

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Genova e nuova diga: “Si ripensi il porto in chiave multifunzionale”

Nicola Capuzzo · Thursday, February 4th, 2021

*Contributo a cura di Riccardo Degl'Innocenti **

** Esperto di lavoro portuale*

Dopo il ponte ricostruito sulle macerie del Morandi, comunicato come oggetto di venerazione dal potere miracoloso di fare ripartire la vita e la speranza dove era stata lasciata e di inaugurare un nuovo corso della città e della storia, la nuova diga foranea si annuncia come un ulteriore feticcio. Un feticcio per impedire altrimenti una decadenza “inevitabile” se il porto non potesse ospitare le super portacontainer. Le navi che secondo il Presidente Signorini garantiranno il raddoppio in pochi anni dei traffici di container, per crescere poi con “sviluppo infinito”. Con ciò si garantirebbe il futuro al porto, mentre del futuro correlato della città garantisce con la sua parola il Sindaco Bucci sponsor del progetto, visto che di esso non c'è traccia nel progetto. Quello che non si ammette è che il porto a seguito della crisi del 2008 è già in declino, da cui – è vero – si salvano i container ma con una crescita modesta, mentre diminuiscono gli altri traffici senza i quali Genova perde la sua maggiore virtù, quella di offrire una varietà di funzioni e di servizi che pochi altri porti hanno nel mondo.

Ecco i dati, dal confronto del 2007, prima della crisi, con il 2019, prima della pandemia. Abbiamo considerato i due terminal full container, SECH e PSA (ex VTE). Essi costituiscono infatti il modello di porto unitizzato e intermodale a cui tende univocamente la visione della diga. In 13 anni, il traffico di container passato dai due terminal è cresciuto del 33% a saldo del +50% di PSA e del calo di SECH, a fronte di un calo dell'intero porto del 9% di tonnellate. I fatturati sommati dei due terminal sono invece saliti +62%, gli utili di 5 volte, tutto a favore di PSA (+600%). Mentre gli organici sono aumentati solo +3%. Sono cresciuti gli avviamenti della CULMV +37% ma la tariffa media solo +17%, mentre il costo del personale dipendente è aumentato +40%.

Cosa dicono questi dati. Una crescita modesta, in un quadro nazionale fermo, che produceva 10,7 milioni di teus nel 2007 esattamente come oggi, per cui l'aumento di Genova è stato solo a scapito di altri porti nazionali (anche di SECH da parte di PSA), mentre invece cresceva il traffico nel Mediterraneo. I profitti sono esplosi mentre l'occupazione non è cresciuta affatto, nemmeno quella

della CULMV compressa dalla maggiore produttività, con qualche vantaggio economico per gli insider e nessuna opportunità per gli outsider, in una città che ha bisogno vitale di nuova occupazione giovanile. Insomma, un porto che è l'espressione dell'economia nazionale ferma da allora al palo della crescita zero, che esso serve in via esclusiva non avendo alcuna relazione internazionale sul lato della provenienza e della destinazione terrestre della merce in Europa. Un porto subnazionale, regionale, che si ubriaca di sogni di numeri a sei zeri e di navi e di traffici iperbolici per convincere l'opinione pubblica e lo Stato e l'Unione Europea a consentirgli di costruire la nuova diga.

Si ammetta responsabilmente la crisi e si metta la nuova diga al servizio di un progetto di rigenerazione economica e sociale del porto e del territorio, senza disperdere alcuna risorsa produttiva e professionale, senza cedere alla monocultura del container che farebbe decadere progressivamente anche il cluster dei servizi che gravitano sul porto nella città. Si ripensi il porto in chiave multifunzionale, industriale, navalmeccanica, diportistica, energetica, oltre che ovviamente commerciale, ma coltivando la molteplicità delle specializzazioni non l'unicità della containerizzazione, che promette peraltro con cinica arroganza l'ingrata prospettiva dell'automazione del lavoro portuale, non solo sulle banchine ma anche negli uffici, come fa Maersk quando progetta di emulare il modello di business di Amazon.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, February 4th, 2021 at 9:30 am and is filed under [Economia, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.