

# I Ports of Genoa esportano le loro dighe a Lugano per superare il 'muro' logistico in Europa

Sesta missione di marketing territoriale di Genova e Savona in Canton Ticino dove però anche gli Svizzeri scoprono che scarseggia una visione strategica dei trasporti a lungo raggio

**Dal nostro inviato  
Angelo Scorza**

**Lugano** – Il rischio è quello di un paradosso davvero clamoroso: ovvero che l'Italia arrivi prima sul terreno dello sviluppo delle infrastrutture, superando, per una volta, i vicini di casa elvetici (alla faccia della proverbiale puntualità svizzera!)

Perché se sotto le Alpi si continua a promettere di rispettare l'ambiziosa tabella di marcia che impone di finire entro il 2026 il gran numero di grandi opere messe in cantiere, nell'Oltre Ceneri ancora paiono manifestarsi incertezze e mancanza di una coesa unitarietà d'intenti circa la prosecuzione di Alptransit.

Poche sorprese e tante conferme a 'Un mare di Svizzera 6', la sesta edizione consecutiva del tavolo di confronto fra Italia e Svizzera (meglio, fra Liguria e Ticino) tenutosi ininterrottamente dal 2018 presso la consueta location assai scenografica del LAC di Lugano.

Si è così rinnovata per la sesta volta la missione annuale di marketing territoriale dei porti di Genova e Savona in Canton Ticino, a presentare i progressi fatti, 12 mesi dopo, sui vari fronti aperti – compito assolto con l'attesa diligenza dalla nuova governance commissariale dell'AdSP che ha sostituito quella presidenziale, la quale aveva cominciato questo percorso in vetrina sul Lago Ceresio sei anni fa – dove però gli Svizzeri scoprono il rischio latente di scarseggiare di una visione strategica dei trasporti a lungo raggio; quasi inaudito!

Poiché se è vero che da un lato le imprese svizzere ancora faticano a sgomberare i, retaggio di alcuni pregiudizi sull'efficienza della portualità e del sistema logistico tricolore, dall'altro gli operatori sono ancora in attesa di alcuni segnali forti di supporto da parte delle istituzioni territoriali e nazionali.

Non va dimenticato che questo appuntamento, svoltosi in un clima da spiaggia – non da ultima per fortuna, bensì con riferimento ad un clima nettamente più estivo che non autunnale; il che pareva



far centrare perfettamente l'obiettivo che è il *leit motiv* della convention di portare (logisticamente) il mare a oltre 200 km e più su ancora rispetto a dove arriva (geograficamente) – si è tenuto in una fase contingente delicatissima.

Accanto ai numerosi cantieri aperti per sviluppare nuove infrastrutture per centrare il bersaglio grosso della

ridondanza tanto cara al primo cittadino genovese, il quadro fosco al contorno è quello delle frequenti rotture di carico improvvisamente poste – da Rastatt in poi – da eventi catastrofici che affliggono le arterie stradali e ferrate europee in questo scorcio storico, come fosse una sorta di maledizione logistica, e che portano i nomi, ultimamente, di Frejus e Gottardo, dopo quelli di Morandi e Madonna del Monte.

Eventi quasi concomitanti e imprevedibili che dimostrano quanto sia fragile la connessione da Sud a Nord lungo l'asse iniziale del corridoio Reno-Alpi.

Aggiungiamoci la fortissima pressione psicologica posta (anzi, imposta, dalle istituzioni comunitarie e sovranazionali), in termini di misure tecnologiche (tradotte immediatamente in costi aggiuntivi sulle imprese che in ultima analisi non possono che riverberarsi sul comune cittadino quale consumatore finale di prodotti e servizi) per adempiere l'obiettivo virtuoso della decarbonizzazione e della transizione energetica verso un mondo perfetto che, a nostro parere, più si va avanti con l'implementare misure restrittive e coercitive, più si manifesta come 'realmente utopico', e il quasi-patratrac è fatto.

> 16



I due sindaci Bucci e Foletti

&gt; 15

E per finire, mettiamoci pure i tanti dubbi che persistono, legittimamente, da parte delle imprese di trasporto di terra, di mare, dell'aria circa il carburante 'giusto' tra i tanti ventilati da adottare di qui all'eternità – perché non si può pensare di fare cambiare gli apparati propulsori di treni, camion, navi, aerei ogni lustro senza gravare pesantissimamente sui bilanci aziendali – in assenza di chiari e univoci segnali da parte delle centraline istituzionali globali che comandano, ma probabilmente senza avere nemmeno cognizione pratica esse stesse delle conseguenze 'secondarie' dei propri diktat (leggasi la magagna, di attualissima discussione, dell'ETS), e si capisce la drammaticità e incertezza nella quale si debbono muovere oggi i players dei trasporti.



Romano, Di Iorio, Longo



Sala

Ed ecco da dove è partita l'edizione 2023 - con mini tavole rotonde e interventi lampo di oltre 20 relatori previsti in poco più di 3 ore di meeting (un palinsesto un po' troppo infarcito) - della piattaforma di confronto tra operatori italiani-liguri e svizzeri-ticinesi che fa il punto sullo stato dell'arte in materia di rapporti commerciali e trasportistici tra le due aree regionali limitrofe e sullo stato di avanzamento delle grandi opere, come hanno ricordato in apertura i due rispettivi primi cittadini.

Michele Foletti, Sindaco della Città di Lugano, 'dolorosamente' subentrato al primo protagonista Marco Borradori, scomparso improvvisamente due anni fa, lamenta che – anche i ricchi Svizzeri piangono, ogni tanto... – mancano tuttora assi di trasporto strategici per lo sviluppo del territorio ticinese sul fronte dei binari, in primo luogo, malgrado le sollecitazioni ripetute inviate agli organi confederali.

“Stiamo facendo cose che vanno a favore della prosperità delle nostre comunità” afferma Marco Bucci, Sindaco di Genova Bucci, nella sua doppia veste di commissario straordinario del Ponte Morandi e della Diga (ancora *in pectore*, ma è questione di minuti). “A tal fine è ovvia la necessità di avere linee di comunicazione efficienti non soltanto tra Genova e Lugano ma sul corridoio europeo che di lega a Rotterdam. Le ferrovie sono fondamentali ma anche le autostrade vanno costruite, anche se avremo le auto elettriche; le infrastrutture vanno fatte perché gli altri Paesi già le fanno, dunque non dobbiamo restare

indietro. L'idea è quella di avere sistemi di trasporto ridondanti, debbono sempre avere una o due alternative in aggiunta a quella principale”.

Bucci fa un primo punto – che verrà poi illustrato anche dal nuovo leader dell'ente portuale Paolo Piacenza sul da farsi e sul già fatto: “A Genova stiamo allargando la città verso il mare con 3 milioni di metri quadri in più di cui due terzi presi all'acqua. Il Terzo Valico è al 90%, dunque è in dirittura d'arrivo. Per il tunnel sotto il porto partirà adesso, a novembre la talpa”.

Anche Raffaele De Rosa, Presidente del Consiglio di Stato, sottolinea la necessità delle ridondanze quali chiavi di sviluppo fondamentali. “Per noi ticinesi risalire le Alpi non è mai uno spostamento semplice, la distanza è anche emotiva e quasi culturale, come se fossimo un Cantone ai margini dell'impero della Confederazione. In questo momento a Berna si valuta l'ipotesi di introdurre una vecchia 'brutta' idea, quella del pedaggio per il Gottardo; ci siamo sempre battuti contro, fin dalla protesta in piazza di noi ticinesi nel 1966 presso la capitale elvetica. L'abolizione delle barriere doganali interne è stata un pilastro della nostra Costituzione di cui si è celebrato in questi giorni il 175° anniversario. Ci aspettano battaglie politiche intense, dunque dovremo essere coesi e uniti”.

Per il padrone di casa Adriano Sala, Presidente ASTAG Ticino, principale organizzatore della kermesse, “noi della nostra associazione siamo un partner affidabile riconosciuto dalle istituzioni. Quando sono successi due disastri recenti ci siamo subito attivati per trovare alternative. Le nostre aziende di trasporto denotano grande flessibilità e > 17



Piacenza



&gt; 16

capacità di adattamento alle situazioni". Filippo Lombardi, Presidente di LILF (Lugano International Logistics Forum), entità nata proprio sotto l'egida di 'Un Mare di Svizzera' nell'edizione 2022, ricorda appunto il secondo compleanno appena compiuto: "siamo un cappello ideato per creare un contenitore che vada oltre l'appuntamento annuale, per trovarsi tutto l'anno a discutere per creare continuità da un convegno all'altro. Il Ticino vuol essere terra di passaggio attiva ma non passiva, vorremmo essere attore partecipe del proprio destino, costruire ponti e strade e binari idonei a far transitare merci e persone che richiedono di passare. Ma ci preoccupa molto l'insufficiente visione politica palesata in Svizzera circa la strategia dei sistemi di trasporto; al momento manca non solo la costruzione ma pure la pianificazione di Alptransit al sud (ovvero in Italia) ma anche a nord (in Germania). Le soluzioni unicamente nazionali non bastano assolutamente".

Sulla necessità di una maggiore integrazione fra ferro e gomma, e non sulla loro contrapposizione, hanno dissertato in un conciso 'a tu per tu' Reto Jaussi, Direttore di ASTAG e Alexander Muhm, Responsabile Traffico merci di SBB, referenti appunto rispettivamente dell'autotrasporto elvetico come associazione di categoria e dell'impresa ferroviaria svizzera *incumbent*.

Nella prima tavola rotonda, Francesco Romano, Managing Director Scania Schweiz AG, affrontando l'argomento della transizione ecologica nell'autotrasporto ha detto che "il futuro di questa transizione è chiaro, la regola che conta è l'entropia; per quanto riguarda la forma di propulsione ideale, il futuro è certamente elettrico ma non solo elettrico.

Conosce la situazione italiana su gomma come le sue tasche ovviamente Maurizio Longo, Segretario Generale di Trasportounito, che fa una comparazione sul piano internazionale: "Manca una strategia 'dritta' nel pacchetto sulla mobilità della UE perché permette di aprire un'azienda con un solo veicolo euro o mentre in Italia abbiamo norme molto più restrittive. Altra norma contraddittoria è quella che vuole far aumentare pesi e dimensioni dei veicoli stradali. In conclusione, temo che l'autotrasporto è quello che subirà tutte le conseguenze della transizione in corso, perché non abbiamo forza sufficiente nei confronti della merce; e in Italia siamo messi peggio che all'estero a questo riguardo".

Da italiano d'origine ma trapiantato da sempre in Svizzera, Giuseppe Di



Regazzi, Prudente, Messina, Richards, Cozzani

Iorio, Direttore Camion Transport SA, è impegnato nel capire quali saranno le sfide per gli imprenditori dell'autotrasporto in termini di realizzazione delle infrastrutture necessarie, della gestione delle flotte e del loro utilizzo

"Noi abbiamo da anni un progetto che si chiama *ecobalance*; ma dobbiamo muoverci presto perché domani sarà già tardi. Il governo elvetico avrà modo di darci energia elettrica sufficiente in futuro se tutto sarà green. I clienti ce lo chiedono ma poi non sono disposti a sostenerne i costi addizionali.

Per quanto riguarda i nostri prossimi investimenti, li vedo così ripartiti: 50% elettrico 25% idrogeno e il resto fuel tradizionale. Ma il vero problema è che lo Stato stesso sta creando grande confusione, mentre invece abbiamo bisogno di linee guida e direttive chiare, quelle che finora ci sono mancate".

Emozionato il giusto per la sua prima volta all'estero dopo la freschissima promozione da Segretario Generale a Commissario Straordinario dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, Paolo Piacenza ha fatto un atterraggio morbido nel suo esordio in terra straniera, dopo aver neanche compiuto il primo mese di nuovo mandato, svolgendo diligentemente il compito che si era ritagliato il predecessore, l'allora Presidente Paolo Emilio Signorini, nelle prime cinque edizioni, senza alcuna dichiarazione ad effetto ma solo confermando che nel suo ruolo commissariale garantirà piena continuità con la passata governance.

"Per il 2023 prevediamo un calo dello 1,7% dei traffici su 2022, peraltro inferiore a quello di porti più importanti. Come collegamenti ferroviari abbiamo 4 treni regolari alla settimana su Basilea e 2 alla settimana su Stoccarda, l'ultimo

servizio ferrato annunciato. Negli ultimi 3 anni, registriamo +36% delle merci su rotaia. Abbiamo un fitto programma per colmare gap infrastrutturale con 35 cantieri avviati, dal 2020 abbiamo affidato e aggiudicato lavori di varia natura: nuova diga di Genova e nuova diga di Savona-Vado, Terzo Valico ferroviario fra Genova e Milano, nodo ferroviario di Genova, nuova autostrada destinata ad aggirare uno dei punti roventi del congestionamento nel traffico autostradale. In totale sono 3 miliardi di euro per opere strategiche concentrate sui porti di Genova e Savona-Vado e sul nodo logistico, ferroviario e autostradale, il tutto sarà completato nel 2026. In sintesi, vogliamo mettere a sistema tanti interessi e sforzi perché i buoni risultati possono essere raggiunti solo lavorando insieme". L'attenzione dell'audience si è alzata per la tavola rotonda principale, quella con focus sul Mediterraneo, che ha visto 'quasi fianco a fianco' – fisicamente ai due protagonisti era interposto, quasi come un ideale ago della bilancia, Stefano Messina, Presidente Assarmatori e non nella sua veste aziendale – i due maggiori players attivi sul porto di Genova nel segmento che va per la maggiore, i contenitori.

Juan Pablo Richards, Region South Europe Senior Managing Director Hapag-Lloyd, ha espresso grande preoccupazione perché i volumi attuali sono fiacchi. "Il Mediterraneo marcia lento, -8% sul 2022. L'Asia è sempre il driver dei volumi, ma ci sono molte incertezze per il futuro; le tre grandi alleanze stanno portando via capacità dal Mediterraneo, nell'ordine del -25%. Dobbiamo essere molto cauti sui flussi del futuro, anche perché dai cantieri sta arrivando molta capacità come newbuildings. La domanda aumenta del 3% ma la capacità viaggi al doppio, > 18

&gt; 17

+6%. L'Intramed è un grande mercato ma credo che crescerà meno del previsto, d'altronde si sa che lo shipping è fatto di cicli" ha detto il top manager del gruppo tedesco, terminando con un importante commitment. "Siamo il maggiore cliente di Genova che è il vero gateway del Nord Europa, ne siamo convinti, è meglio dei porti del Nord Europa, siamo molto positivi al riguardo, anche se le nostre decisioni di investimento erano state fatte in momenti antecedenti l'attuale scenario di mercato. Dunque anche noi porteremo le nostre navi da 24.000 TEUs a Genova quando ci saranno i presupposti giusti" ha concluso Richards lanciando la sfida a Giuseppe Prudente, Senior Vicepresident

campagna elettorale in queste settimane per le prossime elezioni confederali, ha bene il polso della situazione dei mercati marittimi e logistici, rappresentando due associazioni di categoria dei caricatori, piccoli e grandi.

"Ho interpellato alcune nostre aziende, grandi industrie clienti dei vettori e mi viene detto che la somma dei costi di carico e trasporto dei container, fra nolo, trasbordo ecc., door to door sul Sud Europa è ancora troppo elevata rispetto a quella applicata nell'ARA Anversa Rotterdam Amburgo. Credo che le autorità portuali dovrebbero intervenire presso le maggiori compagnie di global carrier per ridurre il costo complessivo e così rendere

mandato un videomessaggio in cui ritiene "fondamentale stabilire una connessione con la Svizzera via ferrovia; decisivo sarà potenziare i valichi con il Paese nostro vicino, in particolare via Sempione".

Gianpiero Strisciuglio, CEO Rete Ferroviaria Italiana (RFI), che nella scorsa edizione si era presentato a Lugano come leader del Polo Mercitalia, ha illustrato il sistema delle opere, che da incomplete stanno per essere ultimate.

Più allarmante invece – quando forse meno te lo aspetti... – il messaggio della saggezza e dell'esperienza lanciato, quasi come un monito, dal Prof. Remigio Ratti, Vice Presidente SwissRailvolution e del Comitato ProGottardo. "I dubbi sono legittimi, notiamo una bella contraddizione tra il quadruplicamento della Milano Chiasso, mentre RFI non ne fa segno, se non genericamente e in tempi lenti (2035). Ecco perché la Svizzera oggi si ferma a Lugano dopo quel popò di investimenti fatti".

A concludere l'intensa mattinata una vivace tavola rotonda su retroporti, centri merce e cosiddette 'terre di mezzo', che ha visto protagonisti Angelo Betto, Membro Comitato SpedlogSwiss Ticino, Ignazio Messina, CEO Ignazio Messina & C. Spa, Beni Kunz, Executive Board Member Hupac Group, Gerardo Ghiliotto, Vicepresidente Fondazione Slala e Alessandro Santi, Presidente Federagenti. Durante il confronto, Messina ha sottolineato come siano pochissimi i gruppi che investono nel settore intermodale muovendo dal settore marittimo e che quindi quello della verticalizzazione ovvero dell'acquisizione del controllo dell'intera catena del trasporto sia un falso problema.

Per Santi gli ultimi anni e gli ultimi mesi stanno dimostrando che proprio gli equilibri del mercato logistico sono tutt'altro che stabili e dunque sono destinati a mutare continuamente.

Ciò obbliga, conferma Kunz, a una costante rivisitazione degli equilibri e quindi a una revisione costante delle strategie.

Infine, l'imprenditore savonese Ghiliotto ha riportato la gustosa anticipazione di un abboccamento in fieri fra la svizzera Nestlé, la maggiore multinazionale mondiale del settore alimentare, e l'impianto hi-tech di Pacorini sviluppato presso Interporto VIO di Vado, per il passaggio e la lavorazione di flussi di caffè nello snodo logistico ligure, pari a circa 4.000 TEUs all'anno; un traffico relativo in valore assoluto ma assai significativo come principio commerciale che, se sarà realmente accaparrato, sarà uno smacco per i porti del Northern Range.



Santi, Kunz, Prudente, Betto, Messina, Ghiliotto

& Chief Logistic Officer MSC, il quale ha subito affermato che l'Intraeurope crescerà più velocemente dell'Asia; ma i mercati crescono se cresciamo noi, non da soli, dunque se consumiamo di più. In Europa non possiamo colmare tutto il reshoring delle industrie perché non abbiamo abbastanza personale per produrre ciò che veniva prodotto in Cina, Turchia, India.

A Genova per le nostre unità da 24.000 TEUs – ne sono già arrivate due (seppure, a scopo 'dimostrativo', quasi vuote, nda), ci vuole capacità di smaltimento in banchina di almeno 5-6 mila TEUs, dunque ci vuole la ferrovia, ma a terra manca oggi una buona viabilità, si crea un imbuto, e quindi intasamento, una situazione cui occorre porre rimedio".

Nella sua doppia veste, a livello associativo, di Presidente USAM (Unione Svizzera Arti e Mestieri) e di Swiss Shippers' Council, Fabio Regazzi – imprenditore a capo di un'azienda privata di famiglia e politico, Consigliere Nazionale (equivalente del nostro deputato parlamentare) in piena

competitivo il porto di Genova".

Una posizione su cui Messina dissente senza indugi: "Questi messaggi erano forse validi sino a ottobre 2022, le previsioni oggi sono molto meno rassicuranti per noi vettori. Peraltro non possiamo non essere ottimisti con tutte le opere in itinere a Genova ma dobbiamo essere pazienti coi tempi di realizzazione".

Da parte sua, Massimiliano Cozzani, Marketing & Sales Senior Manager di PSA Italy, "nota una stabilizzazione dei blank sailings da parte delle compagnie che non è occasionale, il che ci obbliga a pianificare al meglio mettendo in conto anche i picchi di traffico. Peraltro noi di PSA siamo avanti sul programma di decarbonizzazione: tutte le nostre gru stanno diventando elettriche e anche il parco ferroviario vede gru che verranno refittate per essere più sicure ed efficienti". Meno intriganti del previsto – ma senza la 'presa diretta', si sa, gli interventi perdono appeal – i due interventi in remoto.

Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha