

Vince Genova appoggia le grandi opere

Giovedì 21 gennaio 2021

il Giornale del Piemonte e della Liguria

LIGURIA 15

LO STIMOLO PER LA POLITICA

# Solo con le infrastrutture Vince Genova

*L'associazione che spinge per lo sviluppo. Convegno di livello insieme a «Sì Terzo Valico»*

■ C'è una Vince Genova in consiglio comunale. E una Vince Genova che non fa della politica di partito il proprio core business. La lista civica nata a sostegno di Marco Bucci prima delle elezioni del 2017 proseguì la propria strada nelle istituzioni. Poi c'è l'associazione, che ha lo stesso nome, ma ha un obiettivo sociale, economico, politico solo nel senso delle scelte di interesse della polis. I principi ispiratori della linea politica della lista di Bucci sono gli stessi che si ritrovano nei concetti dell'associazione, che però, per l'appunto, non fa propaganda per un candidato o l'altro. Si ripromette di sostenere le scelte strategiche per la città.

L'associazione Vince Genova, dopo le elezioni, aveva un po' rallentato il passo, qualcuno magari pensava potesse aver esaurito il compito con l'elezione di Bucci. Ma proprio perché non era questo l'obiettivo fondante, Vince Genova ha ripreso vigore. La scorsa estate ha rinnovato le cariche elettive. E in questi giorni ha ripreso l'attività con un importante appuntamento, sottolineato dall'alto livello di partecipazione ottenuto. Il neo presidente Luciano Grasso, manager della Sanità, poi coinvolto nella struttura commissariale che si è occupata della demolizione del Morandi e della pronta ricostruzione



GRANDI OPERE sempre più indispensabili. In alto, Luciano Grasso, presidente di Vince Genova

del viadotto Genova San Giorgio, ha chiesto il cambio di passo e lunedì scorso ha fortemente voluto un convegno molto importante per fare il punto sulla situazione delle infrastrutture più attese. Un appuntamento organizzato da Vince Genova insieme al Comitato Sì terzo valico, a sua volta impegnato in una battaglia decisiva per il futuro della città.

È ormai consenso unanime che la nuova stagione di Genova sia legata alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali in corso di realizzazione o comun-

que già approvate, indispensabili non solo per cambiare la mobilità di persone, merci ed informazioni, ma per garantire lo sviluppo della città rendendola cosmopolita, aperta, accessibile. Questo quanto emerso dal convegno organizzato da Vince Genova insieme al Comitato Sì Terzo Valico, che il sindaco Bucci vorrebbe simpaticamente ribattezzare «Comitato Sì Infrastrutture».

L'evento è stato occasione per i tecnici (Marco Rettighieri per il Terzo Valico, Gabriella Rolandelli per il Nodo Ferroviario,

Domenico Napoli per la nuova Diga del Porto, Enrico Bagnasco per il BluMed, Fabio Capocaccia per la Gronda) di riferire in unica soluzione un quadro chiaro dello stato dell'arte delle opere infrastrutturali che riguardano il territorio genovese, facendo maggiore chiarezza sulla loro interdipendenza, sugli iter, i costi, le ricadute in termini di efficientamento della movimentazione di persone e merci da/per Genova ed i grandi «snodi» italiani ed europei. Se il Terzo Valico (per il quale tutti i lotti sono stati finanziati)



ed il Nodo Ferroviario sono in itinere e se ne prevede il completamento entro il 2024, altre opere, non meno strategiche, come la nuova Diga e la Gronda sono ancora rallentate da iter burocratici (Diga) o dalla mancanza della firma del Ministero delle Infrastrutture (Gronda). Questo a detta anche dei rappresentanti di Confindustria Genova (Giovanni Mondini), Luigi Atanasio (CCHIA Genova), Giampaolo Botta (Spedito), Francesco Maresca (Comune di Genova), Matteo Bianchi (Economia del Mare PD) che hanno unanimemente indicato il maggiore ostacolo alla realizzazione di queste opere nella burocrazia di un Paese, l'Italia, che legifera molto ma concretamente fa poco per portare a termine i propri progetti di crescita.

Sembra sfuggire a questi problemi l'ultimo arrivato, ma non meno importante, dei grandi

progetti infrastrutturali per Genova: il BlueMed, cavo sottomarino multifibra che collegherà Palermo con Genova fino a Milano. Il nuovo cavo attraverserà il Mar Tirreno collegando il Sicily Hub di Palermo con la nuova stazione di atterraggio neutrale di Genova, direttamente collegata al ricco ecosistema digitale di Milano. Il BlueMed includerà anche diverse ramificazioni nel Mar Tirreno ed è progettato per supportare ulteriori estensioni a sud della Sicilia per fornire connettività avanzata tra Medio Oriente, Africa, Asia e gli hub continentali europei. Genova potrebbe così diventare via preferenziale per i futuri cavi sottomarini alla ricerca di un accesso diversificato sulla costa europea occidentale, rafforzando il ruolo dell'Italia come gateway digitale tra Africa, Medio Oriente, Asia ed Europa.

«Questo appuntamento ha dato il senso di quello che è la missione dell'associazione Vince Genova - sottolinea Luciano Grasso - . Vogliamo essere un'occasione di stimolo per le istituzioni e un punto di riferimento per tutti coloro che intendono offrire un contributo alla crescita della città. Siamo aperti ad accogliere chiunque abbia a cuore lo sviluppo e idee nuove e propositive. Organizzeremo presto altri appuntamenti con questi obiettivi». **RL**

L'INTERVENTO DI MINO GIACHINO

## La nuova diga interessa anche Torino

*Un'opera per tutto il Nord Italia, dal Piemonte possibili investimenti*

di Mino Giachino\*

■ La nuova Diga al porto di Genova che consentendo l'arrivo delle meganavi aumenterà il volume delle merci e il numero dei container che ogni anno arrivano nel porto più importante d'Italia sarà una delle opere che contribuirà maggiormente all'aumento della crescita della economia e del lavoro in un Paese che arriva da vent'anni di stagnazione.

Ma la Diga di Genova non serve solo alla Città amata da Cavour ma a quasi tutto il Nord.

È pertanto un grave errore limitare il dibattito sulla nuova diga foranea per il porto alla sola città di Genova perché l'ampliamento della capacità operativa del primo porto d'Italia avrà ricadute economiche e occupazionali anche a Torino, in Piemonte e nel Nord.

Chi sa di logistica ha saputo da uno Studio di Nomisma che oggi il porto di Genova genera da 100 a 120 mila posti di lavoro diretti e indiretti, la metà dei quali a Genova, 17.000 in Piemonte, 20.000 in Lombardia, 7.000 in Emilia e 10.000 in Veneto.

Limitare il dibattito sulla nuova diga foranea che consentendo l'arrivo delle nuove meganavi aumenterà la capacità di ricezione dei terminal genovesi di quasi il doppio tra container e rinfuse e di conseguenza genererà un aumento dei posti di lavoro ai terminal genovesi ma anche nei magazzini logistici piemontesi e Lombardi oltre che il lavoro per le Società di spedizione di Torino, Milano, Piacenza, Verona e Padova.

Se le attuali Autorità portuali venissero

come auspicato da molti convertite in Spa, come i porti del Nord Europa, Torino avrebbe tutto l'interesse ad acquisire almeno il 20% delle azioni, così come ha una partecipazione nell'Iren e nelle società autostradali.

Con l'arrivo della TAV, con la fine dei lavori del Terzo Valico e con la costruzione della nuova diga foranea al porto di Genova, Torino, il Piemonte e la Lombardia avranno una grande prospettiva logistica che soprattutto Torino e il Pie-

monte sin qui hanno sottovalutato. Come tutti i salmi finiscono in gloria, così tutte le discussioni sulla prospettiva economica finiscono con l'obiettivo di puntare su amministratori locali dotati di grande conoscenza dei problemi e grande competenza.

Riprendendo così la tradizione di Cavour che credeva molto nel ruolo importante delle ferrovie, del porto di Genova e dei commerci.

\*presidente Saimare Spa

L'INTERVENTO AL DIBATTITO PUBBLICO

## I cantieri chiedono attenzione al settore

■ «La nuova diga foranea del Porto di Genova è un'opera fondamentale ed epocale, che avrà un impatto a livello europeo, nazionale e locale. È per questo che riteniamo necessario che il dibattito tenga conto di tutti i contributi delle numerose categorie che operano in porto, e in particolare modo della nautica professionale, che comprende l'attività cantieristica e ricettiva per navi da diporto e grandi yacht». Questa la sintesi dell'intervento di Giovanni Costaguta, presidente di Genova For Yachting, al dibattito pubblico in corso.

«Il nostro è un comparto trasversale, parte integrante del porto industriale grazie alla cantieristica, fino ai servizi e alle attività ricettive di super yacht. Benché contenuti come numeri assoluti, garantiamo il più alto impatto economico e occupazionale rispetto agli spazi utilizzati, e il maggior impatto economico in termini di moltiplicatore sull'economia cittadina. Grazie allo studio condotto da The European House Ambrosetti, nel 2019 il contributo della nautica professionale all'economia del porto e del territorio è stato stimato in 369 milioni di euro di impatto economico totale lungo tutta la filiera sul territorio, oltre 2000 addetti di impatto occupazionale e un contributo al PIL figure di 133 milioni di euro», fa rivelare il presidente dei cantieri. Che poi entra nel vivo delle istanze.

Tra le riflessioni proposte dai cantieri ci sono le necessità di prevedere espansioni delle aree del comparto industriale/cantieristico e ricettivo; dividere gli accessi delle funzioni commerciali, crocieristiche e di traghetti da quelli dei grandi yacht e del diporto, garantendo altresì la sicurezza della navigazione dentro il porto; analizzare e trovare soluzioni per fare fronte agli eventi meteorologici sempre più frequenti, alle traversie da est-sud est e al problema derivante dal basso fondale in ingresso a levante del porto.

«Riteniamo importante affrontare ora il tema ambientale considerando la diga come un'occasione per produrre energia da fonti rinnovabili, imprescindibile per un'opera proiettata nel futuro, e valutare delle compensazioni di interesse per i cittadini: interscambi e implementazione del sistema dei trasporti», conclude Giovanni Costaguta.

FRATELLI D'ITALIA SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

## Rastrelliere e attrezzature per le bici

■ Con una mozione presentata in consiglio comunale, si conclude il percorso iniziato dal capogruppo di Fratelli d'Italia, Alberto Campanella con la domanda a risposta immediata su cosa voglia fare il Comune circa le infrastrutture per chi intende usufruire della mobilità sostenibile a Genova.

«Chi sceglie la mobilità sostenibile ha bisogno di poter posteggiare il mezzo in sicurezza e senza che lo stesso rappresenti pericolo o degrado urbano per il territorio - dichiara il consigliere Valeriano Vacalebbe che ha illustrato la mozione - . Dobbiamo pensare ai luoghi classici per chi predilige questo tipo di mobilità: parchi e luoghi di attrazione turistica, ma anche musei e biblioteche, poli universitari e residenze scolastiche. Qui chiediamo una particolare attenzione e l'installazione di rastrelliere e postazioni di parcheggio».

Il ragionamento di Fratelli d'Italia proviene da una analisi dei cambiamenti nella scelta della mobilità da parte dei genovesi, a causa del Covid, ma anche da un'attenzione all'ambiente. Si assiste ad un maggiore interesse e propensione alla green mobility e per questo il gruppo consigliere chiede anche maggiore cura per il ricovero dei mezzi, biciclette in primis.

«Partiamo dalle esigenze dei genovesi, ma pensiamo anche al turismo ed alle necessità degli studenti. Ora l'emergenza Covid limita la mobilità, ma dobbiamo farci trovare pronti quando, speriamo a breve, la nostra vita tornerà alla normalità», concludono i consiglieri di Fratelli d'Italia. Già ieri il presidente della commissione cultura ha effettuato alcuni sopralluoghi propedeutici per l'installazione delle prime rastrelliere.