

Genova e Lugano si annusano di nuovo ma senza potersi ancora toccare

Sul Lago Ceresio seconda edizione di 'Un Mare di Svizzera' 20 mesi dopo il primo meeting sull'asse Liguria-Ticino che aveva partorito una dichiarazione di intenti per collaborare su diversi fronti; le due città simpatizzano e si cercano a parole ma sono tuttora vittime di uno scollamento infrastrutturale (e non solo)

Dal nostro inviato

Lugano – Esiste ancora un diaframma, e non solo fisico, a tenere un po' separate Genova e Lugano.

Questa la netta percezione che emerge dal secondo meeting 'Un mare di Svizzera' organizzato al LAC Lugano Arte & Cultura dopo [l'appuntamento d'esordio nel marzo 2018](#).

Rispetto all'occasione di un anno e mezzo fa, cambiano di poco gli attori; manca il Governatore Regionale Toti,

ma ci sono sia il Sindaco di Genova Bucci sia il Presidente dell'AdSP Signorini, e questa volta anziché l'intero cluster portuale ligure vi sono 'truppe scelte', oltre a delegati da Genova e Savona, anche da La Spezia, seppure formalmente quest'ultimo porto non faccia parte dell'asse 'zeneize-eresio'. Ed è nuovo di zecca il principale patrocinatore dell'evento, ovvero ASTAG, l'associazione confederale dei trasportatori (dalle poche grandi imprese di autotrasporto elvetico ai numerosi 'padroncini'

rossocrociati, passando per le società che fanno sollevamento di project cargo come trasporti eccezionali ai meri traslocatori di beni privati), con declinazione naturalmente ticinese, rappresentata dal presidente della sezione cantonale, l'avv. Adriano Sala, che dal suo insediamento ([ad inizio 2018](#)) ha dato una sferzata di modernità ad un'associazione un po' paludata e vetusta, per alcuni aspetti, in Ticino.

Ma al termine degli intensi lavori di una piena mattinata – molto bravi organiz-



Borradori (Lugano)

zatori e moderatori a contenere ben 25 interventi articolati in 4 sessioni svolte in sole 4 ore - immersi nello scenografico scorcio di lago che si gode dalle vetrate del nuovo ombelico culturale della cittadina elvetica, la sensazione del "vorrei, ma (ancora) non posso", è palpabile.

Quasi come nella 'Creazione di Adamo' - le due dita più famose al mondo dipinte da Michelangelo nel Giudizio Universale che affresca la Cappella Sistina - le due città (o meglio i due territori, perchè è di intesa tra tessuti socio-economici a tutto campo che si tratta) anelano, storicamente da tanto tempo e ora con rinnovato vigore, a toccarsi, arrivano a sfiorarsi ma ancora non riescono a completare del tutto l'agognato contatto, il touch down finale.

Eppure la volontà di operatori e istituzioni (locali, perchè quelle nazionali, specie sul fronte italiano, latitano) di concludere il gemellaggio portando a casa risultati concreti è forte e tangibile.

E lo dimostrano non solo la presenza dei rispettivi primi cittadini, ma anche di altri stakeholders di rilievo, giunti dalle sponde marine del Mediterraneo settentrionale a quelle più placide e fredde del Lago Ceresio.

Città e porto di Genova sciorinano la propria offerta attuale e potenziale (di cui buona parte in fieri) di assets strategici sotto il profilo infrastrutturale: dalla nuova Diga al Terzo Valico, dalla rinnovata viabilità ferro-stradale del porto alla 'Gronda dei desideri'.

La municipalità bianco-rossa di Piazza Riforma risponde facendosi forza del grandioso progetto di infrastrutturazione confederale, l'AlpTransit partito decenni fa, avallato dal suffragio popolare del referendum nazionale, in cui Berna ha investito ben 24 miliardi di franchi (al cambio 20 miliardi di euro) e già concretizzatosi nei poderosi trafori ferroviari di Loetschberg e Gottardo (con quello del





Bucci (Genova)

segue da pag.17

Ceneri pronto a suggellare a breve il sistema integrato di opere pubbliche sui binari messo in pista).

Ma ancora tutto ciò non basta, perché come direbbero gli altri specialisti europei di tunnel ferroviari (realizzatori del Chunnel sotto la Manica) della 'perfida Albione', ora autoesiliatisi dal contesto comunitario grazie alla Brexit, al patto di ferro (quello delle rotaie) italo-svizzero pare sempre mancare un penny per fare una sterlina.

E che non si tratti solo di risorse fisiche, di asset viari, di opere infrastrutturali, ma spesso anche di scelte strategiche e culturali, di nuove visioni tattiche, di opzioni digitali e di valori aggiunti software, a creare un gap chissà quando colmabile, lo subodorano tutti i convenuti al 'Mare di Svizzera 2' (con una partecipazione congrua seppure forse meno nutrita che nel 2018, al netto di una attenta partecipazione studentesca). Genova e Lugano, Regione Liguria e

Canton Ticino, Italia e Svizzera, si brama certo non da oggi.

Ad alcuni osservatori più attenti ed esperti sono tornate alla mente le iniziative nell'ultimo quarto di secolo scorso dello Swiss Desk inventato dagli spedizionieri genovesi, all'epoca guidati in Spediporto dal presidente Gianni Cuttica.

Pregevoli e generosi sforzi ma tuttora non in grado non soltanto di sottrarre traffici che dai 26 cantoni affluiscono ai più lontani porti del Northern Range, ma neppure di recuperare in toto altri flussi commerciali di chiara matrice nostrana, ma che invece ci vengono sottratti dai meglio organizzati e 'plusdotati' rivali che vanno da Anversa ad Amburgo passando per Rotterdam, forti di collegamenti ferroviari e stradali efficienti e moderni e capaci di ovviare alle lentezze della burocrazia e delle procedure doganali. E pure la compagnia di navigazione Messina – presente sia nel 2018

che quest'anno al LAC - organizzava di norma un meeting annuale con gli spedizionieri svizzeri proprio per favorire la simbiosi operativa.

L'incontro del 20 novembre cade nella fase storica di maggior crescita commerciale per la Svizzera, sia nelle esportazione sia nelle importazioni, ponendo il paese nell'empireo dei Paesi più competitivi al mondo grazie sia alle tecnologie produttive adottate sia alle semplificazioni organizzative di cui si avvale; valori aggiunti che hanno fatto presa

in tutta l'Asia (non solo la Cina) quale maggior partner cliente delle aziende elvetiche, sino a contendere il primato continentale alla Germania.

Per Genova, la Liguria, l'Italia, questo treno – che necessariamente dovrà passare dai tunnel ferroviari di Alpransit per giungere rapido e 'ingombrante' (idealmente lungo 750 metri e pesante 2mila tonnellate) potrebbe essere forse l'ultimo su cui balzare per non restare tagliati fuori definitivamente dalla competitività globale. E che le forze

imprenditoriali, seppur volenterose, e istituzionali territoriali, seppure cooperative, da sole non bastino senza una 'real politik' nazionale a livello di potere esecutivo, è un fatto chiaro e pacifico come le placide e trasparenti acque del Lago di Lugano; fermarsi proprio ora, quando il massimo sforzo deve essere compiuto per agganciarsi al convoglio della ripresa, sfruttando la posizione logistica che la geografia ci ha dato, sarebbe assurdamamente autolesionista.

Angelo Scorza

P&I purists since 1959

Genoa, Naples, Ferrara, Monaco, Athens, Istanbul, London

plferrari.com

La progettualità della Cina spinge più a nord la logistica dei porti della Liguria

Al convegno ASTAG di Lugano focus sulle tempistiche delle infrastrutture fondamentali in via di completamento e sul nuovo rapporto commerciale Berna-Pechino incastonato nella BRI; un rischio, ma anche un'opportunità, che mette fretta ai piani di sviluppo avviati da Genova e da Savona per sostituire la Germania quale gateway marittimo di riferimento della Svizzera

Dal nostro inviato

Lugano – Al piccolo summit ligure-ticinese “Un mare di Svizzera 2”, organizzato per reiterare l'appuntamento che un anno e mezzo fa aveva battezzato il rinnovato gemellaggio fra Lugano e Genova con patrocinio istituzionale al massimo livello territoriale – anche se ha marcato visita rispetto al programma Giovanni Toti, Presidente Regione Liguria - il focus è stato principalmente sulle tempistiche delle nuove infrastrutture in corso di realizzazione e sul rapporto commerciale privilegiato fra Berna e Pechino (sulla scorta della travolgente Belt & Road Initiative), che mette fretta a Genova e Savona per completare i propri piani di sviluppo sotto diversi profili, e così diventare, finalmente, dopo anni di tentativi vanificati da varie circostanze, il gateway marittimo di riferimento della Svizzera per i suoi import ed export assai vivaci in questa fase. Lo scenario al contorno è d'altronde allettante, ed indica un certo fermento anche sulla sponda infrastrutturale. È partito da tempo il count down per l'entrata in servizio [a metà dicembre](#) di Vado Gateway a Savona, nuovo terminal container di Maersk-APM Terminals (con partecipazione cinese del 49%), mentre poco dopo a inizio 2020 entrerà in servizio il nuovo terminal di MSC alla Calata Bettolo di Genova, non distante dal completamento

del rinnovato terminal IMT del Gruppo Messina; infine a La Spezia il terminal LSCT pianifica un sostanzioso incremento della sua superficie operativa, unitamente a quanto aveva progettato a suo tempo Tarros col sostegno di Arkas (sebbene non si registrino aggiornamenti positivi su questa iniziativa). Intanto, sulla parte ‘shore’ siamo giunti a poco più di un anno dalla consegna operativa del Traforo del Monte Ceneri, parte integrante di Alptransit, la più grande infrastruttura ferroviaria d'Europa, voluta

con forza dalla popolazione della Svizzera. E se l'euro-corridoio merci Nord-Sud (più volte ribattezzato nel tempo: Corridoio 5, Genova-Rotterdam, Tirreno-Reno) colloca ora i suoi tasselli fondamentali, tuttavia si evidenzia ancora un paradosso: per essere funzionale all'interscambio mondiale e a quello tra Svizzera e Italia mancheranno all'appello una serie di tratte ferroviarie indispensabili che oggi sono ancora allo stadio di puri progetti, ovvero i cui cantieri hanno destino e tempi incerti; si parla della Tortona-Milano, del quadruplicamento



Borradori



Bucci

delle linee della Brianza, della Chiasso-Lugano, del tratto che dovrebbe connettere a nord la Ceneri-Gottardo-Zurigo e infine delle linee veloci tedesche. Sono state queste alcune delle numerose indicazioni scaturite dall'evento svolto al moderno impianto culturale ed artistico del LAC e organizzato significativamente da ASTAG, associazione (che quest'anno festeggia 40 anni di attività) di quell'auto-transporto elvetico che non si pone per nulla in contrapposizione con le ferrovie – come hanno chiarito i suoi rappresentanti presenti in tre diversi panel nella intensa giornata di lavori - ma che intende comunque recitare un ruolo strategico su uno dei più importanti assi di traffico europei. Il “Mare di Svizzera bis” è stato per altri versi un'analisi puntuale dello stato dell'arte delle infrastrutture nonché delle aspettative e del ‘sentiment’ di alcuni operatori della logistica e della portualità liguri, fatta in uno scenario temporale che vede la Svizzera porsi ben davanti ad altri paesi occidentali per quanto concerne l'inquadramento del proprio sviluppo nel contesto della nuova Via della Seta. Infatti di recente la Confederazione Elvetica ha sottoscritto il più completo ed

esaustivo accordo di libero scambio con Pechino e negli ultimi due anni 80 società svizzere sono state acquisite dai cinesi (per un investimento di 47 miliardi di dollari). Tutto ciò accade mentre sui conti europei aleggia la recessione dell'economia tedesca, destinata ormai ad abdicare al ruolo egemone che i suoi porti hanno giocato per decenni diventando fornitori quasi esclusivi di servizi di movimentazione per le imprese commerciali svizzere e non solo in tutto il Vecchio Continente. Il convegno luganese ha dunque evidenziato per la Svizzera l'eventualità, in via di possibile concretizzazione - se verranno mantenute le promesse sugli impegni infrastrutturali e di servizi ad alto valore aggiunto messi in vetrina al LAC da parte italiana - di un'alternativa logistica a sud sino ad insistere sulla portualità ligure. Quest'ultima si sente ormai pronta a competere con i grandi rivali del Northern Range, così da poter sfruttare una volta per tutte il vantaggio pratico di essere assai più vicina (sinora come distanza geografica ma non ancora come costi di servizio) ai mercati economici del Centro Europa,

segue a pag.20

segue da pag.19

quelli che volteggiano intorno alla famosa 'Banana Blu'; un atout che potrebbe rivelarsi di vitale importanza.

La richiesta corale di certezza sui tempi di approntamento delle nuove opere ha visto al convegno fornire dai diretti interessati alcune indicazioni importanti su certe infrastrutture chiave: il traforo del Monte Ceneri sarà pronto nel dicembre 2020, il Terzo Valico dovrebbe essere operativo a fine 2022 o inizio 2023 e infine il secondo tunnel stradale del Gottardo è previsto in consegna entro il 2030.

Nell'attesa di tali grandi opere, gli operatori stanno già sviluppando iniziative strategiche come il collegamento ferroviario (gestito da PSA) fra il terminal container di Genova-Prà e il porto di Basilea, la porta logistica della Svizzera; questa una delle notizie del giorno.

L'evento, come già nell'edizione di debutto, si è aperto in un clima di fiducioso ottimismo testimoniato dai due sindaci, impegnati a creare uno stretto legame fra Lugano e Genova.

"Siamo consci di non avere più le risorse per un'attrazione fiscale forte come in passato, per cui già dal marzo dello scorso anno abbiamo implementato Patto di collaborazione che intende sviluppare la cooperazione culturale, turistica ed economica. Genova è il porto della Svizzera e la Confederazione è il cuore dell'asse ferroviario Genova-Rotterdam, un legame che, con Alptransit, si è rafforzato" ha detto Marco Borradori, agganciandosi al disegno della Nuova Via della Seta e delle sue rotte terrestri e marittime. "Dopo gli accordi commerciali siglati tra Italia e Cina a marzo di quest'anno, l'interconnessione di Genova col progetto sembra rinsaldata; sul versante elvetico, col memorandum d'intesa firmato in aprile dal Presidente della Confederazione Ueli Maurer e dall'omologo cinese Xi Jinping, l'intesa sulle questioni commerciali e finanziarie si è rafforzata" ha concluso il sindaco di Lugano, lasciando la palla al collega stra-

niero.

"Sotto questo profilo non siamo concorrenti con Trieste, invece lavoriamo insieme al porto giuliano, essendo uno ad est ed uno ad ovest, per accogliere chi viene dalla Via della Seta" ha precisato Marco Bucci, che aveva rotto il ghiaccio ripercorrendo le tradizioni sull'asse Genova-Berna col legame innescato dalla storica pasticceria Klainguti, fondata nella nostra città per caso, da pasticceri bernesi che attendevano in porto per emigrare una nave in forte ritardo.

Dopo il curioso aneddoto, il primo cittadino genovese si è concentrato sui diversi asset fisici in approntamento: "dalla nuova diga al Terzo Valico (oggi al 46%), che si farà sicuramente, tra fine 2022 e inizio 2023, sicché ci vorrà solo 1 ora per raggiungere Milano e se nel 2020 partirà la progettazione per quadruplicare la tratta Pavia-Milano, appena 45 minuti. E poi la Gronda, grande bypass autostradale della città metropolitana; i finanziamenti ci sono, parte tecnica e progettuale sono già pronte, resta da fare una scelta politica, proprio per questo andremo con Toti e Signorini a ridestare il governo"

ha aggiunto Bucci, pronto alla 'marcia su Roma', non senza ricordare – lui che come manager proviene proprio dal quel settore – l'importanza di avere anche una infrastruttura digitale. "Oggi soffriamo di un gap netto: ancora usiamo la carta, dobbiamo arrivare ad avere un sistema tutto digitale su piattaforme mondiali e non locali".

Il Presidente del Gran Consiglio del Ticino – equivalente alla Camera del Cantone - Claudio Franscella, ha ripreso il contestuale comunicato che aggiorna sull'incendere del traffico merci nella Confederazione (vedi box) per sottolineare l'anno record per il traffico delle merci in Svizzera, dove il camion ancora supera il treno. "Con il Monte Ceneri pronto nel 2021 avremo completato la colonna vertebrale del trasporto integrato, ma questa spina dorsale oggi ha vertebre rotte come la tratta, tuttora mancante, su Malpensa e quali gli scarsi terminal di carico merci esistenti in Lombardia".

Gli ha fatto eco Gallus Burgisser, Vice-direttore ASTAG, rammentando un altro deficit, questa volta legislativo, che risulta una soluzione di continuità al fluido scor-



Sala (ASTAG)



Valenti (Hupac)

riere della filiera del trasporto.

"In Italia vengono date multe alle società di autotrasporto svizzero se i camion sono guidati da italiani residenti in patria; chiediamo alle autorità competenti di invertire questa regola introdotta col Decreto Salvini a gennaio 2019 che ci penalizza fortemente".

Dal suo canto Riccardo Fuochi, Presidente Propeller Club Port of Milan, uno dei co-organizzatori dell'evento, si è posto l'obiettivo di fornire un contributo reale di compresione al problema.

"RFI sta lavorando per avere binari portuali elevati a standard europeo (750 metri e 2mila tonnellate). Esiste nel complesso una eccezionale opportunità data dalla Via della Seta, di cui sono grande sostenitore. Occorre tuttavia sapere la data precisa dell'entrata in funzione delle nuove opere per potere programmare investimenti dal fronte imprenditoriale".

Un indice di realizzazione delle opere messe a bilancio che sfiora la perfezione, annunciato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, è il nuovo biglietto da visita a un mercato svizzero che potrebbe tornare a guardare con attenzione alla prospettiva logistica mediterranea, ovvero ai porti di Genova e Savona (ma anche La Spezia), come alternativa al monopolio logistico che gli

scali del Nord Europa esercitano sull'interscambio elvetico da sempre. A farsi latore di questa missiva di piena affidabilità, anche sui tempi di realizzazione delle opere di terra, della nuova viabilità genovese (compromessa dal crollo del Ponte Morandi) e dei dragaggi, lo stesso Presidente dell'AdSP genovese. "Nel 2019 abbiamo fatto le gare e aggiudicato opere per 250 milioni di euro, che sono l'84,94% del totale programmato, e abbiamo erogato 86 milioni di euro per investimenti realizzati nell'anno. Di fronte a un programma che riguarda le dighe, i terminal, l'accessibilità di ultimo miglio ferroviario e di viabilità, interventi decisivi per la capacità di portare merce in modo efficiente, la macchina è in moto e monitorata, e noi possiamo garantire tempi certi" ha detto Paolo Emilio Signorini, lanciando all'indirizzo dell'audience elvetica un messaggio di fiducia sulle capacità di smaltimento dei traffici svizzeri nel futuro prossimo venturo, prima di sciorinare buona parte del repertorio di grandi opere genovesi e savonesi ad oggi in cantiere.

"Avremo una nuova diga anche a Vado, entro il 31 dicembre 2019 sarà in aggiudicazione, mentre su quella di Genova investiremo da 800 a 1000 milioni di euro.

segue a pag.21

segue da pag.20

Opere altrettanto importanti sono relative all'ultimo miglio: quella del Molo nuovo inizia a gennaio 2020, l'altra di Fuorimuuro nel 2021. Investiremo 130 milioni in viabilità portuale – al LAC in sala era presente anche Marco Rettighieri, Commissario alla viabilità del porto di Genova ed ex Commissario al Terzo Valico, ndr – ed a fine dicembre è prevista l'aggiudicazione, con la fine lavori in calendario nel 2022.

Con il “Mare di Svizzera 1” abbiamo lanciato la sfida per ridurre i costi di accessibilità marittima e terrestre, con il “Mare di Svizzera 3” del 2020 confido che avremo numeri ben diversi da illustrare”.

‘Casco Rosso’ a Gilberto Danesi per la presentazione più rapida e sintetica della giornata.

“Abbiamo fatto tutto da soli prendendo spunti dal mercato, ora sentiamo bisogno di un tavolo che ci accompagni. Le infrastrutture arriveranno ma noi dobbiamo prepararci come software, attivare una catena performante ed aggressiva com-



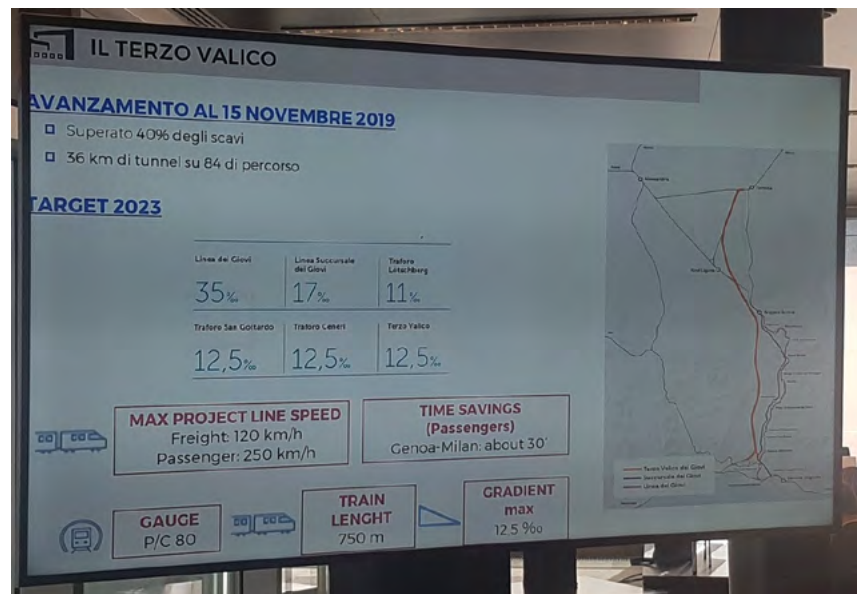
Signorini (AdSP Genova)

mercialmente per svolgere da nord a sud, al fine di essere competitivi, rinunciare ai margini per essere efficienti ed efficaci, al limite anche andando a copiare gli altri terminal PSA, come quello di Anversa da cui le merci arrivano con barge a Basilea. Anche noi da Prà vogliamo arrivare a nuove destinazioni, crescere insieme ad altre componenti del cluster di Genova per dare un servizio ‘chiavi in mano’ ad

un’utenza esigente” ha affermato il CEO di PSA Prà, poi confermando quanto anticipato al pubblico pochi minuti prima da Bucci (che moriva dalla voglia di dare lo scoop). “Avremo un nuovo collegamento diretto ferroviario fra il porto di Genova e la Svizzera; ogni settimana 3 treni container muoveranno dal terminal di Prà Voltri e in 12 ore raggiungeranno il ‘porto’ - perché tale è - di Basilea”.

Tra i rappresentanti del cluster citato da Danesi e saliti a Lugano anche Giampaolo Botta, Direttore di Spediporto - mentre per gli omologhi ticinesi era presente Robertà Cippà, Presidente di Spedlogswiss - ed i vertici nazionali e liguri di Trasporto Unito, al secolo Longo e Tagnocchetti.

Una sorta di ‘operazione verità’ è stata appannaggio del Consigliere Nazionale, membro della Commissione nazionale dei Trasporti, Fabio Regazzi. “La Svizzera, dopo aver investito 20 miliardi di euro in Alptransit, ora deve occuparsi anche di altri collegamenti che riguardano altre aree della Confederazione. Il che non significa campane a morto sul collegamento Lugano-Chiasso e quindi sul completamento dell’asse nord-sud, ma di certo un ridimensionamento delle speranze di ottenerlo in tempi brevi” ha detto l’avvocato, politico e imprenditore ticinese,



segue a pag.22

ITALIAN SOUL,
GLOBAL MIND



www.coeclerici.com

CREIAMO VALORE
IN 11 PAESI DEL MONDO.

Sviluppiamo strategie vincenti nei settori dell'energia e della meccanica ad alta tecnologia, rimanendo fedeli a una vocazione imprenditoriale ispirata a un modello di sviluppo sostenibile.

Italia Australia Cina Germania India Indonesia Olanda Russia Singapore Svizzera Usa



segue da pag.21

senza lesinare sincere critiche al proprio paese. “La politica svizzera è troppo svizzera, cioè oltremodo autarchica; abbiamo speso 20 miliardi di euro in autonomia che l’allora premier italiano Renzi aveva maldestramente cercato di rivendicare come propria paternità. Ma tuttavia sembra uno sforzo fine a se stesso, perché fatto senza collegarci, finora, a Italia e Germania, per cui Alptransit oggi è un’opera monca”. Lo ha ricordato anche l’ex Consigliere Pietro Martinelli, oggi Copresidente dell’Associazione Pro Gottardo ferrovia d’Europa. “Meno di tre anni fa l’11 dicembre 2016 passava per il Gottardo il primo treno ufficiale, ma nessuno di quei politici italiani e svizzeri ora c’è più, il che vuol dire una certa preoccupazione per la palese instabilità politica. E poi Alptransit si ferma a Lugano, ed ha orizzonti temporali di completamento troppo lunghi; questo è uno dei grossi

limiti della nostra politica dei trasporti. L’Italia ha investito molto sull’Alta Velocità ma solo sul versante passeggeri, ed in maniera insufficiente nelle merci, mentre noi abbiamo trascurato le relazioni a sud e a nord”. Ma se Sparta piange, Atene certo non ride; l’Italia deve a sua volta confrontarsi con i tempi lunghi della realizzazione del Torton-Milano (indispensabile per rendere efficace il Terzo Valico) e del quadruplicamento delle linee della Brianza. E sotto questo profilo l’intervento di Claudia Maria Terzi, Assessore Infrastrutture trasporti e mobilità sostenibile Regione Lombardia, ha lasciato il tempo che ha trovato, senza rassicurazioni. “Vi sono tutta una serie di colli di bottiglia italiani che rischiano di compromettere Alptransit” ha esordito la bionda assessore, ammettendo colpe solo in parte attenuate dalla generale confusione giu-

risdizionale. “In Italia siamo complessi; la Regione Lombardia segue le ferrovie passeggeri con società miste insieme allo Stato ma tutta la rete è di RFI, dunque la programmazione degli interventi è competenza statale” ha provato a scaricare il barile Terzi. ASTAG, l’Associazione dell’autotrasporto svizzero presieduta nella sezione ticinese da Adriano Sala, affiancato dal vice presidente Paolo Vismara, ha confermato di essere ancora la colonna portante del trasporto rossocrociato per molti anni a venire poiché proprio ai camion – anche se trasportati su treni per oltrepassare le catene alpine – sarà affidato dal mercato un ruolo centrale per assicurare la crescita dell’interscambio svizzero e il funzionamento del corridoio merci nord-sud d’Europa. Remigio Ratti, Professore all’Università della Svizzera Italiana Lugano, ha lasciato

ad un video di Simonetta Sommaruga, Ministro dei Trasporti elvetica, l’onere di condensare il suo intervento.

“La Confederazione, consapevole che il Monte Ceneri sarà utile ma non sufficiente, ha appena presentato un nuovo pacchetto di misure a favore dello ‘switch’ modale: 90 milioni di franchi in 3 anni finalizzati a sgravare costi dalle imprese tramite ferrobonus, ad aumentare le tasse sui mezzi inquinanti e ad intensificare i controlli. Abbiamo definito in tal senso un’alleanza con Germania e Italia che devono però adempiere gli accordi presi, recuperando ritardi importanti già accumulati”.

A Roberta Cattaneo, Responsabile area Sud SBB, il compito di ‘dare i numeri’ sulle rotaie.

“La nostra impresa ferroviaria ha già fatto un triplo salto carpiato, con certi risultati colti. A fine anno avremo tracce come segue: 160 treni merci a salire e altrettanti a scendere, 40 + 40 treni passeggeri, per un totale di 400 treni al giorno. Col Gottardo avremo 210 treni merci e con il Ceneri 260 per direzione, fermi restando i 40 passeggeri. Ora occorre un sistema di ‘stop & go’ per le merci che possono farsi superare dai passeggeri, effettuando lavori a Bellinzona, Chiasso e Lugano, e così evitando il conflitto annoso tra passeggeri e merci. Inoltre, nel portare il corridoio a 4 metri abbiamo investito 900 milioni di franchi, di cui 200 in Ticino; un’operazione a cuore aperto perché lavoriamo su una ferrovia in esercizio con traffico circolante, dunque una vera operazione a cuore aperto”. Che il commercio svizzero stia inanelando record su record portandosi ai livelli più alti della storia, lo ha sottolineato nella sua relazione svolta in remoto Gian Enzo Duci, presidente della Federazione Nazionale degli Agenti Marittimi e docente Unige Duci, tenuto a riposo da un forte male tuttavia passeggero. “La crisi della Germania è un’autentica trappola logistica; la Cina prende quello che vuole e dà quello che può. E come la Cina si sta

aprendo la via ai porti del Nord Europa e del Mediterraneo, anche la Svizzera ha necessità ed opportunità di aprirsi una via a Sud, per uscire da una forma di ricatto geopolitico” ha detto il leader di Federagenti, traendo le conclusioni. “Esiste una via della seta elvetica che potrebbe passare dal porto di Genova? La risposta è affermativa!”

Come MTO leader europeo, Alessandro Valenti, Deputy Managing Director e Director Shuttle Net West Europe di Hupac, ha l’obiettivo di cogliere le nuove possibilità dischiuse per aumentare la produttività dei propri treni di trasporto combinato, con una stima di incremento del 35%.

Il manager ha nitido quello che oggi manca alla Liguria. “Il lavoro tra Italia e Svizzera in questi anni è stato egregio malgrado alcuni ritardi, ma ora occorre guardare altrove, poiché il successo dell’intermodale non può essere legato ad un singolo corridoio.

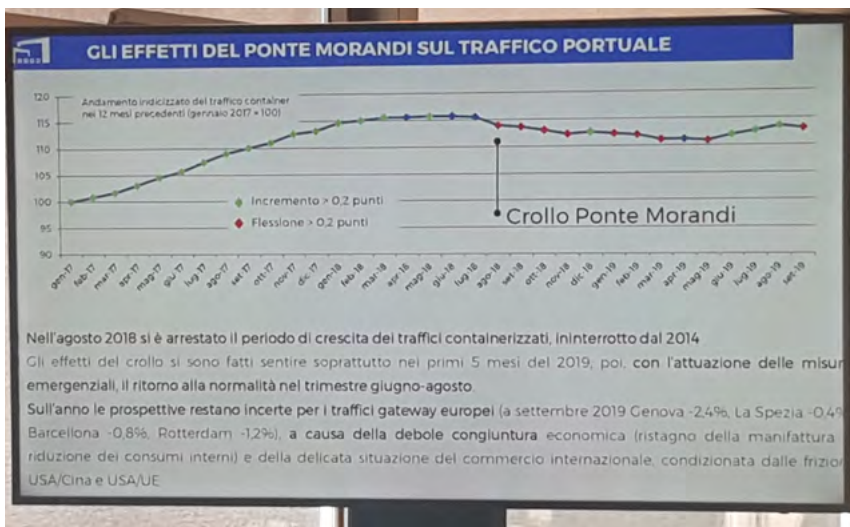
Dobbiamo convincere i trasportatori internazionali a investire sull’equipment intermodale, e per fare ciò bisogna dar loro la chance di poterlo usare su vari corridoi.

La Germania oggi è l’anello debole della catena, esiste un collo di bottiglia sulla linea Basilea-Karlsruhe, dove fino al 2030 non si avranno treni di 750 metri ma lunghi solo 600 metri”.

Il punto di vista di Alessandro Laghezza, Presidente Confetra Liguria, non ha riguardato solo il porto di La Spezia - era presente al LAC anche Andrea Fontana, ex presidente degli Agenti Marittimi spezzini -, dove l’agente marittimo opera, ma tutta la regione.

“La Liguria si candida ad essere hub logistico del Centro Europa, ma non basta desiderarlo, le dichiarazioni sono insufficienti; ad esempio non sono sicuro che le dogane italiane siano davvero numeri uno al mondo per efficienza, anche se indub-

segue a pag.23



mare, ma io oggi mi sento più un tassista del mare, che deve fare il maggior numero di corse possibile per avere un business che funzioni, perché il tempo della nave in porto è tempo perso, che incide grandemente sul nostro bilancio. Ad esempio a Taranto ci vogliono 7-8 oggi per scaricare, mentre nei porti in Germania bastano 48 ore” ha suggellato il convegno l’armatore di origine partenopea ma ormai solidamente radicato a Lugano.

Angelo Scorza



segue da pag.22

biamente hanno fatto progressi importanti che però forse non bastano. Oggi abbiamo solo l'1% di traffico, dobbiamo riprenderci i nostri volumi innanzitutto e poi quelli degli altri”.

Si è svariato da un camionista di terra ad uno che si autodefinisce camionista del mare nella tavola rotonda di commiato.

Per Claudio Marciello, Direttore Planzer Ticino, la categoria degli autotrasportatori sta pagando una forte tassa sul traffico pesante: “Siamo tra quelli che finanziano la ferrovia, oltre ad essere azionisti sia di SBB Cargo che di Hupac; ma il focus non deve essere solo sui binari, ma bensì anche per la gomma”.

Vincenzo Romeo, Consigliere Assarmatori, ha annotato che il comparto in cui opera la società di famiglia Nova Marine Carriers è spesso negletto. “In tutti questi ragionamenti, la politica ha lasciato da parte le materie prime e tante commodities anche non da prima pagina come grano e sale eppure altrettanto utili di carbone e petrolio. Vi sono ancora poche gru e terminali adatti a scaricare le rinfuse solide. Noi siamo storicamente dei camionisti del

Il 2018 anno record per il traffico merci svizzero, ma il camion va ancora più veloce del treno

Nel 2018 il trasporto delle merci sulla rete stradale e ferroviaria svizzera ha totalizzato 27,9 miliardi di tonnellate-chilometro, +2,1% sul 2017; in particolare il trasporto su strada è aumentato del 2,5%, quasi a doppia velocità rispetto a quello su rotaia (+1,4%).

Lo scorso anno la quota parte dei trasporti ferroviari è rimasta al 37% - peraltro elevata al confronto sul piano internazionale: la media UE si attesta al 18% - mentre quella dei trasporti stradali al 63%..

Nel 2018 il maggior contributo alla crescita del trasporto merci lo ha reso il traffico interno su strada col +4,7% sull'anno precedente, la maggiore progressione degli ultimi 20 anni per un valore (10,7 miliardi di tonnellate-chilometro) più elevato mai misurato; camion e trailer

hanno fornito il 64% di prestazioni nel traffico interno e il 36% nei trasporti internazionali (importazione, esportazione e transito).

Nei trasporti ferroviari il rapporto si inverte: il traffico internazionale pesa al 75%, quello interno al 25%.

Anche le distanze medie nel traffico merci ferroviario (171 km) sono nettamente maggiori di quelle stradali (49 km). La differenza più marcata è quella del traffico interno (rotaia: 116 km, strada: 38 km), leggermente inferiore è nelle esportazioni (rotaia: 135 km, strada: 84 km) e nelle importazioni (rotaia: 107 km, strada: 84 km). Per il traffico di transito nel 2018 la distanza media di trasporto su strada è stata di 276 chilometri, superiore a quella su rotaia (238 chilometri).

TRIBUNALE DI GENOVA – R.F. 73/2019

FALLIMENTO GENERAL MONTAGGI GENOVESI SRL

G.D. DR. DANIELE BIANCHI – CURATORE DR. FEDERICO DIOMEDA

Il fallimento raccoglie offerte per la successiva cessione con procedura competitiva ex art. 107 l.f. del ramo di azienda adibito alla attività di “**ship and yacht repair and refitting**” sito in una porzione dell'area ricompresa nel settore industriale del Porto di Genova in Molo Cagni e Via dei Pescatori su aree in concessione demaniale. In particolare, il ramo di azienda insiste su un'area principale in concessione (a titolo oneroso) dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale di circa 16.800 m.q. di cui m.q. 12.800 di aree scoperte e m.q. 4.000 di aree coperte (fra cui un fabbricato in proprietà in parte demaniale e in parte della fallita, ad uso capannone industriale, uffici ed officina) con scadenza il 31.12.2021 e su un'area secondaria in concessione di circa m.q. 1.310 di cui mq. 1.000 di aree coperte e mq. 300 di aree scoperte con scadenza il 30.11.2022, oltre a minori concessioni demaniali annuali fra cui quella di specchio acqueo presso Molo Cagni antistante la banchina in concessione in Via dei Pescatori, uso ormeggio di mezzi navali, chiatte, pontoni ed uso sbarco e imbarco manufatti di carpenteria metallica. Si invita alla consultazione del sito www.generalmontaggiigenovesi.it. Il ramo è dotato di impianti, macchinari, attrezzature, mezzi di sollevamento e movimentazione, piattaforme aeree, rimanenze di materiali di consumo come da inventario. I dipendenti sono stati licenziati e posti in disoccupazione dal 1 ottobre 2019.

All'esito della raccolta di manifestazioni di interesse il fallimento pubblicherà l'avviso di vendita.

L'aggiudicazione definitiva della futura vendita sarà necessariamente subordinato all'autorizzazione al subentro nelle concessioni vigenti da parte della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ai sensi dell'art. 46 Cod. Nav.

Termine raccolta di manifestazioni di interesse: 30 novembre 2019.

Ogni miglior dettaglio è disponibile contattando il curatore
email: federico@diomeda.it – federico@pec.diomeda.it
telefono: +39 010 5761194 – +39 348 7083513

¹Oggetto concessorio: lavori di montaggi e saldature in materiali ferrosi per impianti industriali, navali ed affini