

«Genova e Savona hanno saputo anticipare le tempistiche del Pnrr»

«Le tensioni geopolitiche stanno incidendo e incideranno sempre di più sull'intera filiera della blue economy italiana»

Matteo Dell'Antico

La domanda che tutti si fanno, da mesi a questa parte, è: quali saranno le principali opportunità, per i porti di Genova e Savona, rispetto agli investimenti previsti dal Pnrr?

«Fortunatamente - dice Stefano Messina, presidente di Assarmatori - i porti di Genova e Savona hanno percorso i tempi e il Fondo complementare che destina al cold ironing delle banchine ben 700 milioni di euro, di fatto, non riguarderebbe questi scali dove l'intervento è già in atto. Va riconosciuto all'Authority il merito di aver già fatto partire le gare per l'elettificazione dei terminal passeggeri nei due porti. Le principali opportunità per gli scali del Sistema del Mar Ligure Occidentale si concentrano quindi sugli interventi, grandi interventi, mirati a migliorare l'accessibilità nautica; il riferimento è soprattutto alla nuova diga foranea di Genova, ma anche a quella del bacino di Savona-Vado. Parliamo di interventi in linea con i trend in atto del trasporto marittimo, ma specialmente in grado di anticiparli, nonché di opere non più rimandabili, soprattutto a fronte di questi finanziamenti e del percorso "accelerato", come previsto dalle normative, che si è già messo in moto».

Ma quanto e come la situazione geopolitica con la guerra in Ucraina, nel medio e lungo periodo, può danneggiare i traffici di Ge-

nova e Savona?

«Sarebbe bello - spiega l'armatore genovese - poter formulare previsioni precise se queste previsioni riguardassero un cessate il fuoco. Ma non è così. Allo stato attuale il conflitto ha generato pesanti ripercussioni sul trasporto marittimo con effetti limitati sui porti di Genova e Savona, dove l'interscambio con Russia e Ucraina è marginale. Discorso diverso, invece, per i porti dell'Alto Adriatico, che importano in particolare acciaio, oltre ad altre materie prime. Le tensioni geopolitiche, tuttavia, stanno incidendo e incideranno sempre di più sull'intera filiera della blue economy. Il che si colloca all'interno di dinamiche quali il calo dei consumi, le tendenze inflattive nonché un calo sensibile nella "voglia" di vacanze, con conseguente tendenza a privilegiare mete di prossimità con ripercussioni sul mercato crocieristico. Da tutto questo i porti di Genova e Savona hanno parecchio da perdere».

Capitolo infrastrutture: oltre alla nuova diga foranea di Genova, quali sono le principali opere da portare a termine per lo sviluppo dei due scali? «Rispondo puntando su due asset, uno ricompreso in parti del Pnrr, l'altro meno - continua il presidente di Assarmatori -: migliore accessibilità stradale e ferroviaria e digitalizzazione».

«Sul primo punto a Genova c'è ancora molto lavoro



da fare, per quanto negli ultimi anni non siano mancati i passi in avanti. Mentre la realizzazione del Terzo valico procede, non si può assolutamente abbassare la guardia per quanto concerne le connessioni con l'area portuale, per la creazione e sistemazione di parchi ferroviari nuovi o già esistenti, ma soprattutto per il quadruplicamento della linea fra Tortona e Milano; in caso contrario ci ritroveremmo con un'opera monca e, dopo decenni di attesa, ciò sarebbe davvero inaccettabile. Per quanto riguarda la digitalizzazione, si tratta di una sfida che ci impone il mercato sotto due profili: il primo è quello della sicurezza dei dati nell'interscambio di informazioni, il secondo risponde all'esigenza di rendere più facile la vita degli operatori e di chi - vale per Genova come per Savona - vive e lavora in prossimità dei terminal, cercando di mettere ordine nei flussi del traffico su gomma».

I cantieri aperti sulla rete autostradale stanno fortemente penalizzando anche lo scalo genovese. Le merci rischiano di lasciare Genova verso altri porti se la situazione non dovesse migliorare?

«Non si tratta di scelte agevoli da assumere per i big player del trasporto marittimo: Genova offre condizioni - pescaggi, servizi, interconnessioni ferroviarie oltre che stradali - difficilmente reperibili in altri scali italiani. Detto questo, sul lungo periodo il rischio non deve essere minimizzato, come non si possono nascondere i disagi», è la conclusione di Messina. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'armatore genovese Stefano Messina