

AssArmatori non tira per la giacchetta l'AdSP di Genova

Faccia a faccia costruttivo e sinergico tra i due presidenti Messina e Signorini, allineati sulle necessità ed urgenze del primo scalo italiano. Palazzo S. Giorgio mette le mani avanti sul completamento delle grandi opere, a partire dalla tempistica della diga: “Va bene anche in ritardo, basta che parta”



Messina e Signorini

di Angelo Scorza

Genova – Chi si aspettava un confronto serrato tra AssArmatori e l'AdSP del Mar Ligure Occidentale potrebbe essere rimasto parzialmente deluso. Ma non era certo intenzione di Stefano Messina - che aveva invitato Paolo Emilio Signorini al faccia a faccia pubblico in Terrazza Colombo - tirare per la giacchetta il Presidente dell'Authority genovese con richieste economiche né sommergerlo di lamentele con un *cahiers de doléances* su quello che non funziona (e certamente ve ne sono di zone grigie ed anche buie sulle banchine sotto la Lanterna...)

Il dialogo sui massimi sistemi del porto di Genova è stato dunque, se non proprio una 'corrispondenza di amorosi sensi' tra coloro che rappresentano rispettivamente l'utenza e l'offerta istituzionale di servizi portuali, quantomeno un franco e leale momento di discussione sulle opportunità, invero notevoli, di miglioramento e sviluppo del primo scalo d'Italia.

Alcune di queste sono già in pancia, di altre si aspetta lo sblocco e altre ancora, infine, si attende di farle uscire dal cassetto dei sogni.

Dunque l'esito dell'intervista *sui generis* condotta dall'armatore di una delle più blasonate compagnie di navigazione italiane (che ha usato i termini di "momento di sintesi pubblica") è stato la conferma che tra AssArmatori – la quale rivendica a suon di numeri snocciolati in serie il ruolo di consesso di maggiore peso tra i clienti regolari di Genova - e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, se non esattamente di un matrimonio che fila alla perfezione, si può tranquillamente parlare di una relazione d'affari in piena marcia. Ma che, pur funzionando, postula la necessità di intensificare la collaborazione all'ombra dell'allettante prospettiva di un massiccio e variegato programma di interventi tesi al potenziamento di infrastrutture di varia natura, se si vuole fare l'*en plein*.

"Noi siamo al fianco dell'AdSP per agevolare e concretizzare questo ambizioso piano di sviluppo, garantendo il nostro supporto, augurandoci che vengano al pettine con una soluzione definitiva i diversi nodi nello scalo genovese, consci di essere alla vigilia di una svolta che potrebbe risultare epocale per la Blue Economy" ha detto Messina, dopo aver certosamente illustrato il perimetro di attività dell'associazione di categoria che presiede sin dalla sua fondazione: "12 compagnie di navigazione di crociera, traghetti, container che scalano regolarmente Genova (*MSC, MSC Crociere, Messina, Moby, Tirrenia, GNV ed altre 'estere' attive nelle merci varie non meglio precisate, nda*), oltre 50 imprese attive sulla filiera logistica, dei servizi, della costruzione e riparazione navale, 19.000 dipendenti diretti (3.000 dei quali residenti a Genova).

L'incidenza sui volumi genovesi dei membri associati ad AssArmatori vale (anno 'normale' 2019) l'85% nei traghetti, l'82% nelle crociere, il 18% nei container, il 46% nei rotabili, il 2,5% nelle rinfuse solide e liquide, per un valore medio complessivo del 35% (salito al 41% nell'*annus horribilis* 2020).

Sarebbero sufficienti questi numeri per qualificarci come partner privilegiati del sistema portuale ligure che fa perno sugli scali di Genova e Savona. E come 'grande cliente' che ha titolo, vogliamo spostare ulteriormente verso l'alto l'asticella di una collaborazione suffragata da questo ruolo chiave ricoperto nello scalo ligure" ha detto Messina, passando alla elencazione dei 'fastidi' attuali, i 7 nodi da sciogliere prioritariamente: l'accessibilità nautica nel bacino di Sampierdarena, la programmazione dei dragaggi, i limiti imposti dal cono aereo, la pianificazione del miglioramento di capacità di trasporto ferroviario, le tariffe, il Piano regolatore, la carenza di impianti GNL".

Mostrando piena disponibilità ad un naturale e costruttivo dialogo fra la rappresentanza armatoriale l'Autorità di Sistema Portuale e sulle grandi tematiche organizzative, infrastrutturali e di pianificazione, il presidente di AssArmatori è passato alla fase propositiva, quella che consiste nel fornire a Palazzo S. Giorgio indicazioni e suggerimenti puntuali nel momento in cui l'ente portuale è chiamato a compiere scelte determinanti per gli assetti futuri.

Nel decalogo di proposte illustrato, la gerarchia prioritaria che Messina ha indicato a *Ship2Shore* vede spiccare il completamento delle infrastrutture ferroviarie, in previsione dell'agognata entrata in servizio del Terzo Valico, di pari passo con l'efficientamento dell'attuale utilizzo della capacità ferroviaria mediante una migliore allocazione delle tracce, unitamente allo sviluppo del piano viabilistico con l'opportuna individuazione di aree di sosta per l'autotrasporto. Al riguardo, un punto che 'rode', a livello personale, Messina è la mancata disponibilità a tutt'oggi di quel milione circa di mq. appetibilissimi delle aree liberate da oltre 15 anni presso l'ILVA dopo lo spegnimento dell'altoforno, che sarebbero tanta manna per la logistica e per le nuove tendenze energetiche, a partire dall'idrogeno. Con questo l'armatore non intende certo ignorare la crucialità essenziale della realizzazione della Diga Foranea e della Gronda Autostradale, grandi opere prioritarie che faranno la differenza sulla competitività di Genova.

La 'patata bollente' rimbalzata in mano a Signorini è ben maneggiata da quest'ultimo, che tuttavia non esita a mettere le mani avanti, mostrando scetticismo sulle possibilità reali di fare tutto quello che viene richiesto nei tempi auspicati; e

quasi un certo disfattismo, ritenendo l'Italia priva di quelle imprese che per capacità e know how sono in grado di portare a compimento certi progetti primari.

Quando invece, a nostro modesto parere, è la classe politica e la burocrazia a frenare la nostra imprenditoria industriale, impedendole di dimostrare di essere profeta in patria, mentre all'estero le nostre società di progettazione e costruzione realizzano opere complesse e di grande magnitudo di fronte alle quali il mondo intero si tira giù il cappello.

“Difficilmente i porti in Italia sono in grado di cambiare completamente come si vorrebbe in tempi rapidi.

E poi non si può pretendere di chiedere di completare il compendio legato ad una forte innovazione tecnologica, come il GNL e il cold ironing con le necessarie facilities al contorno, per poi – prima ancora che quanto sopra sia interamente realizzato – considerare tutto ciò obsoleto e passare a coltivare altre ambizioni, come l'idrogeno piuttosto che l'ammoniaca o il metanolo.

Un programma di 38 nuove opere così vasto è impensabile possa essere integralmente realizzato col cronoprogramma iniziale. Anche a Milano, ad esempio, per programmi simili sono occorsi dai 15 ai 20 anni. Ma ben vengano i ritardi, perché vuol dire che l'opera è partita, ci metterei 100 mila firme! Anche Bucci, da Commissario Straordinario, i cui meriti sono da tutti riconosciuti, ci ha messo il doppio di un anno – come promesso all'indomani del crollo del Ponte Morandi – per realizzare il viadotto sul Polcevera, ma nessuno lo ha certo criticato per questo ritardo, anzi.

E se anche arrivassimo alla scadenza fatidica del 2026 imposta dal PNRR con, putacaso, tre quarti dell'opera, dubito che ce la farebbero demolire per non averla completata in tempo” precisa il primo inquilino di Palazzo S. Giorgio evidenziando un timore latente che i lavori per la diga potrebbero anche non cominciare mai.

Il discorso sulla temporalizzazione precisa delle opere permette a Signorini di mettere in guardia su certe facili illusioni.

“L'avvio della costruzione della nuova diga non è pensabile prima del 2022 (*non si sa se a gennaio o dicembre, nda*).

Si pensava di avere esaurito l'iter più logico fino a quando non ci è stato detto che serviva pure il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, atteso a metà ottobre, oltre alla VIA Valutazione d'Impatto Ambientale.

Ma intanto sarebbe già un successo poter realizzare la prima fase, quella che prevede un impegno di 950 milioni di euro che sono già completamente finanziati come segue: 500 milioni dal fondo complementare al PNRR, 100 da un decreto del MIMS, 300 milioni dalla BEI e 57 milioni dalla Regione Liguria”.

Nell'attesa tra un quinquennio (almeno....) dell'opera maestra che rivoluzionerà il porto, Genova potrà trovare soddisfazione in interventi meno grandiosi ma non per questo di minor rilevanza quali la galleria ferroviaria di Molo Nuovo, il trasferimento del viadotto di Pra', la nuova viabilità stradale a Sampierdarena.

Il che introduce la questione del giorno – le code di TIR che esasperano gli autisti al terminal SECH, ma il discorso vale un po' per tutti i gate portuali – su cui Signorini, in conclusione, invita a ragionare a sistema: “Non si può pensare di risolvere il problema delle code agli accessi ai varchi e ai terminal guardando ad un solo punto. Un terminal può essere portato all'efficienza, ma da sola questa non basta, se poi non c'è altrettanta efficienza nella fasi a valle e a monte, dal territorio cittadino alle autostrade. Non dimentichiamo che questo è un territorio complicato la cui accessibilità è problematica per tutte e quattro le modalità: marittima, stradale, ferroviaria e aerea. Non lavoriamo su lande desolate come altrove, qui è tutto un gioco ad incastri, per cui occorre armarsi di capacità e pazienza” termina il presidente dell'AdSP.