

*Il forum di Repubblica-Affari & Finanza con i rappresentanti, privati e pubblici, dei settori strategici liguri, ha messo in luce la necessità di puntare sulla creazione di nuove vie d'accesso per la regione e per Genova. Una scommessa che riguarda tutti, dal porto alla tecnologia, dalla sanità all'hi-tech*

# Grandi opere per il vero rilancio la sfida passa dalle infrastrutture

Terzo valico, gronda autostradale, sesta vasca, ma anche autostrade del mare e parco scientifico tecnologico: sono soltanto i principali nodi da affrontare e sciogliere con rapidità per arrestare il declino economico e intercettare finalmente la ripresa

**T**erzo valico, gronda autostradale, sesta vasca, ma anche autostrade del mare e parco scientifico tecnologico: sono questi i temi che hanno animato il forum "La Liguria e la sfida delle infrastrutture" organizzato da Affari & Finanza in collaborazione con la Camera di Commercio di Genova e Banca Carige presso la sala delle grida nel palazzo della Borsa Valori. Il dibattito è stato introdotto da Ennio la Monica, direttore generale di Banca Carige, mentre a confrontarsi su questi temi, coordinati da Luigi Gia, caporedattore di Affari & Finanza, e Franco

Monteverde, caporedattore de La Repubblica-Genova, sono stati chiamati Felicio Angrisano, direttore marittimo della Liguria, Giovanni Berneschi, presidente di Banca Carige, Francesco Berti Riboli, vicepresidente di Confindustria Liguria, Claudio Burlando, presidente della Regione Liguria, Carlo Castellano, presidente di Esaote, Pier Luigi Foschi, presidente e amministratore delegato di Costa Crociere, Luigi Merlo, presidente dell'Autorità Portuale di Genova, Paolo Odone, presidente della Camera di Commercio di Genova, e Giuseppe Zampini, amministratore delegato di Ansaldo Energia.

**AFFARI & FINANZA:** Le infrastrutture non sono solo le grandi opere, le ferrovie, le autostrade, ma anche le tecnologie, le reti di vendita. Mai come per Genova e la Liguria il problema è emerso in modo pesante, questa è una città che vive non una crisi di povertà, ma una crisi di ricchezza, determinata dalla non scelta di investire con forza sullo sviluppo. Questa non scelta ha portato piano piano a isolare la città, che è diventata un lago chiuso, è anche una crisi di potere decisionale. Un dato piccolo, ma significativo è rappresentato da un fatto di cronaca, la fuga dei bar da via Venti Settembre. A Odone chiediamo se questa città è condannata al declino oppure se può avere il coraggio di cambiare.

**PAOLO Odone:** «Due dati: nel 1965 Genova aveva 848.000 abitanti, oggi siamo 630.000. Una bottega che perde il 25-30% dei suoi clienti evidentemente ha dei problemi. Il declino è avvenuto nel corso di quarant'anni e per questo è stato strisciante, ma ha determinato problemi gravissimi, l'industria ha perso 2200 posti di lavoro, il commercio ha chiuso 300 esercizi tra il 2008 e il 2010 e la crisi in questo momento non accenna a finire. E così, come dopo la guerra l'Italia ha ricostruito il paese, oggi serve il coraggio di investire e lo scatto di orgoglio è possibile: lo abbiamo dimostrato con la Fincantieri, dove c'è stata una pro-

testa forte che tutta la città, che non può esser umiliata dalle scelte politiche dettate da motivi puramente elettorali che favoriscono il Nord-Est, e qui il fatto di essere tutti insieme è servito. Ora dobbiamo lavorare per recuperare attrattività, Nizza nel 1970 era una città di 350.000 abitanti, hanno fatto Sophia Antipolis, hanno investito. Occorre fare squadra e investire in sviluppo e anche chi ha in mano la matita del Puc invece di disegnare 15 centri commerciali farebbe meglio e delineare nuovi centri di ricerca. Qualcosa si sta muovendo, vedi gli Erzelli, ma tutto con molta difficoltà, anche perché il nostro limite assoluto resta la mancanza di ottimismo, anche se, per fortuna, qualcuno inizia a cambiare idea. E non pensiamo che Genova sia solo il porto: l'alta velocità ferroviaria ha le potenzialità per portare i cittadini della Padania a vivere qui. Nizza, che oggi conta 1.150.000 abitanti: Genova è molto più interessante di Nizza, le opportunità ci sono,

bisogna solo che ci crediamo tutti».

**AFFARI & FINANZA:** Zampini, l'Ansaldo è oggi un'azienda che investe e lavora nel mondo, ma che a Genova continua ad avere un problema di infrastrutture, quello della mancanza di uno sbocco a mare che attende da anni.

**GIUSEPPE ZAMPINI:** «Lo sbocco a mare per noi è una necessità tecnica viste le dimensioni dei nostri componenti. Nel 2001 facemmo presente che avevamo bisogno di un accesso di cinque metri, tre anni dopo è stato costruito un ponte di quattro metri, un metro in meno. Noi, così, da dieci anni assembliamo i nostri macchinari Massa. Per altro in questo periodo le istituzioni ci hanno sempre dato una mano, sia Burlando, sia il Comune prima con Pericu ora con l'attuale sindaco Vincenzi, ma il problema principale restano i tempi della politica. Penso anche a un altro progetto infinito, la centrale di Vado Ligure, che non viene sbloccata dalla regione. Il problema per un'azienda sono i costi sostenuti, che devono essere coperti dai ricavi delle commesse: noi siamo un'azienda privata, partecipata anche da un fondo Usa, abbiamo bisogno di ricavi, se le commesse non vengono

sbloccate è un problema, possiamo discutere finché vogliamo, ma senza commesse io non riesco a dare lavoro agli operai. Quello che chiedo ai politici non è di dirmi sì, ma di avere il coraggio di dire sì o no: al limite anche un no

è utile, ma l'indecisione non si può reggere, un tavolo tecnico che dura nove mesi per noi non è sostenibile, è impossibile da gestire. A Vado sedico no di no all'impianto penseremo ad altro, ma almeno avremo la risposta chiara di quello che si può fare. Al limite posso anche aspettare altri anni per lo sbocco a mare, ma non posso aspettare anni le commesse».

**AFFARI & FINANZA: Il mare è uno dei punti fondamentali dell'economia genovese e sul mare si lavora per le nuove infrastrutture, quali sono i problemi e le opportunità?**

**FELICIO ANGRISANO:** «Io vedo il porto dal mare e noto che dal 1993-1994 tranne il porto di Voltri tutte le opere infrastrutturali sono state realizzate dentro il bacino portuale, in questo modo il bacino portuale è diventato sempre meno imponente, tutto questo mentre in altre parti del mondo Suez e Panama allargano il canale. Genova ha bisogno ora di una riflessione importante, con l'avanzamento delle opere verso il mare bisogna pensare a misure che permettano di fare fronte al gigantismo navale, perché questi sono elementi che possono incidere sui costi di gestione portuale. Quando si progettano delle opere si deve pensare all'efficienza che avranno fra vent'anni e questi elementi devono influire sulla progettazione e poi sull'esecuzione delle opere stesse. La Capitaneria di Porto inoltre ha sempre avuto una grande attenzione al rapporto tra città e porto, non ci può essere isolamento tra queste due realtà. Oggi che sono a Genova da un anno ritengo di poter dire che il porto deve molto alla città e allora vediamo di fare in modo che il porto e la città crescano insieme».

**AFFARI & FINANZA:** Nelle ultime settimane è esplosa la crisi della Fincantieri e qui a Genova si è parlato anche della necessità di nuove commesse e delle opportunità che possono offrire gli armatori.

**PIER LUIGI FOSCHI:** «Vediamo di non associare troppo Costa a Fincantieri, il problema della Fincantieri è scoppiato oggi ma non nasce oggi, è determinato anche da scelte di politica industriale che danno poca attenzione al mare, non danno un'importanza strategica al mare. Uno dei pochi politici lungimiranti che hanno avuto questa attenzione è Burlando, qui la Costa Crociere ha trovato condizioni di compatibilità e occupa 750 persone, questo è l'esempio tipico di quello che può accadere quando il rapporto tra privati e istituzione pubblica funziona. Purtroppo spesso questo non accade, a volte le

istituzioni non danno seguito agli impegni e anche i privati non mantengono le promesse fatte. Poi ci sono anche altri problemi, in Germania ad esempio tutto il sistema politico è orientato a favorire l'esportazione e c'è un sistema che supporta questo meccanismo. In Italia abbiamo anche il problema che il debito è più caro che in altri paesi e un punto percentuale su una nave da 500 milioni vale 50 milioni. In queste condizioni anche Fincantieri deve praticare prezzi più bassi altrimenti non garantisce competitività. Evidentemente poi la crisi economica

ha acuito i problemi già esistenti, da qui l'impasse. Spero comunque che si trovino soluzioni valide per il futuro che non siano a carico un'altra volta del contribuente. Costa Crociere invece è la società crocieristica più grande d'Europa, quattordici anni fa trasportava 200.000 passeggeri, oggi ne trasporta 2.100.000 per un fatturato di tre miliardi e Mediobanca ci ha messo nella classifica delle cento società più profittevoli d'Italia e di questo siamo orgogliosi. Costa Crociere ha investito in infrastrutture in Liguria con il porto di Savona, dove ha speso dieci milioni di euro raddoppiando la capacità produttiva di quel porto. L'investimento in infrastrutture è importante, ora ritengo che abbiamo superato i momenti più acuti della crisi e credo che ci siano le condizioni per uno sviluppo futuro, l'importante è che si capisca che le imprese hanno bisogno di tempi certi e brevi e concorrenziali rispetto agli altri paesi».

**AFFARI & FINANZA:** Genova dà sempre l'idea di essere una città bloccata, ma agli Erzelli si sta costruendo il nuovo polo tecnologico.

**CARLO CASTELLANO:** «Noi siamo un po' preoccupati della situazione di Genova, c'è la sensazione che questa città abbia imboccato la strada di una decadenza inarrestabile, eppure le cose non stanno proprio così, qualcosa si è fatto in questi anni e bisogna continuare, va rotto quel meccanismo terribile della città

ingessata, non è impossibile. Io nel 1981 ero in Ansaldo, lì abbiamo lanciato l'idea di partire con l'elettronica biomedicale, ho assunto Fabrizio Nocentini e gli ho chiesto di studiare se c'era la possibilità di sviluppare questo settore, per noi assolutamente sconosciuto, in Finmeccanica, siamo partiti da zero, oggi Esaote è tra le prime dieci aziende nel mondo per la diagnostica medica, non siamo solo a Genova, abbiamo lavorato assieme a Firenze, le prime volte ci incontravamo a Lerici, insieme siamo riusciti ad andare nel mondo, abbiamo fatto tre managem-

buy-out, siamo riusciti a vincere, niente è sicuro, ma questa sfida la stiamo portando avanti. Nel 2003 con un gruppo di imprenditori abbiamo costituito Genova High Tech per fare il parco scientifico tecnologico, siamo andati da Spinelli, ci siamo assicurati l'opzione per due anni, abbiamo convinto grandi investitori bancari, sembrava una sfida assurda, invece stiamo costruendo il parco scientifico agli Erzelli, è un'altra sfida che Genova sta portando avanti e proprio in questi giorni stiamo lavorando per presentare la continuazione il progetto Genova High Tech 2021, Genova deve guardare al futuro, fare come Manchester e Bilbao. A Genova sentiamo qualche resistenza, eppure non è vero che questa è una città maledetta, che ha avuto i suoi secoli d'oro solo nel 500-600 e poi basta, dobbiamo costruire il futuro e per andare avanti occorre fare poche scelte sulle quali puntare, Genova non può fare tutto di tutto e in queste scelte il settore high-tech è una grande opportunità strategica».

**AFFARI & FINANZA:** In questi anni Genova ha ridotto notevolmente la sua presenza di industrie, cambiando in modo profondo il suo assetto economico, che peso può avere allora l'industria nel futuro della città?

**FRANCESCO BERTI RIBOLI:** «Genova partecipa a tavoli importanti e può esprimere ancora grandi potenzialità, perché rappresenta comunque lo sbocco al mare del Nord-Ovest. È vero che necessita di infrastrutture e che gli ostacoli burocratici hanno frenato lo sviluppo di queste infrastrutture, ma Genova è sempre una città industriale: l'importante è non perdere le occasioni, e

in quest'ottica, i collegamenti sono l'elemento principale per un sistema territoriale che vuole essere competitivo. Anche per questo Confindustria Genova negli ultimi due tre anni è stata molto impegnata a seguire l'evoluzione del Puc, affrontandolo sia dal punto di vista tecnico che come approccio di filosofia di sviluppo della città. Qualcosa va fatto, subito: sulla infrastrutture, ad esempio, non c'è più bisogno di grandi decisioni strategiche, ma serve lavorare su temi concreti, che favoriscano la logistica. E, soprattutto, bisogna fare, fare, fare e fare subito non perdendo tempo. Non si vada a cercare il pelo nell'uovo con il rischio di finire di bloccare tutto, s'inizi a lavorare subito. Le partite sono note: sul Terzo valico i progetti sono pronti, ma ci sono ancora ostacoli sulla firma dell'accordo, sulla gronda i progettici sono, comportano ulteriori passaggi, ma i tempi vanno velocizzati. Sul porto va completato il piano regolatore, penso al terminal rinfuse, al porto d'Africa a Voltri. In attesa delle nuove infrastrutture noi nel 2015 saremo il porto dell'Expò, dobbiamo

sfruttare al meglio questa opportunità. Alla domanda se Genova è ancora una città industriale si deve rispondere che a Genova la industria sono sempre più piccole e sempre più povere e questa situazione è determinata anche dalla progressiva perdita di attività produttive manifatturiere. Quindi non possiamo scendere oltre. In questa situazione il Puc sopprime funzioni industriali con otto distretti per 43.000 metri quadrati e in sei distretti prevede la compressione tra commercio e industria. Il Puc quindi non dà risposte alle attese delle imprese industriali».

**AFFARI & FINANZA:**  
**Il porto resta uno dei centri fondamentali**

**per lo sviluppo di Genova e il tema delle infrastrutture portuali in quest'ambito è determinante. Quali sono le prospettive?**

**LUIGI MERLO:** «Per onestà devo dire che pensando al titolo del convegno la prima riflessione che mi viene in mente è quella che non c'è nulla di nuovo da dire, dopo tanti anni anche la più fervida fantasia si è esaurita e si ha l'impressione di essere sempre allo stesso punto. L'unica certezza è che in Italia tutte le infrastrutture sono state programmate e quasi tutte sono cantierabili, ma dagli ultimi documenti finanziari risulta che ci sono 200

miliardi e non ci sono scelte sulle priorità: questo significa di fatto che il paese si arrende, non si fanno scelte, si disperdono le risorse e tutte si impantana nel Cipe, tenendo presente che spesso al Nord le

opere sono progettate e in parte cantierabili, al Sud non c'è progettazione. Questo è un tema centrale per il paese. Si è detto che si faceva l'alta velocità e l'unica tratta reale è la Genova-Milano. Cosa si può fare? Possiamo alzare la testa e studiare il futuro di Genova dove è la città che decide quello che vuole fare, e lo si può fare con gli strumenti di pianificazione, abbiamo la singolare circostanza che si stanno elaborando quasi in contemporanea i piani regolatori del porto e della città. Il piano regolatore del porto tra poche settimane andrà alla discussione pubblica, e alla città sarà chiesto di ragionare su quello che vuole per il suo futuro. In tutto questo c'è un tema determinante, non c'è in Liguria spazio verso il mare, il poco che riusciamo a fare lo facciamo con i riempimenti, si pone così il problema della diga ed è un tema importante, perché infrastrutture di quel tipo non le finanzia più nessuno, servono alcuni miliardi di euro e Genova deve porsi il problema. Se pensiamo allo sviluppo del porto non possiamo prescindere da questo tema, un lavoro imponente, anche di notevole complessità tecnica, perché va

ad una profondità di 30 metri, sono questioni che si pongono ogni 150 anni, è toccato a noi, non possiamo prescindere. Per quanto riguarda invece il rapporto con la città non c'è un problema vero di conflitto tra Puc e Prg, piuttosto c'è un problema di miglioramento dell'utilizzo dell'area, in questo ci aspettiamo molto anche dalla ricerca scientifica per migliorare l'uso degli spazi del porto, non c'è conflitto tra la città del futuro, il settore high-tech e il porto. E poi c'è un altro tema: il porto aveva cancellato le funzioni industriali. E qui c'è un tema che si impone con prepotenza, il rapporto tra

funzioni terminalistiche, i container, banalizzando quelle a scarso valore aggiunto, e le altre funzioni. Ma, lasciatemelo dire, c'è anche un problema di conflittualità trasversale, perché oggi un privato che ha a disposizione 900.000 metri quadrati non ha voluto collaborare con un altro privato in modo da trovare 35.000 metri quadrati per risolvere un problema concreto. A questo punto mentre mi accingo a sottoscrivere un accordo che coinvolgerà l'Autorità Portuale e Finanziaria dico chiaramente che non voglio ripetere la vicenda Riva, l'Autorità Portuale una fregatura l'ha già avuta, le condizioni saranno diverse e questa volta ci do-

vanno essere garanzie di accessibilità».

**AFFARI & FINANZA: Alla luce dei problemi e delle opportunità emerse finora, quali sono allora le prospettive per l'economia ligure?**

**CLAUDIO BURLANDO:** «Ricordo che Giorgio Doria diceva che Genova è stata forte e dominante, ogni trecento anni, in tre secoli, il 200, il 500 e l'800: a noi è toccato vivere nei secoli meno forti. Ma, battute "storiche" a parte, ritengo che comunque oggi ci siano le condizioni per fare qualcosa di buono. Questa è una città che dal punto di vista urbano ha fatto un salto enorme, ha 12 alberghi nuovi e qualcosa vorrà ben dire, adesso è ora di mettere a posto anche l'assetto economico-produttivo. Per altro facendo il confronto con la situazione di vent'anni fa, quando eravamo la città del blabla, delle parole infinite, io direi che il cambiamento è già avvenuto, abbiamo già detto sì al nuovo, con qualche difficoltà, ma ormai sul tema delle infrastrutture non credo ci sia più una reale contrapposizione sociale e i progetti stanno andando avanti. Noi in Regione non abbiamo più fermo neanche un progetto di opera pubblica, dai nostri uffici sono già passati tutti e sono stati mandati avanti, non sono più nelle mani della politica, adesso sono sui tavoli delle imprese e a questo punto dobbiamo cominciare a riflettere su come riempire queste infrastrutture. Pensiamo alla portualità ligure, non è più un tema di accosti, ma di merci, da una capacità di 3,2/3,3 milioni di tonnellate ragioniamo ora in termini di 7-8 milioni di tonnellate: il problema è come riempire questi spazi. Per altro la sfida è in mano ai privati, ricordiamo che in porto non c'è più un metro quadro pubblico, è vero c'è Riva, per il quale gli spazi che servivano a Malacalza e Ansaldo erano solo il 3%, ma ci sono anche altri spazi da Sampierdarena al Terminal Frutta, se però ciascuno considera gli spazi cosa sua, allora è dura. Per quanto riguarda Vado Ligure invece la risposta la politica l'ha data, non è vero che non l'ha data, mai come in questo periodo abbiamo dato tanto ascolto alle aziende e la politica le risposte le dà, se poi le risposte che dà non sono gradite allora è un altro problema. Comunque tornando al tema delle infrastrutture, io non sono più preoccupato per le infrastrutture, io penso più a riempirle di traffici e a cambiare le modalità perché siano ambientalmente e

socialmente compatibili, per questo bisogna lavorare insieme operatori logistici pubblici e privati in modo da riuscire a cambiare l'assetto del sistema logistico di questa regione».

**AFFARI & FINANZA: Genova è sempre stata una città ricca, dove però i soldi restavano in banca, dal punto di vista degli operatori finanziari come vanno le cose adesso?**

**GIOVANNI BERNESCHI:** «Ci sono alcuni dati preoccupanti, il reddito pro-capite si aggira sui 25.000 euro, come a Napoli, ma il nostro tenore di vita è diverso. Questo significa che ci stiamo consumando i nostri risparmi e questo è un segnale brutto per la nostra economia e per le generazioni future, che ci porterà a piangere tra qualche tempo. Per crescere abbiamo davanti sempre il grande tema delle infrastrutture, in questo caso qualcosa si sta muovendo, anche se la burocrazia ci sta un po' rallentando, ma non si deve mollare, quando avremo il collegamento con Milano potrà avere

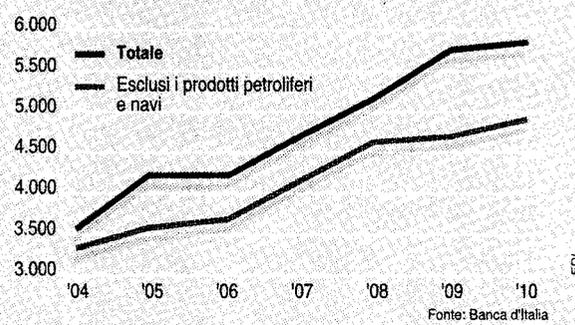
effetti positivi, anche per il mercato immobiliare. Anche a Erzelli si sta lavorando e sono opportunità da cogliere per creare le condizioni perché qualcuno venga nella nostra città, cerchiamo di cogliere queste opportunità e guardare avanti, non possiamo ingessarci mentre altri stanno andando avanti. Penso ad esempio all'aeroporto, non si può pensare a una stazione dove non c'è il settore merci, è assurdo: perché le merci di qualità sbarcano a Bergamo e non a Genova? I traffici si creano. Ormai per fortuna siamo al punto che qualcosa si sta muovendo, anch'io ormai do per scontato che ci siano le condizioni per andare avanti. Gli Erzelli sono un esempio importante, ma per completare il quadro deve arrivare anche l'università. Io ritengo che dobbiamo essere ottimisti e spingere la rinascita: per altro a Genova di genovesi non ce ne sono quasi più e tutto sommato mi chiedo se anche questo non sia un bene, visto la nostra tendenza eterna a lamentarsi di tutto».

(a cura di Nadia Campini)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

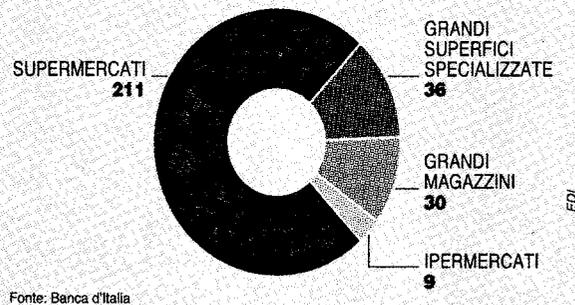
## Liguria, tutti i numeri dell'export

Valori in milioni di euro



## La struttura della grande distribuzione in Liguria

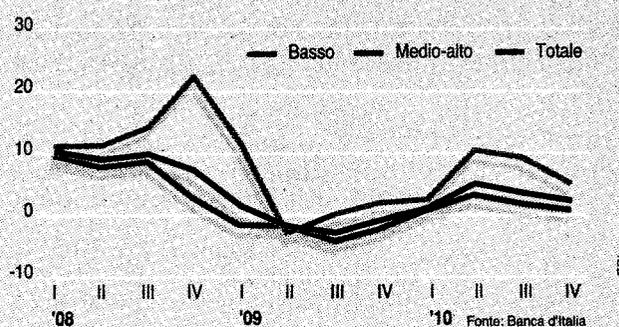
Valori assoluti, dati 2010



La crisi internazionale ha rischiato di minare alla base le prospettive di ripresa dell'economia ligure ma, proprio durante il forum di Repubblica Affari & Finanza, sono emerse possibilità di intercettare la ripresa già in atto, soprattutto in Nord Europa, grazie agli investimenti in infrastrutture

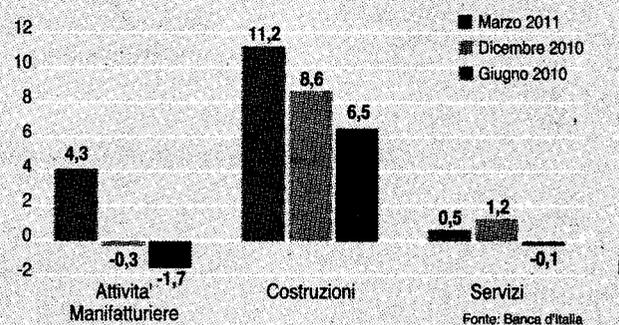
## Liguria, frenano i prestiti alle imprese

Per classe di rischio; variazioni % sui dodici mesi; dati trimestrali



## I prestiti per tipo di attività economica

Variazioni % sui 12 mesi





Francesco Berti Riboli, v. presidente Confindustria Liguria

“  
**Non servono più le grandi decisioni strategiche: realizziamo i progetti senza perdere altro tempo**  
 ”



Luigi Merlo, presidente Autorità Portuale di Genova

“  
**Sfruttiamo le occasioni investendo su portualità e logistica ma senza le divisioni del passato**  
 ”



Paolo Odone, presidente Camera di Commercio di Genova

“  
**Dobbiamo avere uno scatto di orgoglio e ritrovare il nostro coraggio di investire**  
 ”



Giuseppe Zampini, amm. del. di Ansaldo Energia

“  
**Il problema sono sempre i tempi della politica. Le aziende chiedono risposte più chiare**  
 ”



Felicio Angrisano, direttore marittimo della Liguria

“  
**Il gigantismo navale ci deve costringere ad allargare i confini del porto verso il mare**  
 ”



Pier Luigi Foschi, presidente e a.d. Costa Crociere

“  
**Noi abbiamo dimostrato di credere nella Liguria e ora vediamo avvicinarsi la fase dello sviluppo**  
 ”



Carlo Castellano, presidente di Esaote

“  
**Parlare di decadenza inarrestabile è un errore: rompiamo lo schema della città ingessata**  
 ”



Claudio Burlando, presidente Regione Liguria

“  
**Le proposte ci sono, guardiamo al futuro: dobbiamo dimostrare di saperle gestire**  
 ”



Giovanni Berneschi, presidente di Banca Carige

“  
**Il nostro dovere è l'ottimismo: diciamo addio ai lamenti e spingiamo la città alla rinascita**  
 ”



**CONFRONTO APERTO**

Qui sopra e a sinistra due momenti del forum "La Liguria e la sfida delle infrastrutture" nella "Sala delle grida" del palazzo della Borsa Valori di Genova, uno dei luoghi simbolo della storia e dell'economia cittadina. Il confronto, aperto e costruttivo, tra i nove relatori è stato seguito con interesse da un folto pubblico

