

L'OSSERVATORIO

# Via della Seta, si aprono i giochi Genova non perda l'occasione

di Aldo Lampani

Con un più alto senso dello Stato, dell'economia del Paese, della volontà (che poi sarebbe costituzionalmente un obbligo) di dare lavoro sano e duraturo a tantissimi, l'avvio contestuale dei lavori su Gronda, Terzo Valico e Ponte Morandi avrebbe permesso al Governo il rilancio non solo di Genova – città politicamente poco interessante per il Contratto che guida il Paese – ma dell'intero nord ovest. L'esiguità degli spazi rispetto ai grandi porti del Nord, allo stato attuale, sembra penalizzare più l'accesso e le manovre ferroviarie che l'efficienza della movimentazione dei container in ambito portuale. Il dato che emerge sembrerebbe indirizzare le esigenze di programmazione volte ad incrementare la capacità degli scali verso la implementazione di nuove superfici a servizio dei traffici piuttosto che verso nuove opere di accosto. Allora che fare delle banchine sotto la Lanterna? Puntare su un retroporto che venga rattachato dalla gronda oppure restare un porto "piccolo", ma di nicchia? La geografia dei porti del Mediterraneo sta cambiando velocemente e non a favore dell'Italia. E' ancora nitida l'istantanea di qualche anno fa dello studio di Assoporti e Srm sul trasbordo container relativa all'incremento del 30% dei porti del Nord Africa. E la concorrenza si andrà intensificando, visto che (fonte Trasporti Italia.com) l'Algeria ha stanziato 3,3 miliardi di dollari per costruire un terminal container da oltre sei milioni di teu a El Hamdania, a un'ottantina di chilometri a Ovest di Algeri. Il nuovo porto con 23 banchine e una movimentazione annuale di oltre 25 milioni di tonnellate. Una recente ricerca di SeaIntel, società d'analisi sul trasporto marittimo, ripresa da "Trasporto Europa" afferma che la volatilità registrata dal settore del container "iniziata con la crisi macroeconomica, proseguirà per almeno altri quattro anni". L'instabilità riguarda soprattutto l'offerta e la domanda di stiva, un rapporto che cambia velocemente a causa delle



condizioni mutevoli dell'economia globale. Ma che ha anche una causa definita come endemica. Genova, oggi hub "forte" dell'Alto Tirreno, è teoricamente pronta al proprio nuovo ruolo guida della portualità nazionale. Ma l'assunzione del ruolo deve avvenire in fretta. In Europa, chiaramente, nessuno sta ad aspettare. Perché altrove ci si muove già. Il programma Trans European Transport Networks dell'Unione Europea, infatti, ha già finanziato per oltre 500mila euro uno studio sull'introduzione dei sistemi di trasporto Intelligenti nell'area portuale di Amburgo, in Germania. Lo studio verrà usato dall'Autorità Portuale di Amburgo per decidere la futura implementazione di nuovi sistemi al termine del progetto. Questo significa aver capito che i soldi vanno dove si congiungono i desideri europei: la coniugazione di crescita e ambiente, nel rispetto del rapporto tra fondi europei concessi e nuova occupazione. Dire no alla Tav, dire no alla Gronda dire boh al terzo valico e poi firmare un memorandum con i cinesi per proporre Genova come porto privilegiato del Mediterraneo. Certo Passando da Suez le navi del Celeste Impero impiegano circa tre giorni e passa in meno rispetto all'arrivare ai porti belgi ed olandesi. Ma siamo sicuri che parte di quel tempo risparmiato non si debba poi sprecare per caricare su camion i container che poi arriveranno chissà quando alle strutture logistiche attraversando una città già superstressata da un traffico (e non solo merci) che non riesce a reggere? E senza Tav che convenienza avrebbero i cinesi a scaricare (perché di caricare merci italiane chissà se si è parlato) sotto la Lanterna? Genova, forse e a voler pensar male, è una "donna dello specchio" per il businessman cinese? Forse il vero interesse è su Trieste, vicina ad Austria e Germania, e soprattutto a Ungheria e Polonia, Paesi che con Pechino hanno a loro volta ed a suo tempo firmato un memorandum di intese con connotati simili al nostro? Conviene riflettere.

— “ —  
*L'avvio contestuale dei lavori su Gronda, Terzo Valico e Ponte Morandi avrebbe permesso al Governo il rilancio di una città politicamente poco interessante per il Contratto che guida il Paese*  
— ” —

▲ **Il porto**  
In alto, un grafico che mostra i collegamenti infrastrutturali che partono a raggiera dal porto di Genova verso il Nord Europa. Sotto, una veduta del porto di Genova, prima realtà italiana nel settore dei container

▲ **In partenza**  
Un passeggero in partenza dall'aeroporto di Genova "Cristoforo Colombo". Lo scorso anno record dei passeggeri: 1 milione e 450mila

L'hi tech

## A Erzelli nasce il Parco Verde sempre connesso

Aperto sulla collina degli Erzelli il primo lotto del Parco Verde di Great Campus che – una volta completato – sarà il più grande parco del ponente genovese. Realizzato con i suggerimenti dei cittadini del municipio e dei quasi duemila utenti del Campus, il Parco ha una superficie di 30mila metri quadrati e si estende fra la rotonda e la piazza, fra gli edifici già costruiti. Una nuova realtà all'interno del Parco scientifico e tecnologico che non è riservata a chi lavora a Er-

zelli, ma è aperta anche agli abitanti di Sestri e Cornigliano. Sempre aperto al pubblico, il Parco Verde ospita un'area giochi di 400 metri quadrati, uno spazio per i cani gestito dalla Protezione Civile di Sestri Ponente; un percorso running di 3 chilometri, con docce, spogliatoi e un percorso ginnico collegato alla App di Great Campus, oltre a una zona dedicata a eventi e iniziative culturali. La sicurezza dell'area, priva di recinzioni, sarà garantita da un servizio di vi-

deosorveglianza, in collaborazione con le Forze dell'Ordine: 14 telecamere collegate a una control room centralizzata e presidiata con sistemi di identificazione. Le colonnine Sos consentiranno all'utente di comunicare con il personale del Parco; è previsto un sistema di diffusione sonora per inviare messaggi vocali all'utenza o trasmettere brani musicali, mentre la copertura di una rete Wi-Fi gratuita e a una serie di postazioni di ricarica per dispositivi elettronici (smartpho-

ne, tablet, notebook...), consentiranno ai frequentatori del Parco Verde la connessione. Il Parco ospita 48 alberi ad alto fusto, 25.000 metri quadrati di tappeti erbosi, 2.000 piante ornamentali; un sistema di irrigazione automatizzato, con sensori di pioggia e controllo centralizzato, che permette di ridurre i costi di gestione e il consumo idrico. Gli alberi sono infine dotati di chip che permettono di seguirne la crescita e le buone condizioni.

Il soggetto attuatore di Great Campus è Genova High Tech (Ght), nata nel 2003 per iniziativa privata e guidata dal 2014 dall'amministratore delegato Luigi Predeval. Il capitale sociale è per il 25% del gruppo di imprenditori che avviò la società e, per il restante 75%, di Leonardo Technology con Banca Carige, Intesa Sanpaolo, Coop Liguria, Prometeo Srl, Aurora Costruzioni, Talea ed EuroMilano SpA. Unico finanziatore del progetto è Banca Carige.