è indicata nel 2028, dopo il completamento delle opere, i collaudi e il pre-esercizio. Il cronoprogramma richiede ancora attenzione, ma il quadro è ormai definito. Nell'aprile 2026 il confronto tra il viceministro Rixi e l'ambasciatore Roberto Balzaretto e, pochi giorni dopo, la tappa ligure del progetto «In Cammino con la Svizzera», promossa dall'Ambasciata con il console generale Stefano Lazzarotto, hanno confermato il carattere strategico del corridoio Genova-Reno-Svizzera e messo in relazione le decisioni infrastrutturali con le istituzioni e le imprese chiamate a trasformarle in traffico.

Con la diga e il Terzo Valico in avanzata realizzazione, la questione si sposta dai tempi dei cantieri all'organizzazione dei servizi che dovranno utilizzarli, e cioè dalle infrastrutture alla politica industriale e logistica, il che comporta un'evoluzione del ruolo dello Stato verso il coordinamento delle reti, degli operatori e dei territori.

Questo passaggio coincide con l'avvio della presidenza di Matteo Paroli. Nei primi mesi il nuovo presidente ha impostato una linea riconoscibile, che consiste nel considerare Genova, Savona e Vado come un unico sistema, nel portare a compimento un programma di investimenti di circa 3,6 miliardi di euro e nel preparare nuovi piani regolatori portuali con un orizzonte di venticinque-trent'anni, attraverso il confronto con istituzioni e operatori. L'esperienza maturata alla presidenza di un'Autorità di Sistema Portuale mi induce a condividerla, perché la politica portuale diventa davvero politica del territorio nei nodi intermodali e nel rapporto con il cliente finale.

La Zona Logistica Semplificata del porto e del retroporto di Genova offre a questa strategia uno strumento già operativo. La ZLS comprende nodi retroportuali in Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna, tra cui Rivalta Scrivia, Alessandria, Piacenza e Milano Smistamento. Le semplificazioni amministrative e, nei limiti della disciplina vigente, il credito d'imposta possono favorire nuovi insediamenti e investimenti svizzeri. Consente così di trattare i retroporti come parte del porto e di costruire, insieme al Governo e alle Regioni interessate, una politica industriale estesa oltre i confini liguri.

Anche il nodo tecnico è ben definito. Quando il Terzo Valico entrerà a regime, dai bacini genovesi potranno partire treni lunghi 740 metri con sagoma P/C 80, idonei anche al trasporto combinato non accompagnato dei semirimorchi oggi penalizzato dai limiti di sagoma. Nel 2025 il traffico Ro/Ro del sistema portuale ligure si è attestato a circa 11,7 milioni di tonnellate. Intanto l'hub di Novara Boschetto e lo scalo di Milano Smistamento aumentano la capacità. Hupac, operatore interamente elvetico, ha chiuso il 2025 con una crescita del 4,3 per cento nel trasporto combinato, nonostante i molti cantieri sulla rete ferroviaria europea. La domanda di trasporto ferroviario, dunque, esiste, ma richiede un sistema capace di raccoglierla.

I dati più recenti offrono una base incoraggiante a questa strategia. Nel primo semestre del 2026, pur con una diminuzione dell'1,9 per cento delle tonnellate complessive, i contenitori sono aumentati dell'1,6 per cento, fino a 1.190.690 TEU; il gateway ha raggiunto 1.052.340 TEU, mentre il trasbordo è arretrato del 21,3 per cento per il riposizionamento dei servizi marittimi legato alla situazione geopolitica nel Medio Oriente. Questi numeri non dipendono da una sola amministrazione, ma confermano la fondatezza della scelta della presidenza Paroli di puntare sul traffico radicato nel territorio. Mentre il trasbordo segue le decisioni delle alleanze marittime, il gateway, che collega Genova alla Svizzera, alla Germania meridionale e all'Austria, cresce soltanto se funziona l'intera catena logistica.

Accanto al retroporto, la seconda variabile decisiva è quella normativa, spesso relegata sullo sfondo. Il Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, ha riunito l'ex corridoio Reno-Alpi e il corridoio Mare del Nord-Mediterraneo nel nuovo asse Mare del Nord-Reno-Mediterraneo, al quale fanno capo centinaia di interventi e decine di miliardi di euro di investimenti programmati. È la cornice entro cui si muovono Genova e la Svizzera, poiché stabilisce priorità, standard di interoperabilità e condizioni di accesso ai finanziamenti europei.

Nel prossimo decennio peseranno soprattutto due dossier regolatori. Il primo è l'EU ETS marittimo, applicato dal 2024, che copre integralmente le emissioni dei viaggi tra porti dello Spazio economico europeo e quelle prodotte in porto, ma soltanto il cinquanta per cento delle emissioni dei viaggi con scali extra-UE. Il rischio di deviazioni verso i porti del Mediterraneo meridionale è concreto. Il Governo italiano non si è limitato a segnalarlo, e il viceministro Rixi ha promosso un coordinamento con Cipro, Grecia e Malta per chiedere alla Commissione europea misure capaci di evitare delocalizzazioni e dispersione di traffici. Il secondo dossier è la riforma della governance portuale. Il

MIT ha avviato un confronto con Autorità di sistema, Regioni, enti locali e operatori; l'iter non è concluso, ma il metodo e la direzione - maggiore coordinamento, capacità di programmazione e semplificazione - rispondono a esigenze reali. Anche in questo campo l'esperienza svizzera conferma che le regole orientano i traffici almeno quanto le infrastrutture.

Le condizioni per il salto di qualità sono oggi più favorevoli che in passato, perché le opere avanzano, il Governo presidia i collegamenti europei e la nuova presidenza dell'Autorità portuale ha indicato una linea di sviluppo. Resta da stabilire come coordinare questi elementi.

Il rischio da evitare è quello di opere non coordinate, e cioè di una diga che amplia l'accessibilità nautica senza un retroporto adeguato, un Terzo Valico utilizzato al di sotto delle sue possibilità, una Zona Logistica Semplificata che non riesce ad attrarre nuovi insediamenti. In questo scenario Genova resterebbe esposta alla volatilità del trasbordo e non sfrutterebbe pienamente la domanda svizzera. Per evitarlo, ogni decisione va valutata sull'intera catena logistica e non sul singolo cantiere.

Le iniziative della presidenza Paroli e l'azione del Governo indicano già la direzione opposta, coordinando gli investimenti portuali con il Terzo Valico, la Zona Logistica Semplificata e gli incentivi al trasporto combinato.

Merita particolare attenzione la prospettiva indicata dal viceministro Rixi. Gli scambi mondiali crescono più del prodotto interno italiano e si orientano sempre più verso il Sud-est asiatico, l'India, il Sud America e l'Africa australe. Lo sviluppo del corridoio IMEC, insieme al rafforzamento della direttrice Genova-Reno-Svizzera, può offrire all'Europa un accesso occidentale e meridionale complementare al Northern Range, con tempi di navigazione più brevi su molte di queste rotte. L'impostazione del Governo colloca così i porti liguri nella strategia logistica ed economica nazionale, alla cui scala vanno valutati la diga, il Terzo Valico e il rapporto con la Confederazione.

Alla Svizzera, che ha interesse a disporre di più direttrici affidabili, capaci di assorbire crisi climatiche, interruzioni ferroviarie e mutamenti delle rotte marittime, l'Italia può offrire attraverso il sistema ligure una porta complementare a quella settentrionale, con vantaggio anche per l'economia del Nord-Ovest.

I tre milioni di contenitori del 2025 sono quindi un punto di partenza. Se il corridoio ligure saprà adottare la stessa continuità che ha caratterizzato la politica svizzera, coordinando opere, retroporti e regole, Genova potrà offrire alla Confederazione una direttrice stabile accanto alla via del Reno e all'Italia un ruolo più solido nella logistica europea.