

Il Mare di Liguria si congiunge fluidamente al Lago Ceresio

A Lugano sbarcano in forze le truppe del Governatore Regionale Toti e del Sindaco di Genova Bucci, con tutto il cluster portuale al seguito, per unire Berna all'Alto Tirreno

Dal nostro inviato

Lugano (Svizzera) - C'è ora un canale navigabile virtuale a congiungere Genova e la Liguria a Lugano e al Ticino.

Lo hanno idealmente scavato il Governatore Regionale Giovanni Toti e il Sindaco di Genova Marco Bucci i quali – nel corso del primo di un tritico di incontri di politica economica da effettuarsi entro fine 2018 – hanno compiuto una proficua visita di politica commerciale ed economica nell'unico cantone di lingua italiana della Confederazione Elvetica.

In quel di Lugano, sulle sponde di un Lago Ceresio tirato a lucido anche meteorologicamente per l'occasione, il collaudato binomio istituzionale di centro destra che sta imprimendo una sterzata di vitalità e intraprendente attività mai vista negli ultimi quattro decenni di precedente amministrazione di diverso cromatismo politico si sono portati appresso tutto il cluster associativo del porto capoluogo, ovviamente con l'appendice di sistema di Savona Vado, e insieme ad una significativa rappresentanza dei cugini corregionali di La Spezia, per implementare una sorta di progetto

di Anschluss logistico: unire i traffici in import ed export di Berna all'Italia portuale in un tutto armonico bene integrato. Toti e Bucci infatti, lungi dalla banali demagogie caratterizzanti i predecessori, sono usi prendere la valigia e andare a fare vero marketing territoriale per trovare nuovi investitori dall'estero in un tessuto economico sociale, quello genovese e ligure, che presenta tanti vantaggi, al netto della burocrazia tuttora persistente, in termini di costo del lavoro abbordabile, nel confronto continentale, e con indubbia qualità della vita superiore.



Bucci e Toti



Signorini

Questa la filosofia pregnante Comune di Genova e Regione Liguria, pronti ad usare la medesima ricetta in ogni filone di attività; non a caso oggi stesso il Sindaco sarà a Cannes alla kermesse del settore del *real estate* a provare a 'piazzare' ad acquirenti stranieri gli asset territoriali rimasti invenduti, non diversamente da un vero e proprio agente immobiliare di eccezione, con la massima umiltà, così interpretando il ruolo di primo inquilino dell'amministrazione municipale in maniera certamente inedita, almeno per le latitudini *zeneixi*.

Fulcro della missione ticinese è stata l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, col presidente Paolo Emilio Signorini in grande spolvero ad illustrare in maniera assolutamente imparziale pregi e difetti delle banchine genovesi e savonesi – con un saldo oggettivamente attivo per i primi, alla luce dei grandi progressi registrati negli ultimi anni – all'interessata audience luganese, invero meno nutrita del previsto, in termini puramente numerici,

segue da pag.6

seppure guidata dalla sommità municipale, con una sindaco di Lugano, Marco Borradori, perfettamente sintonizzato sulla medesima lunghezza d'onda di collaborare fattivamente per una *win win strategy* economica, infrastrutturale ma anche culturale, una volta chiariti i malintesi di ruginose incomprensioni.

Con loro i vertici di Assagenti, Federagenti, Spediporto, Assiterminal, Assoferr, ma anche ospiti illustri come Propeller Club (Milano) e gli armatori Messina, che evidentemente dopo la partnership ormai definita con la italo-svizzera MSC, si sentono sempre più a proprio agio in territorio elvetico.

Il summit "Un mare di Svizzera" è stato propiziato da Luca Clavarino, dinamico architetto specializzato in infrastrutture da alcuni anni dedicato alle grandi opere, come i tunnel ferroviari del Gottardo e del Monte Ceneri, il quale - con la decisiva complicità del console italiano in Svizzera, Marcello Fondi - ha posto le fondamenta di una escalation programmata a puntino.

Il promotore dell'ambizioso progetto LuMiMed (Lugano-Milano-Mediterraneo) confida infatti che questa prima volta a Lugano dei porti liguri sia la messa a punto di un campo base per scalare l'Everest della logistica elvetica; dunque, il primo di tre appuntamenti schedati ancora in estate e in autunno, col prossimo che vedrà in campo i finanziatori delle grandi opere, le maggiori banche svizzere ed italiane, per arrivare infine al 'dulcis in fundo' del governo confederale di Berna.

Trafo del Ceneri nel dicembre 2020 e Terzo Valico nel 2021 - mentre si accendono i riflettori sul progetto del treno Milano-Lugano (22 minuti e un effetto choc sul Pil) e firma di un atto di collaborazione economica fra Genova e Lugano, sono state alcune delle principali indicazioni emerse dal convegno tenutosi presso lo scenografico LAC Lugano Arte Cultura - l'auspicata riconversione dell'Hennebique luganese - confermando che i tempi sono maturi per un netto cambio di rotta nell'assetto dei trasporti continentali



sull'asse Nord-Sud e quindi per i porti di Genova e Savona.

Tale aspetto è stato colto e sottolineato per prima dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale; il presidente Paolo Emilio Signorini, non ha solo ribadito i tempi delle nuove infrastrutture nei porti di Genova e Savona, per investimenti complessivi pubblici e privati (comprensivi della nuova diga) che supereranno i 2 miliardi, ma ha illustrato un piano dettagliato di recupero di efficienza nel trasporto merci, che traguarda convogli di 750 metri di lunghezza tariffariamente del tutto concorrenziali con i porti del Nord Europa. Ciò collima con l'accelerazione in atto per il completamento dell'asse ferroviario-logistico fra Genova-Milano-Lugano-Zurigo-Strasburgo e la sua trasformazione in un moltiplicatore di Pil e occupazione nelle aree, in primis del Nord ovest italiano, attraversate.

È questo il segnale scaturito, forte e chiaro, dall'incontro organizzato dall'AdSP genovese, che ha svelato le tappe concrete di questa accelerazione destinata a provocare una vera e propria rivoluzione derivante dal taglio drastico dei tempi di percorrenza dei treni, ma anche un effetto indotto tra-

volgente sul Pil.

Non casualmente il convegno è stato patrocinato dall'Ambasciata di Svizzera in Italia e dall'Ambasciata d'Italia in Svizzera, con una partecipazione al convegno a Lugano che ha fornito la migliore testimonianza di un preciso interesse anche delle aziende svizzere a tornare a sperimentare l'efficienza del sistema portuale ligure. Signorini ha sottolineato che "esistono già oggi tutte le possibilità per recuperare competitività attraverso il costante efficientamento in atto dei servizi portuali e l'indispensabile recupero di concorrenzialità del trasporto su ferro che non possono prescindere, come emerso a più voci dal convegno, dall'entrata in funzione delle nuove infrastrutture sull'asse Mediterraneo-Reno. Il numero uno di Palazzo S.Giorgio ha quindi individuato in due asset le chiavi del successo futuro di Genova e Savona. Da un lato, gli investimenti in nuove infrastrutture portuali che consentiranno l'attracco delle grandi navi portacontainer e che, includendo anche lo spostamento e quindi la creazione della nuova diga, si concentreranno sul bacino di ponente del porto con investimenti complessivi che supereranno - come sottolineato dal Presidente - i due

miliardi. Dall'altro la svolta infrastrutturale ferroviaria e una governance efficiente delle nuove infrastrutture.

Il commissario europeo per il Corridoio Reno-Alpi, Pawel Wojciechowski, ha sottolineato come questo corridoio rappresenti una priorità assoluta per l'Europa.

In sostanza i fattori trainanti di questa rivoluzione, evidenziati nell'incontro sono: l'accelerazione nei lavori di costruzione del Terzo Valico fra Genova e Milano, che renderà possibile uno spostamento massiccio da strada a rotaia anche del traffico merci in container. La nuova linea ferroviaria è confermata per l'entrata in esercizio nel 2021, in contemporanea con l'operatività dei nuovi terminal container di Genova e Savona che potranno generare un traffico di oltre 5 milioni di teu. I tempi di percorrenza dei treni passeggeri Genova-Milano potranno scendere a 45 minuti con un effetto di totale integrazione fra le due città; il completamento ed entrata in servizio nello stesso anno del Traforo del Monte Ceneri fra Lugano e il Gottardo che abatterà a partire da dicembre 2010 i tempi di percorrenza fra Lugano e Zurigo

segue a pag.8





Rizzi, Bucci, Lussana, Borradori

segue da pag. 7

a un'ora e 45 minuti; l'approvazione definitiva e l'avvio dei lavori del tratto di collegamento ferroviario veloce fra Lugano e Milano, con abbattimento a 22 minuti dei tempi di percorrenza, e con completamento via Seregno dell'intero Corridoio Genova-Nord Europa. Costo dell'opera, 12 miliardi in project finance, con studio di fattibilità finale oggi all'esame della Bei.

La conferma di un deciso impegno, sia di Italia che di Svizzera, sul completamento di questo asse è stata fornita a Lugano anche dall'annuncio congiunto dei sindaci Bucci e Borradori di un Patto di collaborazione fra Genova e Lugano e dalla scelta, inusuale e senza precedenti, di Genova come sede, nell'aprile del 2019, del Forum bilaterale fra Italia e Svizzera che accenderà i riflettori su una percorrenza ferroviaria, oggi fantascientifica, ma destinata a diventare realtà di poco più di un'ora fra Genova e Lugano.

A concludere una intensa giornata di lavori il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, che ha ribadito come "il sistema portuale ligure sia il più importante e quindi

un asset fondamentale per l'intera Europa". I porti liguri sono pedina fondamentale dello sviluppo dell'intero continente.

"Non è possibile bloccare il Terzo Valico. L'opera è già partita e le talpe in questo momento stanno scavando nelle montagne. Al di là della propaganda, anche i Cinque Stelle sanno benissimo che bloccare un'opera completamente finanziata nella quale sono stati investiti più di 5 miliardi di euro già accantonati sarebbe gettare via centinaia di milioni di euro degli italiani e lasciare un'incompiuta degna di un'altra Italia che non vorremmo più vedere" ha pacatamente tuonato il Governatore.

"Siamo in un paese che ha già costruito la sua ferrovia piana transalpina, che per noi può essere una grande opportunità oppure un rischio nel confronto con i porti del Nord Europa. Occorre sfruttare l'occasione, essere più competitivi, esserlo al più presto. Il Terzo Valico, la grande diga e i binari nel porto di Genova, il secondo anello ferroviario sono tutti investimenti improcrastinabili da portare avanti con grande determinazione insieme a un

quadro normativo che sia più coerente con le nostre esigenze. Noi tre - Regione Liguria, Comune di Genova e Autorità di Sistema Portuale - siamo qui oggi per dire che ci crediamo fino in fondo, che le parole poco convincenti e forse anche poco convincenti di chi dice di fermare il Terzo Valico sono una follia che ci riporta nel passato; dunque bisogna andare avanti con determinazione, sostenere quegli investimenti per lo sviluppo del nostro territorio. E occorre anche lavorare sulle infrastrutture immateriali, dal quadro normativo alla digitalizzazione alle procedure doganali, condizioni necessarie per tornare a essere il primo porto dell'Europa continentale.

I porti della Liguria sono il principale sistema portuale del Mediterraneo, perché sono connessi all'Europa che conta di più dal punto di vista economico. Siamo un asse fondamentale dello sviluppo non solo del Nord Ovest, ma dell'Europa: nel bacino del Mediterraneo ci siamo noi, lo presidiavamo da centinaia di anni.

Per questo i porti della Liguria dovrebbero avere una legge speciale. Se noi siamo il porto d'Italia, e per volumi lo siamo ormai in assoluto, i porti della Liguria dovrebbero avere un'unica autorità: da Vado alla Spezia, passando per i due porti di Genova un'unica regia con regole più snelle per competere con i porti di Amburgo, di Anversa e di Rotterdam, un sistema portuale integrato al primo sistema logistico del Mediterraneo; dove i privati possano entrare, dove le autorità locali siano adeguatamente rappresentate e possano essere parte in causa. Dobbiamo avere la certezza che la governance funzionerà una volta che questi investimenti saranno stati fatti, altrimenti avremo buttato dei soldi in un deserto. Ma siamo già sulla strada giusta" ha concluso Toti.

Angelo Scorza



Vivere il progresso.



Mac Port Srl

Via Fiorenzi, 1 - Porto San Vitale
48122 Ravenna - Italia
Tel.: +39 0544 684069
macport@macport.it
www.macport.it

Liebherr-MCCTec Rostock GmbH

Liebherrstraße 1
18147 Rostock - Germany
Tel.: +49 381 6006 5020
maritime.cranes@liebherr.com
www.liebherr.com
www.facebook.com/LiebherrMaritime

LIEBHERR

Dalle strofe sferzanti di De Andrè all'ambiziosa sfida infrastrutturale di Signorini, quanta acqua (salata e dolce) sembra scorrere tra le due sponde (marina e lacuale)

La rinnovata partnership tra le banchine genovesi e le pianure ticinesi rinasce all'ombra di un antico e contraddittorio rapporto, tra un anelito empatico da sempre vagheggiato e una pelosa forma di sospetto, ma che ora pare sbocciare in idillio duraturo

Dal nostro inviato

Lugano – Una giornata di lavori decisamente particolare quella andata in scena nella magnifica sala sospesa del nuovo complesso artistico-culturale del LAC, in pieno centro della opulenta cittadina ticinese, a cavallo tra infrastrutture ed economia, saltellando fra cultura e società. D'altronde quando si gioca la partita Genova-Lugano, normale che la dimensione sia poliedrica, visto il rapporto intenso, talvolta quasi di odio-amore, spesso intercorso tra due poli che si attraggono in quanto opposti; ma talvolta, invero, assai simili, per certi versi, a cominciare dall'essere entrambe lambite

da acque (salate marine in un caso, dolci lacuali nell'altro) che danno un riferimento preciso alla geometria urbana, evitando quell'effetto di 'sentirsi sperduti' tipico delle piatte città padane di pianura. Come noto, la colonia di 'immigrati' per motivi di lavoro in Canton Ticino dall'Italia è la più cospicua tra tutte le nazioni rappresentate; sebbene quella lombarda, alimentata dalle orde di transfrontalieri quotidiani – i pendolari abituati a stare quasi più tempo intrappolati nelle loro vetture in coda lungo tutti i valichi di dogana che non seduti negli uffici delle numerose fiduciarie o banche – sia la più numerosa, quella genovese è senza dubbio la più rinomata ed anche la più ampia, se si bada ai

soliti residenti più o meno fissi: fra trader (di commodities o finanza), armatori, broker, agenti, spedizionieri e naturalmente operatori della 'colonna dorsale' finanziaria, i 'figgi de Zena', a Lugano come a Montecarlo, sono i veri coloni luganesi per antonomasia; un po' come accadeva ai tempi della Repubblica genovese grande potenza mercantile a cavallo tra Basso Medio Evo e Rinascimento. Ciò detto, è noto che sia ambiguo e contraddittorio il legame tra genovesi e Lugano, città dalla qualità della vita sublime, efficiente e bene organizzata, come si conviene a qualunque 'metropoli in scala' svizzera, con prezzi persino abbordabili, seppure decisamente più cari

che in Italia (ma niente a che vedere con le esose Zurigo o Ginevra, peraltro); e tuttavia, da molti dei suoi abitanti 'forestieri', ritenuta un po' noiosa e 'moscia' sotto il profilo della vivacità (non accade quasi mai niente, persino di evento negativo, e la mondanità – anche la più elevata – è rigorosamente tenuta sotto traccia).

Di fatto il sospetto verso i 'lugàn' ispira una delle strofe di un brano tra i più famosi del cantautore genovese Fabrizio De Andrè, come ha argutamente ricordato, aprendo i lavori – organizzati con la consueta sapienza dal navigato comunicatore Bruno Dardani e coordinati con brillante arguzia dal giornalista 'di rottura' Massimiliano Lussana – lo speech introduttivo



Signorini

del padrone di casa reale, il sindaco di Lugano Marco Borradori.

Il primo cittadino ha subito saputo indirizzare il workshop sui binari giusti, cogliendo l'aspetto saliente di questa prima puntata della rinnovata amicizia d'affari sull'asse Genova-Lugano; da diffidenza quasi atavica a partenariato stabile.

segue a pag. 10



Fondi, Kessler, Rizzi, Bucci, Lussana, Borradori





Clavarino, Fondi, Borradori

segue da pag.9

E Borradori lo ha fatto citando proprio uno degli eroi artistici della sua gioventù, il moderno poeta con la chitarra e la sigaretta perennemente pendula dalle labbra, nel suo hit 'Crêuza de mă', canzone più famosa dell'omonimo album in lingua che, tratteggiando le figure dei marinai, tornati dal mare, vanno a mangiare in una taverna e pensano con sgomento che vi potrebbero trovare la gente di Lugano, apostrofata addirittura come poco raccomandabile: *gente de Lûgan, facce da mandillà, qui che du luassu preferiscian l'ä*, ovvero: "gente di Lugano facce da tagliaborse (probabile il riferimento alla pratica degli spalloni, ndr), quelli che della spigola preferiscono l'ala" (perché non sanno neanche bene cosa sia un pesce di mare! ndr).

Con simpatica autoironia, il sindaco ticinese ha dunque citato il 'sommo poeta musicale' emblema ed orgoglio di Genova, e il suo sferzante sarcasmo, per accendere subito il calumet della pace, sotterrando eventuali passati dissapori o incomprensioni tra le due popolazioni, che in realtà se bene esaminate, hanno parecchi punti in comuni, e non solo quello lessicale, una radice comune ricordata dallo stesso

titolare della Municipalità in riva al Lago Ceresio.

"Siamo qui per un consolidamento della nostra amicizia e per siglare una sinergia strategica, tesa ad ovviare alla storica miopia infrastrutturale e ai conseguenti condizionamenti finanziari determinati da una carenza di fondi; e per confermare che noi luganesi troviamo uno sbocco naturale verso l'Italia, e per andare con le merci via nave, su Genova" ha esordito Borradori. "Tra due anni il termine dei lavori al Monte Ceneri completerà la creazione di un'area metropolitana del Canton Ticino, andando così a rafforzare la posizione cantonale e quella confederale nello scacchiere socio-economico; una linea ferroviaria non è solo un collegamento da A a B, ma un volano che crea sviluppo economico al contorno. Genova, anche grazie a questi progressi infrastrutturali, diventerà sempre più importante per Lugano, come dimostra il raggiungimento di un accordo multi-task tra le nostre due città su economia cultura e trasporti, propiziato a Natale da due illustri ambasciatori (l'arch. Luca Clavarino e il console Marcello Fondi, ndr) e ratificato dal nulla-osta appena arrivato da Roma, a

perfezionare l'intesa" ha concluso il sindaco ticinese prima di stringere, anche fisicamente, la mano al collega genovese, cui ha ceduto il testimone per i saluti iniziali.

"La sesta città d'Italia deve tornare a essere prima nel Mediterraneo; questo è quanto abbiamo promesso ai nostri 600mila cittadini, tornare la Genova Superba dei tempi d'oro, andando a cambiare quel che è stato fatto (o meglio non fatto) negli ultimi 35-40 anni di diversa amministrazione. La Svizzera ha le migliori infrastrutture del mondo, è un esempio e un modello, da copiare, che possiamo replicare da noi, dove in più abbiamo il vantaggio di essere sul mare; il corridoio Reno-Alpi passa per

Genova e Rotterdam che sono i punti di attacco e di uscita dell'Europa" spiega Bucci. "Ho vissuto un anno a Lugano da manager e, tornando a casa regolarmente, mi sono accorto di quanto siano vicine eppure mal collegate le due città su strada, dunque occorre realizzare un collegamento eccezionale per arrivare al cuore della Svizzera e dell'Europa; a questo fine è importante che le due amministrazioni municipali si parlino, come stiamo facendo".

"Siamo a una svolta, questo convegno ha anche valenza politica, segna un passaggio; prima protagonisti erano le autorità, ora sono anche gli imprenditori, e sotto questo profilo la presenza di una vasta delegazione di operatori di La Spezia, in aggiunta a quelli di Genova, mi conforta, e un giorno spero di vedere anche qualcuno di Livorno" esordisce Giancarlo Kessler, Ambasciatore di Svizzera in Italia. È bello che l'iniziativa venga da parte italiana, dunque si ha la consapevolezza che Genova sia il porto naturale di

Svizzera ma anche di regioni come Alsazia, Baden Wurttemberg e persino della Baviera. Questo convegno è uno spartiacque, poiché si passa da un intervento meramente pubblico ad un coinvolgimento anche privato; non è un caso che il prossimo Forum di dialogo Svizzera-Italia si terrà al Palazzo Ducale di Genova nel 2019 con focus sulle infrastrutture" spiega ancora il diplomatico elvetico, corroborato dalle osservazioni comuni del suo collega tricolore Fondi, il quale conferma che "si terrà una apposita cerimonia nelle prossime settimane in occasione della firma del Patto a Genova".

Secondo Stefano Rizzi, Direttore della



Fondi e Kessler

Divisione dell'Economia, DFE, Cantone Ticino, "Si respira molta energia a questo convegno; i due sindaci dimostrano che città dinamiche e complementari possono innescare un processo che coinvolge regioni e paesi, in effetti Italia e Svizzera hanno bisogno di trovare un asse su cui collaborare; si tratta di un'opportunità unica per rafforzare il nostro rapporto, poiché vi sono molti interessi in gioco al di qua e al di là della frontiera, si stanno facendo grandi sforzi finanziari sul versante infrastrutturale".

Come autentico 'papà' dell'intesa italo-

elvetica, si crogiola la sua creatura - inducendo persino troppo nella sua prolusione "On stage: Un bottle neck lungo 28 km" - Luca Clavarino, Coordinatore del [Progetto LuMiMed](#), ed altro 'transfuga' di lusso da Genova a Lugano, che detta alcune scadenze: "Il 31 agosto si concluderà il grande progetto Alptransit. Una data certa è quella del nuovo traforo del Monte Ceneri pronto al cambio di orario ferroviario del 13 dicembre 2020; dobbiamo imparare da loro, sebbene qualche appunto si possa muovere anche al sistema svizzero, che pianifica separatamente strade e ferrovia, mentre sarebbe bene che vi fosse una pianificazione integrata. Ma è un vero peccato che Alptransit si fermi a Vezia, frazione di Lugano, anche perché il progetto porta a casa un avanzo di bilancio di 800 milioni di franchi che restano in cassa ma che non saranno utilizzati per una variante già selezionata che sarebbe opportuno venisse tradotta in realtà, per far sì che non si disperda la competenza maturata" spiega l'architetto genovese.

"Lo chiamiamo con diverse nomenclature: TEN-T, Intermodale 24, Corridoio Reno-Alpi o dei Due Mari, ma il vero nome è Genova-Rotterdam e non viceversa, puntualizziamo; ma occorre aggiungere una tappa intermedia a Strasburgo, che sta nei due cerchi centrici a 500 km tra Northern Range e Arco dell'Alto Tirreno. Ricordiamoci di Rastatt, che ha mandato in tilt tutta l'Europa, con una improvvisa richiesta di transito da parte di 20mila TIR addizionali alla settimana, un vero infarto del sistema trasportistico continentale.

Per evitare il ripetersi di tali episodi, abbiamo iniziato nel 2014 con l'idea del LuMiMed (Lugano-Milano-Mediterraneo), che coinvolge anche la mia società Reconsilia, Ansaldo STS, Hitachi, Arup, Bain & Company, CERT-Bocconi, Gruppo Clas, Systematica; nel 2017 abbiamo avviato un dialogo con la BEI per la con-

segue a pag.11

segue da pag. 10

cessione di un finanziamento allo studio di fattibilità per avviare a quella autentica 'mulattiera ferroviaria' dove i treni passeggeri viaggiano a soli 70 kmh e quelli merci a 35 kmh. Arriveranno presto 260 treni al giorno, la velocità andrà aumentata, ci vogliono almeno 120 kmh per le merci". Clavarino spiega la genesi dell'incontro 'marzolino', primo del trittico già messo in agenda.

"Questo convegno al LAC è la tappa di debutto del Seminario in tre atti che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha in agenda nel 2018 con l'intento di promuovere, in una logica di progressivo coinvolgimento degli stakeholders ticinesi, federali, italiani ed europei, l'adeguamento del Corridoio ferroviario europeo Genova-Rotterdam, nella tratta Lugano-Genova, alle potenzialità offerte da AlpTransit, con particolare riferimento alla nuova linea da realizzare, traducendo in realtà la variante Lugano-Chiasso approvata nel dicembre 2015 dall'Ufficio federale delle Comunicazioni, da Vezia al confine con la Lombardia, uno dei tre colli di bottiglia che ancora pesano, con grave effetto menomante, sulla tratta. Gli altri due, essendo ormai prossimo il completamento dei lavori (previsto per



Toti con Ignazio e Stefano Messina

il 2022) del Terzo Valico dei Giovi, sono l'attraversamento della Brianza e l'assenza, nel quadro del nodo ferroviario di Milano, di un capace Bypass dedicato al traffico merci ... insomma il lavoro da fare non manca di certo".

Lo studioso è parte (unico italiano) del Comitato Direttivo dell'Associazione Pro-Gottardo Ferrovia d'Europa, costituita nel febbraio del 2017 che sta esercitando una

crescente pressione su Berna, un appello a completare AlpTransit, a sud di Lugano, fino al confine con l'Italia, che ha raccolto 11.000 firme e ottenuto il supporto del Dipartimento delle Finanze e dell'Economia e del Dipartimento del Territorio del Cantone Ticino, della Deputazione ticinese a Berna, del Comune di Lugano e dei Comuni di Chiasso, Mendrisio e Airolo, oltre all'adesione unanime delle Associazioni giovanili di tutti i partiti politici ticinesi.

"L'obiettivo è ottenere dal Governo federale l'impegno a trovare una soluzione per

avviare in tempi brevi la progettazione preliminare delle opere di completamento di AlpTransit verso sud, fino al confine con l'Italia, per consentirne l'ultimazione in un orizzonte 2030-2035 senza disperdere le preziose competenze professionali e imprenditoriali consolidate in Cantone Ticino intorno alla realizzazione della Galleria di base del Monte Ceneri, per portare al più presto l'attenzione di Berna sull'indifferibilità del completamento dei due assi portanti e prioritari (Nord-Sud e Est-Ovest) della cosiddetta 'Croce federale della mobilità.

All'uopo abbiamo avviato con la BEI/ European Investment Bank un dialogo che dovrebbe potersi concludere in tempi relativamente brevi, grazie all'adesione imminente di un formidabile soggetto - di cui non è ancora possibile, per obbligo di riservatezza, indicare l'identità - e a valle della necessaria validazione del Progetto da parte dell'Advisory Board della BEI, con la messa a punto di un idoneo finanziamento, da parte della BEI medesima, per la redazione dello Studio di Fattibilità



Balocco, Toti, Masoni-Brenni, Lussana



COECLERICI

CREDIAMO NELLE NUOVE TECNOLOGIE DEL "CARBONE PULITO" PER COSTRUIRE UN FUTURO DI BENESSERE NEL RISPETTO DELL'AMBIENTE.

Siamo protagonisti nell'estrazione, trading e logistica del carbone, al servizio delle industrie energetiche e dell'acciaio di ogni parte del mondo. Da sempre crediamo in una fonte d'energia che contribuisce a migliorare la vita di una sempre più vasta comunità globale. Oggi l'evoluzione tecnologica ci dà ragione, dimostrando che il carbone può essere la risorsa per uno sviluppo condiviso e sostenibile.

RED IS GREEN



GRUPPO
COECLERICI

- Italia
- Australia
- Cina
- Colombia
- Germania
- India
- Indonesia
- Olanda
- Russia
- Singapore
- Svizzera
- Usa
- Venezuela

www.coeclerici.com

segue a pag. 12



Maneschi, Danesi, Ratti, Colaneri, Wojciechowski, Bottini, Remund, Dardani

segue da pag.11

del Progetto, passaggio fondamentale nel montaggio di un'operazione di Project Financing, da realizzare a tappe del valore complessivo di 12 miliardi di Euro" conclude il minuzioso Clavarino.

Tocca al 'padrone di casa' di giornata recitare la scena principale, catturando l'attenta audience.

"Can we win the challenge?" è la sintomatica sfida che lancia Paolo Emilio Signorini, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale – che raggruppa Genova, con Sampierdarena e Voltri, e Savona con Vado – illustrando il proprio teorema, dati alla mano: gli scali liguri, grazie ai nuovi valichi ferroviari, saranno più convenienti per servire Nord Italia, Svizzera e Germania, rispetto a quelli del Northern Range.

"La partita è internazionale. Gli svizzeri non investono franchi a vanvera in Italia, ci fa ben sperare che Genova insista sulla principale rotta mondiale dal Far East all'Europa. La One Belt One Road non è una minaccia alla rotta marittima, se mai è più ostile quella artica, che lo scioglimento dei ghiacci rende sempre più praticabile, sicura e conveniente.

È un momento di grazia per il nostro porto

che cresce al +7,6%, in 10 anni i traffici sono aumentati del 48%. Genova è un porto gateway (l'86% delle merci movimentate prende la via dell'entroterra) ed assorbe il 30% del relativo traffico italiano. Dal Far East arrivano oggi 802mila TEUs sui 2,25 milioni annui, ma solo il 18% va su ferrovia.

Genova ha già 47 line marittime regolari alla settimana, e dà fiducia ai clienti, essendo un porto multiterminal, multipurpose e multicliente, dunque non a rischio come quelli mono-utente.

In più abbiamo raggiunto la capacità di smaltire il 98% dei container in 24 ore dal controllo doganale, dunque siamo un porto performante, in grado di competere con il Nord Europa, grazie anche al ventaglio di servizi offerti da 300 spedizionieri e 80 agenti marittimi".

E anche se, dopo anni di immobilismo, la fase buia delle banchine vuote, della conflittualità permanente, degli scioperi e delle inefficienze, è solo un brutto ricordo, il manager pubblico di Palazzo S.Giorgio è tuttavia consapevole dei limiti oggettivi tuttora persistenti.

"I nostri competitor sono ancora molto avanti a noi, dunque per penetrare mercati

nuovi occorre sviluppare alcuni punti-chiave: incrementare la stazza delle navi che possono accedere, ridurre i costi nave, migliorare i servizi intermodali, ridurre tempi e costi ferroviari. Ci conforta l'esistenza di investimenti importanti da parte di privati e pubblici; firmeremo tra un mese con Invitalia per la Grande Diga a Mare. Ma la vera questione nodale sono i treni: siamo la via d'accesso economicamente più competitiva per l'area milanese, ma vogliamo esserlo anche per Basilea e per Monaco di Baviera, o addirittura per Mannheim e Amburgo (se non per Lione, rispetto a Marsiglia, su cui gravita naturalmente).

Per ottenere tali ambiziosi risultati chiedo aiuto ai privati per farci capire quanto ancora siamo distanti dal poter produrre un'offerta competitiva, non siamo qui a fare convegni accademici!"

Il presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale cita rilevazioni analitiche puntuali secondo cui il trasporto ferroviario fino a Milano costa da Genova 376 euro a container, prezzo che scenderà fra quattro anni a 296 euro, mentre Anversa quota 567 euro.

"Con i nuovi valichi si apriranno oppor-

tunità interessanti per la portualità ligure verso il Centro Europa; il costo di un convoglio merci da Genova a Basilea, che avrà lunghezza 750 metri e capacità 2.000 tonnellate, scenderà da 590 a 428 euro a container, mentre da Anversa rimarrà stabile (da 430 a 422 euro). Gli scali italiani saranno competitivi per la Baviera con servizi ferroviari Genova-Monaco dagli attuali 611 euro a scendere fino a 440 euro, praticamente ai livelli del Nord Europa (431 euro). Più difficile servire Lione in Francia e Mannheim, dove rispettivamente Marsiglia e Amburgo rimarranno 'accesso

più economiche" ammette onestamente Signorini, sottolineando che "la sfida di Genova si gioca molto più sui binari interni al porto che non sul Terzo Valico; la situazione dell'infrastrutturazione ferroviaria va bene al porto di Voltri, dove avverrà il raddoppio dei binari d'accesso al VTE, ed a Vado Ligure, al nuovo terminal container operato da APM Terminals e Cosco, ma non va ancora bene nel bacino portuale di Sampierdarena, dove stiamo cercando di chiudere una convenzione con RFI".

Il momento del confronto "La portualità ligure come chiave di sviluppo lungo il

segue a pag.13

AUGUSTA DUE S.R.L.

RINA RINA

Mednav Group

MEDNAV GROUP Augusta Due is a company specialised in the transportation of energy and oil products

Company mission is connecting different parts of the world by transporting **INDISPENSABLE PRODUCTS**

OUR GOALS:

SAFETY FIRST
CLIENT SATISFACTION
ENVIRONMENT RESPECT

Augusta Due S.r.l.
Viale Gorizia 16/A
00198 Roma (Rm)
Phone: +39 06 8537821 E-Mail: info@AugustaDue.it
Web Link: www.augustadue.it - www.mednangroup.it

segue da pag.12

Corridoio Reno Alpi” ha visto esprimersi Pawel Wojciechowski, Coordinatore del Corridoio Reno Alpi; Christian Colaneri, Direttore Commerciale ed Esercizio Rete RFI; Giovanni M. Bottini, CEO Systematica; Anna Barbara Remund, Vice Direttrice dell’Ufficio Federale Elvetico dei Trasporti; Remigio Ratti, Economista dei trasporti, membro Comitato Pro-Gottardo; Antonio Maneschi, CEO Gruppo Sisam; Giuseppe Danesi, Amministratore Delegato PSA Italy, il quale ha richiamato la necessità di date certe, per non fallire gli obiettivi preposti: “Siamo grati agli svizzeri per il preciso cronoprogramma, ma solo se saremo i migliori potremo vincere, non basta essere bravi. Tutte le componenti di categoria devono elaborare un’offerta vincente, ad esempio io sono sempre pronto con la valigia a ad andare a incontrare personalmente i caricatori di tutta la Svizzera”.

Gli interventi di esponenti del mondo associativo hanno visto una notevole coesione tra tutti coloro che sono sfilati nel fare fronte compatto per cogliere la grande opportunità che si sta profilando. Lanfranco Senn, professore della Bocconi, ha approfittato della ribalta per lanciare due iniziative che si terranno in settimana (il 22 marzo a Milano e il 23 marzo a Genova) sull’attualissimo tema “La Via della Seta”. “Se fosse stato organizzato a Genova questo evento probabilmente non mi sarei neppure scomodato; invece siamo venuti in due, insieme a mio cugino Ignazio” ha affermato Stefano Messina, presidente della neocostituita AssArmatore, a testimoniare che il momento è cruciale e decisivo. “Il tema delle infrastrutture e del loro finanziamento è basilare; noi di AssArmatore proponiamo un approccio innovativo e moderno per attirare capitali dall’estero in grado di generare investimenti, occupazione e quindi un ritorno sugli investimenti effettuati”.

Chiamato ad esprimere una opinione illuminata, Gian Enzo Duci, presidente di

Federagenti ha rammentato che “la logistica non si misura in km ma in tempi, ed oggi i tempi medi dalla Svizzera sono già tra i più bassi, ma la buona logistica si fa coi tempi massimi e non con quello medi, e in questo caso siamo ancora perdenti. Occorre passare da affidabilità a rigore, e anche se la Dogana ha fatto passi avanti, non è vero che l’Italia sotto questo profilo sia passata dal 32° al 1° posto mondiale”. Il presidente di Assoferr, Guido Gazzola, ha rimarcato che “come spedizionieri ferroviari ci interessa non perdere il treno. Vi sono quattro chiavi: resilienza, un evento come Rastatt deve insegnare; capillarità, il corridoio non può essere dritto Genova-Rotterdam, ci sono tanti anelli industriali a metà da coprire; costi e tariffe, la nostra ‘casamadre’ Confetra chiede di evitare balzelli locali; i cinque anni che passeranno tra entrata in servizio del Monte Ceneri e del Terzo Valico è un gap di competitività da arginare con il ferrobonus che va esteso”.

Sono saliti a Lugano in coppia i vertici di Spediporto, il presidente Alessandro Pitto e il Segretario Generale Giampaolo Botta, che ha sottolineato come “la nostra associazione creda molto in questa bella dimostrazione di capacità di aggregarsi e fare sistema; noi spedizionieri genovesi ci siamo già aggiornati, negli anni abbiamo investito nell’infrastruttura tecnologica e nella digitalizzazione dei trasporti”.

Unico rappresentante della pur vicina Milano, il presidente del Propeller Club ambrosiano, Riccardo Fuochi ha annotato che “vi sono interessi cinesi a creare una piattaforma logistica per la distribuzione europea; dunque noi dobbiamo solo creare le condizioni affinché le merci vengano in Italia”.

Che i due mercati abbiano un solo obiettivo comune, infine, lo hanno ribadito i relatori chiamati a concludere con le chiose finali: Giovanna Masoni Brenni, Co-Presidente Comitato Pro-Gottardo, Francesco Balocco, Assessore ai Trasporti, Infrastrut-

ture, Regione Piemonte e lo stesso Giovanni Toti, Presidente Regione Liguria, il quale ha concluso: “Il Nord Ovest è la locomotiva dell’Italia, il ritorno economico degli investimenti fatti qua trainerà tutto il PIL nazionale, dunque su questo corridoio passa anche il futuro dell’UE. Ora che il Terzo Valico è tutto finanziato dal CIPE fino al quinto lotto, facciamo un salto culturale in più: occorre un’autorità unica per i tre porti regionali” ha rilanciato una sua ormai nota posizione politica il governatore ligure, approfittando del palco internazionale per annunciare il nuovo collegamento Frecciarossa che unisce Genova a Milano in 1h20minuti e Venezia in 3h53 minuti con un treno unico.

Su tale punto, Toti è stato seguito anche da un rappresentante della vasta delegazione spezzina, presente con il presidente dell’AdSp di La Spezia e Carrara, Carla Roncallo, e col presidente degli agenti marittimi, Andrea Fontana. “Che il male oscuro delle Autorità di Sistema Portuale sia un assetto burocratico e i vincoli operativi peggiori di quella degli Enti pubblici territoriali, è ormai palese. L’idea, che spero possa diventare in tempi brevi progetto e quindi legge, di un’autorità portuale deburocratizzata, che abbia la forma e i meccanismi decisionali e di governance di una società per azioni - una Spa che sia affidata alla guida di un Consiglio di Amministrazione che non sia composto da politici, troppo spesso ignari delle dinamiche e dei problemi del settore e del mercato, bensì da veri esperti del settore - è quanto auspicano gli operatori” ha affermato Alessandro Laghezza, president degli spedizionieri spezzini. “I porti hanno bisogno di una Spa di governance autorevole, capace di dialogare a livello internazionale e stringere partnership a tutti i livelli della catena logistica, superando il vetusto concetto della concorrenza fra porti liguri e operando in un’ottica di offerta complessiva dei porti della Liguria”.

Angelo Scorza

Magic moment genovese: catturate anche Coppa Davis e Fed Cup

La striscia vincente della premiata ditta Bucci-Toti si è allungata, riuscendo anche nella duplice impresa di portare a Genova nel prossimo mese le due sfide tennistiche di maggiore prestigio per le sorti delle ‘nazionali’ azzurre.

La presentazione ufficiale in Regione Liguria segna il ritorno della Coppa Davis a Genova nove anni dopo la sfida Italia-Svizzera del 2009; questa volta gli Azzurri si troveranno di fronte nei quarti di finale i Campioni del Mondo della Francia, sfida che nobilita ancor più la nona apparizione della Nazionale

italiana all’ombra della Lanterna, una storia iniziata nel 1922 col primo confronto.

Il 2018 rimarrà nella storia del tennis con il capoluogo ligure che ospiterà anche il play off promozione al World Group della Fed Cup tra Italia e Belgio a fine aprile.

Artefici della prestigiosa doppia conquista, alcuni operatori dello shipping: il broker Mauro Iguera (Cambiaso Risso), gli armatori Fernanda e Stefano Messina e il presidente di Confindustria Genova Giovanni Mondini (ERG).



Anzalone, Bucci, Fossati, Iguera, Toti, Cavo