

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il futuro del porto di Genova per Confindustria punta su nautica e container

Nicola Capuzzo · Friday, March 18th, 2022

Genova – Adottato quasi un anno fa il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (Dpss), l’Autorità di Sistema Portuale di Genova dovrebbe essere in procinto di avviare la scrittura del nuovo Piano Regolatore Portuale, operazione in vista della quale oggi la locale sede di Confindustria ha prodotto un documento volto a caldeggiare i propri desiderata.

A valle di un “lavoro durato mesi”, frutto di incontri con “tutte le diverse anime dell’associazione”, il paper presentato oggi dal presidente Umberto Riso con il vicepresidente Beniamino Maltese, delegato all’economia del mare, è un testo contenente una lunga serie di spunti, redatto con l’obiettivo di suggerire una via di sviluppo “che elevi il ranking del porto genovese”, garantendone “il plus della polifunzionalità e la competitività.

Il tutto partendo dal pilastro della nuova diga foranea, “che renderà lo scalo accessibile alle navi di ultima generazione, dopodiché occorrerà – ha chiarito Maltese – perfezionare accessibilità stradale, ferroviaria e aeroportuale”, e dalla considerazione per il Fit for 55, “un pacchetto normativo che rappresenterà nel giro di pochi anni un fattore determinante di competitività dello scalo”.

Sulla diga Confindustria ha ribadito una posizione di favore al percorso intrapreso da Adsp, non rinunciando tuttavia a sollevare alcune criticità. Si legge infatti nel paper che il progetto “non sembra garantire del tutto le condizioni di sicurezza per gli accosti a causa del moto ondoso, in presenza di condizioni meteorologiche avverse”: una problematica della Progettazione di fattibilità tecnico economica [già sollevata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici pochi mesi fa](#) ed evidentemente a tutt’oggi irrisolta (il termine per manifestare interesse a progetto definitivo, esecutivo e lavori è scaduto da mesi e non se ne hanno più notizie).

Altro aspetto di perplessità riguarda i vincoli del “cono aereo”. “È positivo che lo spazio creato dalla nuova diga consenta di pensare a una banchina lineare per Sampierdarena, ma se si vuole preservare l’operatività dell’aeroporto, non si potrà che riempire solo le calate più a levante del bacino” ha commentato Maltese a latere di una domanda sulla compatibilità del paper col previsto spostamento a Ponte Somalia dei depositi chimici: “L’opzione zero secondo noi è da scartare. Siamo sicuri che le istituzioni preposte sappiano individuare una collocazione portuale sicura ed efficiente. Se solo Ponte Somalia soddisfa i requisiti previsti, che vadano lì” ha aggiunto Riso, sottolineando come “occorra un tavolo di concertazione per discutere degli spazi da dedicare a una

merceologia in piena salute come i ro-pax”.

L’ecumenismo necessario per sintetizzare la posizione di soggetti spesso portatori di interessi conflittuali l’uno con l’altro (i soci di Confindustria), è del resto la cifra dell’intero documento, che in generale si sofferma su suggerimenti e suggestioni delineate in modo embrionale, senza azzardare previsioni finanziarie, architetture di investimento, ritorni occupazionali o di altro genere, tempistiche, e senza scendere in particolare dettagli delle varie soluzioni proposte (qui il documento per chi voglia approfondire).

Fra le sei macrozone in cui il documento divide lo scalo, tuttavia, ci sono due interventi particolarmente significativi auspicati da Confindustria, ai due estremi del fronte portuale.

All’estremo levante, per l’area della nautica e delle riparazioni navali, Confindustria suggerisce di sfruttare lo spazio ottenuto con lo spostamento a mare della nuova diga (e teoricamente destinato a suddividere, mantenendo un troncone della diga esistente, le direttrici di traffico fra porto antico e bacino di Sampierdarena) con un’espansione volta ad ottenere nuovi spazi per la navalmeccanica (beneficiaria anche di un ampliamento del bacino n.4) e nuovi accosti per yacht e maxiyacht.



L’altro progetto di grande impatto infrastrutturale contenuto nel paper riguarda il bacino di Pra’, che gli industriali suggeriscono di ampliare a ponente, realizzando una nuova diga, ponendo l’ingresso da levante e aggiungendo due accosti a quelli del terminal Psa, da destinarsi anch’essi a traffici containeristici. La stagnazione italiana di questa merceologia, inchiodata da oltre 10 anni sugli stessi valori, non preoccupa Confindustria: “L’obiettivo deve essere guadagnare attrattività e traffico su Amburgo o Rotterdam, non su Livorno o Savona”.



Da menzionare infine la fiducia riposta nel traffico crocieristico: “Il potenziamento di Ponte dei Mille e l’operazione Hennebique sono un ottimo punto di partenza. Con l’adeguamento e la riprofilazione degli altri moli esistenti ritengo si possa aumentare la capacità ricettiva di un numero di passeggeri compreso fra 0,5 e 1 milione, in un momento storico in cui i problemi veneziani e baltici, differenti ma entrambi non di immediata soluzione, suggeriscono che per il mediterraneo occidentale potrebbero aprirsi grandi spazi di crescita” ha concluso Maltese.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, March 18th, 2022 at 5:13 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.