



## **GENOVA VERSO QUOTA 5 MILIONI DI TEU? POSSIBILE SOLO CON UN SISTEMA LOGISTICO**

**L'Europa si deve svegliare. Per essere competitiva deve investire su sistemi logistici con scelte infrastrutturali coordinate e condivise dall'industria manifatturiera**

*Di questi sistemi, che coinvolgono gestori autostradali, aziende ferroviarie, retroporti, magazzini merce, centri logistici, i porti sono la punta di diamante, ma da soli fanno poca strada*

E ciò accade - come affermato il Viceministro Edoardo Rixi - in un momento di grande trasformazione e crescita (ben superiore a quella del PIL italiano) dei mercati mondiali che orienta la logistica verso il Sud Africa, Sud-est asiatico, Sud America. E Fabio Regazzi, Membro del Consiglio degli Stati della Confederazione Elvetica, ha evidenziato le criticità, strutturali e ideologiche. Criticità che vanno azzerate se si vuole difendere la competitività del sistema economico europeo.

Il messaggio è arrivato dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (che comprende Genova e Savona), Matteo Paroli, in apertura della nona edizione di "Un mare di Svizzera", il forum internazionale che vanta ormai una presenza consolidata a Lugano, che ha comunicato un'inversione del trend negativo nei traffici (container ma anche di energia), annunciando grandi aspettative legate a un intero sistema logistico su cui peserà non solo l'entrata in servizio della nuova diga di Genova, ma anche i massicci investimenti (in primis il Terzo Valico che entrerà in servizio nel 2028).

E dagli operatori (Gruppo Messina, Hapag-Lloyd e Cma-Cgm) è arrivata una forte attestazione di fiducia. Alla precisa domanda: il sistema portuale di Genova potrà raggiungere il traguardo dei 5 milioni di TEU, la risposta di Juan Pablo Richards, Senior Managing Director Sud Europa di Hapag-Lloyd, è stata netta: sì.

Ma tutto dipenderà dalla capacità di attivare un sistema logistico complessivo che - come sottolineato dal Presidente di Slala, Cesare Rossini - dovrà superare il concetto di rottura di carico e fare un salto culturale pensando ai retroporti (in primis Rivalta e

Alessandria) come un prolungamento del porto.

Organizzato da LILF, Lugano International Logistics Forum, “Un mare di Svizzera 9” ha affrontato nella sua prima sessione, il tema di una doppia crisi, i cui esiti saranno tutti da scrivere nei prossimi mesi. Da un lato, una crisi del sistema logistico nord europeo, in particolare tedesco (il caso della ridotta navigabilità del Reno e del mancato collegamento delle ferrovie tedesche con AlpTransit); dall’altro il potenziale recupero di centralità del Mediterraneo e dei suoi porti (Genova da tempo lancia questo suo messaggio alla Svizzera), centralità condizionata dalla situazione geopolitica in Medio Oriente.

E a Nord? Il Presidente della Camera di Commercio ticinese, Andrea Gehri, ha enunciato quali sono le necessità del cliente svizzero che rifiuta il ruolo di terra di transito.