

The INTERNATIONAL
PROPELLER CLUBS



TO PROMOTE FURTHER AND SUPPORT
MERCHANT MARINE TRANSPORTATION AND
COMMUNICATIONS TO PROMOTE COMMERCE,
PUBLIC RELATION AND CULTURAL EXCHANGES

Convegno “Milano-Genova, connubio possibile”

RASSEGNA STAMPA

Milano, 16 Aprile 2012



(ANSA) - GENOVA, 14 mar - Il concetto del "Porto esteso" e il progetto del terzo valico saranno i temi al centro del convegno "MILANO e GENOVA: connubio possibile?" che si svolgerà nel capoluogo lombardo il 19 marzo al Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo da Vinci per iniziativa organizzato dal Propeller Port Club.

Il Convegno, inizialmente pianificato per il 7 novembre 2011 e rimandato a causa dell'alluvione che colpì Genova, ha l'obiettivo di identificare le azioni e le attività da intraprendere per avvicinare le due città da un punto di vista infrastrutturale e culturale.

Alla business community lombarda della logistica e dei trasporti verrà inoltre presentata la realtà del Museo del Mare di Genova, il più grande Museo Marittimo del Mediterraneo. Gli ospiti genovesi potranno, invece, conoscere più da vicino le caratteristiche di Volandia, Museo dell'aeronautica, con sede a Milano Malpensa. Fra i relatori al convegno Luigi Merlo, Presidente dell'Autorità Portuale di Genova, Francesco Cazzaniga, Presidente e a.d. di Geodis Italia, Eugenio Muzio, past President UIRR, Alessandro Zanetta, a.d. di CMA-CGM Italia.

Modererà l'incontro la giornalista del Sole24ORE Morena Pivetti. Le conclusioni saranno affidate al presidente di The International Propeller Mariano Maresca.(ANSA) (ANSA).



L'INCONTRO ❖ Intesa sulla logistica

Milano scommette sul porto di Genova

Merlo: «Gruppo di lavoro misto per superare le difficoltà operative»

Milano punta sempre di più sul porto di Genova, per farlo diventare il "suo" porto, ed evitare di far passare le merci dagli scali del Nord Europa. «C'è la possibilità concreta di fare di Genova il porto di Milano» sottolinea il presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo al termine del convegno organizzato dal Propeller club del capoluogo lombardo che anticipava già nel titolo le intenzioni: «Milano e Genova: connubio possibile». Un confronto così concreto da avere portato già alla costituzione di un gruppo di lavoro fra gli operatori delle due città per affrontare i colli

di bottiglia connessi al piano della logistica, che dovrebbe mettersi al lavoro dalle prossime settimane.

«Ferrovie, burocrazia e dogane sono state indicate come le criticità del sistema da parte degli operatori lombardi - dice Merlo -, ma nessun rilievo ha riguardato l'efficienza del porto di Genova». Non vuol dire, insomma, che tutto sia perfetto, ma è possibile costruire un rapporto più stabile per il trasporto delle merci. Si potrebbe lavorare sul fronte ferroviario, anche se oggi è una nota ancora dolente considerando gli scarsi investimenti di Fs sul cargo. «Se si riduce il costo di manovra

e il costo dei retroporti, il traffico ferroviario potrebbe avere un incremento significativo» hanno sottolineato gli operatori logistici lombardi presenti all'incontro di ieri pomeriggio che ha visto fra gli altri confrontarsi il presidente e amministratore delegato di Geodis Italia, Francesco Gazzaniga e l'a.d. di Cma-Cgm Italia, Alessandro Zanetta.

Se i milanesi "aprono" al porto di Genova, Merlo in cambio ha chiesto un supporto per far comprendere a Roma che è necessario un intervento legislativo per modificare la natura giuridica dell'Autorità portuale, in modo da renderla più libera di muoversi e più rapida. «Serve un modello più di stampo europeo, che preveda l'autono-

mia finanziaria e il superamento del demanio per una gestione più flessibile delle aree pubbliche» precisa Merlo.

Alcuni passaggi "tecnici" per migliorare il servizio, intanto sono già in corso nello scalo. A cominciare dal lavoro per costruire il "Ped", il Punto di entrata designato, un posto fisico dove mettere insieme tutte le strutture di controllo, per semplificare il lavoro e accelerare i tempi, il contrattare, insomma, dello Sportello unico doganale.

Intanto procede l'informatizzazione delle procedure ai gate di entrata dei terminal. Il test è già in corso al Vte per far sì che i camionisti in arrivo al porto di Genova possano "prenotare" l'ingresso e accelerare i tempi.

[m.z.]

Ferrovie
e dogane
nel mirino

Concorrenza
agli scali
del Nord

L'incontro

Il porto sbarca nella City "Ora Milano punti su di noi"

MASSIMO MINELLA

PRIMA ancora che i grandi progetti di sviluppo, Milano vuol sapere se il porto di Genova può davvero essere venduto come un affare per i suoi clienti. Già da tempo, ormai, si cammina sull'asse che unisce il capoluogo lombardo alla Lanterna. Ma l'occasione per un balzo in avanti arriverà oggi pomeriggio, quando al Museo della Scienza e della Tecnica si parlerà di "Milano e Genova: connubio possibile?". L'interrogativo è un segno di onestà, perché nessuno mette in dubbio la forza di Genova, ma la sua capacità di legarsi in modo forte e innovativo a Milano è ancora tutta da verificare. Organizza il Propeller Club di Milano (che si chiama, per inciso, "Port of Milan") che riunisce operatori del settore, agenti, spedizionieri, professionisti. «Sono molto interessati ai temi operativi, da E-Port, allo sportello unico doganale fino ai progetti ferroviari» spiega il presidente dell'authority Luigi Merlo, che ha già discusso con gli organizzatori dell'evento in una riunione preparatoria. Sarà proprio Merlo, dopo l'introduzione di Riccardo Fuochi, presidente dell'International Propeller Club Port of Milan, a tenere la relazione che sarà al centro dell'incontro. Il "pacchetto-Genova", già oggi, dopo un lungo periodo di oblio, è tornato nel portafoglio degli operatori della grande regione logistica lombarda. Ma per diventarne il protagonista deve superare ancora qualche prova.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Al Museo della Scienza e della Tecnica giornata interamente dedicata a Genova e alle sue opportunità

Logistica e grandi opere, riparte Minova il porto sbarca a Milano e cerca alleati

C'ERA una volta il triangolo industriale, quel Nord Ovest produttivo che ha trascinato con sé il Paese, prima di rallentare di fronte alla grande crisi. Oggi il triangolo esiste ancora, ma per rilanciarsi ha bisogno di nuova linfa, non più industriale, ma logistica e infrastrutturale. Sono le premesse alla base della missione genovese di ieri al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano, sede dell'incontro organizzato dal Propeller Club "Port of Milan" e coordinata dal presidente Riccardo Fuochi. Il punto di partenza è il progetto MiNova, l'alleanza fra Genova e Milano lanciata attraverso le colon-

ne di *Repubblica* dal presidente dell'authority Luigi Merlo.

«Per noi che lavoriamo con le merci e i mercati di tutto il mondo, l'idea di un'alleanza con Genova è una cosa che avvertiamo da sempre — spiega il presidente Fuochi — e per questo, che il concetto Minova lanciato dal Presidente Merlo a dicembre 2011 sull'integrazione fra le due città ci ha colpito ed affascinato. Non è solo la vicinanza fisica a spingere nella direzione dell'intesa, quanto la convinzione che soltanto un patto di collaborazione forte può renderci competitivi rispetto al Nord Europa».

A sostegno dell'alleanza ci sono i

numeri: l'export milanese vale 48 milioni di tonnellate e di queste ben 38 prendono la via del mare. Di questi 38, poi, 30 milioni utilizzano il porto di Genova per arrivare nei mercati finali. Genova al momento movimentata circa due milioni di container e questa cifra potrebbe quadruplicare con le nuove infrastrutture. «Per raggiungere questo obiettivo è strategica l'alta velocità, in modo da far sì che le due aree si possano saldare e realizzare una macrocittà del mare e delle merci, seguendo il modello delle integrazioni in chiave portuale come sta avvenendo a Parigi con la creazione di un canale navigabile fino al porto di

Le Havre» aggiunge Fuochi che sottolinea come gli altri porti del Nord Europa operano su aree decisamente più importanti, Amburgo con i suoi 70 km di banchine, Rotterdam, Anversa.

«Minova è un progetto affascinante e suggestivo, ma nascere attraverso un reciproco riconoscimento dei ruoli, convinto, vero e deciso: Genova è il porto di Milano, Milano è il retroterra naturale di Genova. In passato, ammettiamolo, qualche reciproca diffidenza c'è stata. Ora è giunto il momento di superarle, lavorare insieme, fare sistema».

(massimo minella)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una veduta del porto di Genova

La regia dell'iniziativa è del Propeller Club guidato da Riccardo Fuochi

“In passato qualche reciproca diffidenza c'è stata, ora è il momento di lavorare insieme”





EVENTI

Fra Milano e Genova può scattare la scintilla

Secondo i partecipanti al convegno organizzato dal Propeller Port Club meneghino il potenziale sinergico tra le due città in materia di trasporti rimane elevatissimo

La risposta alla domanda posta dal convegno organizzato la scorsa settimana a Milano dal Propeller Port Club locale, "Milano-Genova, connubio possibile?" è stato un convinto "sì", condiviso da tutti i partecipanti.

Fra cui Riccardo Fuochi, presidente del Propeller Port Club di Milano, che ha

prendono la via del mare. Di questi 38 almeno 30 milioni utilizzano il porto ligure. Inoltre Genova movimentata attualmente circa 2 milioni di container e questa cifra potrebbe quadruplicare con nuove infrastrutture: per raggiungere questo obiettivo è strategica l'alta velocità ferroviaria, in modo da far sì che le due

president di UIRR: "Finalmente le coscienze politiche e imprenditoriali si sono svegliate e sembra che il Terzo Valico possa diventare realtà. Ma non basta: occorre infatti rivisitare la linea e le sue prestazioni da Genova al confine con la Svizzera, per offrire al mercato treni da 2.000 tonnellate e 750 metri di lunghezza. E bisogna dotare la pianura padana di una rete di impianti intermodali che facciano da retroporto a Genova".

Su temi più portuali si è soffermato Alessandro Zanetta, amministratore delegato di CMA-CGM Italia: "Il connubio Milano-Genova è un matrimonio quasi obbligato, le alternative sono limitate a pochi porti. Anche in ragione di ciò è ora che si cominci a guardare alla portualità in un'ottica meno localistica e più sistemica, considerando le opportunità che potrebbero nascere da una maggiore autonomia gestionale dei porti stessi".

Chiusura dei lavori affidata a Merlo: "Vogliamo creare un rapporto consolidato con Milano e la Lombardia anche in previsione dell'Expo 2015. A questo proposito mi preme sottolineare come Genova sia pilota a livello nazionale nell'innovazione tecnologica, con i progetti e-Port, l'integrazione Uimet/autotrasporto e l'attivazione dello sportello unico doganale. Tutti questi progetti hanno l'obiettivo di ridurre i costi e rendere competitivo il sistema logistico del Nord Ovest".

Soddisfazione è stata infine espressa da Mariano Maresca, presidente del Propeller di Genova, che ha anche elogiato le presentazioni del Galata Museo del Mare e del Museo dell'Aria Volandia, con cui è stata arricchita la serata.



aperto la serata: "Per noi che lavoriamo con le merci e i mercati di tutto il mondo l'idea di un'alleanza con Genova è da sempre un *must* e per questo il *brand* Minova, lanciato dal presidente dell'Autorità Portuale genovese Luigi Merlo lo scorso anno per cementare l'integrazione fra le due città ci ha colpito e affascinato".

Oltre alle parole è però una questione di numeri: "L'export milanese è nell'ordine dei 48 milioni di tonnellate, di cui 38

aree possano saldarsi e realizzare una macrocittà del mare e delle merci" ha concluso Fuochi.

Dei legami ferroviari fra Genova e Milano è occupato anche Mauro Pessano, amministratore delegato di Captrain Italia: "Genova e Milano sono molto vicine e possono essere servite in modo efficiente a patto di lavorare sulle infrastrutture, che oggi non consentono di far viaggiare treni da tonnellaggio e profilo efficiente". Gli ha fatto eco Eugenio Muzio, past

«Propeller Club»

Quando Genova sarà la porta sul mare di Milano

Genova e Milano: connubio possibile? Si è partiti da questa domanda lunedì sera nel capoluogo genovese al convegno Propeller, per discutere sul futuro delle due città in ambito portuale e culturale con gli interventi del presidente dell'Autorità Portuale Lugi Merlo, dei presidenti del Propeller Club, il milanese Riccardo Fuochi e il genovese Mariano Maresca, e degli operatori del settore. «Per noi che lavoriamo con le merci di mercati di tutto il mondo, l'idea di un'alleanza con Genova è una cosa che avvertiamo da sempre - ha dichiarato il presidente Propeller milanese Riccardo Fuochi -. Genova è il porto di Milano e Milano è il retroterra naturale di Genova, per questo accogliamo con entusiasmo il progetto Minova lanciato da Merlo lo scorso dicembre». «Sono qui per chiedervi aiuto

in questa sfida perché Milano è la capitale dell'economia del paese e se chiede attenzioni sulla portualità al Governo è più ascoltata di Genova - ha risposto il presidente dell'Autorità Portuale genovese -. Genova è la porta per Milano che invece dovrebbe giocare la partita come protagonista, sviluppando un corridoio in framarittimo». Le necessità individuate da tutti i relatori per dar vita a questo progetto riguardano le infrastrutture: Terzo Valico e collegamenti ferroviari più snelli e veloci. «Il MuMa è il museo della città - ha evidenziato il presidente Maria Paola Profumo -. I numeri dicono che oggi manteniamo una media di cui andare fieri: 200 mila visitatori l'anno, dei quali il 75% paganti (contro una media italiana del 35%)».

Matteo Agnoletto

L'INCONTRO DEL PROPELLER SULLE POTENZIALITÀ DEL CORRIDOIO 24. GLI OPERATORI AVVERTONO: «TROPPI PORTI E TROPPIA BUROCRAZIA»

Genova-Milano, un affare da quattro milioni di teu

C'è un'area vasta e una possibile alleanza culturale e commerciale fra Genova e Milano: la proposta è partita lo scorso dicembre da Luigi Merlo ed è stata sancita dall'incontro organizzato dal Propeller of Milan e da quello genovese nella capitale lombarda. Occasione di confronto fra esperienze professionali del mondo dello shipping e del trade ma anche fra realtà culturali e museali: il Mumadi Genova, Volandi di Malpensa e il museo della scienza e della tecnologia di Milano.

Partendo dal recupero delle relazioni storiche del triangolo industriale italiano i relatori si sono interrogati sui motivi della separazione fra il porto del nord ovest e la regione che dovrebbe fungere da dryport mentre invece brilla per l'assenza di infrastrutture logistiche, se si esclude Mortara. «L'export milanese - ha evidenziato il presidente del Propeller lombardo Riccardo Fuochi - è nell'ordine di 48 milioni di tonnellate delle quali 38 prendono la via del mare. Se Genova oggi muove due milioni di container la cifra potrebbe raddoppiare con nuove infrastrutture con un forte impatto sulla logistica nazionale che - ricorda Fuochi - è un'industria in grado di produrre nuovi posti di lavoro ed incrementare in maniera sensibile il pil».

La fuga consistente di merci verso i porti del Nord Europa preoccupa i porti dell'arco ligure e spinge

verso nuove intese ripartendo da una programmazione condivisa della rete del trasporto interessata dal Corridoio 24 Genova-Rotterdam. «È strategica l'alta velocità - ha ribadito Fuochi - in modo da saldare i due territori realizzando una macro-città del mare e delle merci, seguendo il modello delle integrazioni in chiave portuale come sta avvenendo a Parigi con la creazione di un canale navigabile fino a Le Havre».

«Il connubio tra Milano e Genova - sostiene Alessandro Zanetta, ad di Cma Cgm Italia - è un matrimonio quasi obbligato. In Italia ci sono troppi porti mentre si dovrebbero concentrare i finanziamenti su pochi scali dotandoli di quelle strutture necessarie per essere competitivi. La portualità italiana - continua Zanetta - deve affrontare alcuni problemi cruciali se vuole competere con quella nord-europea. Le banchine e le attrezzature, per non parlare dei dragaggi, non consentono le performance degli scali asiatici dove i costi e i tempi di movimentazione dei container sono inferiori di un terzo. Anche i servizi sono inefficienti e troppa burocrazia ostacola le operazioni. Nei porti italiani quasi tutte le attività sono ancora soggette a monopoli - precisa Zanetta - e questo non aiuta né al miglioramento operativo né alla riduzione dei costi».

Un ulteriore fattore negativo per la portualità, si sa, è la carenza delle infrastrutture ferroviarie di

collegamento. «Genova e Milano sono molto vicine - ricorda Mauro Pessano, ad Captrain Italia - e per creare convenienze economiche sarebbe necessario un servizio ferroviario frequente e veloce. Oggi il trasporto fra Genova e Milano costa 70 euro, dovremmo almeno dimezzarlo. Le due città possono essere servite in modo efficiente a patto di lavorare sulle infrastrutture che oggi non consentono di far viaggiare treni con consistenti tonnellaggi. Fino a quando non si arriverà alla vera liberalizzazione del mercato ferroviario e dei servizi portuali sarà difficile recuperare competitività nel settore dei trasporti».

Lo conferma Eugenio Muzio, past president Uir, che ha ripercorso le tappe delle strade ferrate fra Liguria, Piemonte e Lombardia. «Oggi si deve puntare sulle infrastrutture a partire dal Terzo Valico. Ma da solo non basta. Occorre rivisitare la linea fino al confine con la Svizzera e offrire al mercato treni da 2.000 tonnellate e 750 metri di lunghezza per essere competitivi. Infine - conclude Muzio - occorre dotare la Pianura Padana di una rete di impianti intermodali che, in modo funzionale, siano il retro porto di Genova». Alfredo Costa di Geodis Italia ha ricordato come la sua azienda stia focalizzando le attività in area milanese auspicando un efficiente collegamento con il porto di Genova.

Patrizia Lupi

