

# Così il porto di Genova ha cambiato orizzonte / SPECIALE

«Il flusso del commercio mondiale è già ben radicato a Genova - spiega Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale - I nostri mercati di riferimento sono Asia e Stati Uniti».

Un traghetto Gnv e, sullo sfondo, la Lanterna simbolo di Genova  
di Simone Gallotti

17/09/2021

•  
•  
•

Genova ha cambiato orizzonte. Lo ha spostato più in là, al 2026. È quella data il punto di arrivo di un percorso di trasformazione che adesso è in pieno svolgimento e che tra 4 anni porterà le banchine genovesi a non poter avere più alibi. Perché il Terzo valico sarà in funzione, **la viabilità ferroviaria e stradale saranno migliorate e rese efficienti anche nel porto di Sampierdarena**. E soprattutto perché ci sarà la nuova diga che consentirà ai terminal di poter accogliere anche le mega navi.

«Il flusso del commercio mondiale è già ben radicato a Genova - spiega Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale - I nostri mercati di riferimento sono Asia e Stati Uniti». Ed è per questa posizione strategica che in otto mesi, oltre al boom dei container, anche i rotabili sono cresciuti a 3,2 milioni (+15%) e anche a Savona i ritmi su questo segmento del traffico portuale sono cresciuti a dismisura: 2,7 milioni, con un aumento del 29%. «Sulle rotte più importanti il nolo medio per il nostro gruppo è comunque raddoppiato, ma su alcune rotte con volumi importanti i noli sono rimasti pressoché inalterati» **spiega Stefano Messina, vice presidente esecutivo Ignazio Messina & C. e presidente Assarmatori**. Nei primi sette mesi del 2021 l'aumento del fatturato della navigazione è stato del 26% e di questo un terzo per un aumento dei volumi e due terzi per un aumento effettivo dei noli. È il periodo migliore degli armatori da 10 anni a questa parte. Questi temi, insieme ad un quadro generale del settore, saranno al centro del dibattito a cui parteciperanno, oltre a Messina, Silvia Moretto (presidente di Fedespedi), Aldo Spinelli (numero uno del gruppo Spinelli) e Paolo Signorini, presidente dell'Authority dei porti di Genova e Savona. Il focus del

ragionamento di Messina rimane ovviamente sullo scalo di casa. «A Genova il nostro gruppo movimentata nel suo terminal poco meno del 20% di tutti i container del porto storico genovese. Da quest'anno si è orientato maggiormente sulla funzione multipurpose: non solo contenitori, anche se rimane ad oggi la tipologia di merce più movimentata al terminal, ma anche navi di tubi, di profilati di cemento, di zinco, di coils, di project». Traffici ad alto valore aggiunto. «A parte la nuova diga, Genova dovrà vincere velocemente la sfida dei collegamenti lato terra: a parte il disastro dei collegamenti autostradali, se Genova non sarà pronta a ricevere in porto i treni da 750 metri e oltre 2.000 tonnellate di peso, il terzo valico perderà molto della sua importanza ma, soprattutto, Genova sarà sempre meno competitiva rispetto ad altri porti e non potrà ambire ad aggredire seriamente il traffico della Svizzera e della bassa Germania».

«Genova sta facendo molto per catturare questo commercio internazionale - spiega Signorini - Sul lato mare siamo molto forti. I terminalisti sono pronti ad accogliere grandi quantità di merce. Anzi: i detrattori dicono che su quel fronte siamo persino troppo pronti, puntando il dito contro la capacità in eccesso. Ma sono convinto che da qui a 10 anni non si potrà fare altro che andare nei grandi terminal, dove esistono le grandi strutture per poter accogliere le navi sempre più grandi. Poi c'è la diga e sul lato terra la grande trasformazione dell'accessibilità. È una mossa strategica, considerando che il traffico su ferro sta cominciando a muoversi, sale la quota della merce che viaggia su treno. E noi stiamo lavorando anche su quel potenziamento. **Se nel 2024 saremo pronti, agganceremo una grande ripresa**». —