

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nuova diga del Porto di Genova: non è solo questione di meganavi

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 26th, 2021

*Contributo a cura di Francesco Costa **

** management consulting logistica e servizi portuali*

Seguendo il dibattito cittadino sul progetto della nuova diga foranea, con l'esclusione di poche voci fuori dal coro, si ha l'impressione che la questione principale sia come garantire l'accesso in porto alle grandi navi di ultima generazione (soprattutto portacontainer) e la questione dell'interazione dell'attività portuale con la città venga ridotta essenzialmente a quali compensazioni richiedere come contropartita del "disturbo" di ospitare il porto.

L'investimento previsto è significativo, le stime oscillano tra il miliardo e il miliardo e trecento milioni di Euro, ma se rapportiamo queste cifre all'ordine di grandezza degli investimenti del settore della logistica, non è un importo così eccezionale: corrisponde all'incirca al capitale investito in 3-4 nuove navi da crociera, o 7-8 navi portacontainer (sufficienti a malapena a mettere in piedi un servizio settimanale dalla Cina all'Europa). Quindi non è l'importo che deve destare preoccupazioni, ma capire se ne valga la effettivamente la pena investire tutti quei soldi.

Vivendo in una città di mare, si è tendenzialmente portati a pensare l'attività portuale come un "business" a sé stante, dimenticandosi che, come tutte le attività di servizio, il porto esiste solo in quanto funzionale all'attività economica del suo bacino geografico di riferimento: la prima domanda da porsi diventa quali siano le esigenze in termini di movimenti di merci e passeggeri da soddisfare nei prossimi 40-50 anni.

Cinquanta anni è una dimensione che dovrebbe destare più preoccupazioni del miliardo di Euro, ma, se non si traggono orizzonti temporali di questo ordine di grandezza, non avrebbe senso neppure incominciare a pensare un progetto di questo tipo. Quindi non è corretto focalizzarsi sulle esigenze attuali e specifiche di qualche operatore portuale e/o compagnia di navigazione, ma la progettazione della nuova diga dovrebbe essere l'occasione per rivedere in modo radicale l'assetto del porto, valutando quali saranno i possibili scenari di traffico futuri, non solo di container, ma anche passeggeri, ro-ro, merci varie e rinfuse liquide e solide.

Un porto è una piattaforma che deve facilitare l'interscambio tra terra e mare, quindi ogni "passaggio" (mare, canale di calma, bacini, banchine, piazzali, strade e ferrovie, aree di sosta per camion e treni) deve essere dimensionato opportunamente, se da qualche parte c'è un collo di bottiglia, questo produce un'inefficienza che si riflette su tutta la catena logistica e crea diseconomie e disagi. Oggi si punta il dito sull'accessibilità marittima, ma non è il solo punto

debole di Genova.

Chi lavora in porto sa benissimo che non c'è un solo terminal che sia in situazione ottimale, anche il bacino di Voltri-Pra', pur essendo l'infrastruttura più adeguata ai tempi attuali, presenta carenze per quanto riguarda la connessione ferroviaria, perché la stazione che lo serve è sottodimensionata. Oltre alle inefficienze interne, non bisogna dimenticare che il porto è incastonato in una città e che ci sono diverse aree in cui l'attività portuale produce impatti negativi sulla popolazione residente, quando anche non si verificano situazioni di evidenti incompatibilità.

La nuova diga, pertanto, deve essere realizzata non soltanto per consentire l'accesso alle navi più grandi, ma deve essere predisposta per permettere, in tempi opportuni, la soluzione di una buona parte dei nodi che ostacolano lo sviluppo efficiente delle operazioni commerciali e anche la coabitazione tra traffici portuali e vita cittadina.

Progettare la nuova diga, senza avere studiato in dettaglio come potrebbe evolvere l'assetto di banchine, piazzali e vie di accesso terrestre in funzione delle esigenze del bacino di utenza del porto

e dell'interazione con la città, prevedendo anche opportune simulazioni di come si potranno riallocare i traffici portuali in funzioni di possibili evoluzioni future, è come disegnare il tetto di una casa senza essersi chiariti come debba essere realizzato l'edificio sottostante.

Senza questa analisi, il miliardo di Euro non potrà essere mai giustificato.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, January 26th, 2021 at 9:40 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.