

Genova, l'Italia e il futuro della portualità e dei trasporti

Nella suggestiva cornice dell'Acquario di Genova si è tenuta la nona edizione del forum 'Shipping & Intermodal Transport' organizzato da Il Secolo XIX. Un'occasione per gli stakeholder per fare il punto sul futuro che attende il settore



Nell'auditorium dell'Acquario di Genova si è tenuto il nono forum 'Shipping & Intermodal Transport' organizzato da *Il Secolo XIX*. Una serie di incontri sul mondo della portualità a tutto tondo, caratterizzati dall'iniziale intervento del viceministro alle Infrastrutture e ai trasporti, Edoardo Rixi, che ha affrontato il delicato argomento della costruzione del possibile hub logistico nelle aree ex Ilva: "Sulle aree di Cornigliano vige un accordo di programma varato nel 2005, ed è naturale che ogni eventuale modifica debba essere concordata con i firmatari. Ma è anche vero che quell'accordo non è mai stato pienamente rispettato, né in termini di produzione né in termini di occupazione. Quella di Cornigliano è un'area immensa sulla quale oggi lavorano poche persone. In un territorio che ha fame di spazi, credo sia giusta la posizione del sindaco Marco Bucci: la proposta dei quattro gruppi logistici va accolta e studiata, premettendo l'importanza strategica della siderurgia per il Paese".

Dopo Rixi c'è stato spazio per l'intervento del presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, che ha definito il Piano regolatore portuale come "un'occasione irripetibile" dove incrociare le esigenze della transizione energetica, ambientale e digitale della comunità.

Al primo panel, intitolato 'La riforma dei porti e il nodo delle infrastrutture', hanno preso parte parecchi

protagonisti della portualità italiana, come i presidenti delle Autorità Portuali di Sistema: Zeno D'Agostino (Mar Adriatico Centrale), Daniele Rossi (Mar Adriatico Centro Settentrionale), Sergio Prete (Mar Ionio-Porto di Taranto) e Mario Sommariva (Mar Ligure Orientale).

Nella sua analisi sui traffici del porto che è chiamato ad amministrare, Sergio Prete, presidente dell'Autorità di Sistema del porto di Taranto ha affermato: "Il porto di Taranto dipende dai traffici dell'ex Ilva. Per questo chiediamo al più presto un intervento dello Stato per chiarire la situazione del siderurgico. Riguardo invece al Molo Polisetoriale ci aspettiamo dei risultati minimi che non stanno arrivando. Aspettiamo di vedere i risultati a febbraio, prima di prendere provvedimenti amministrativi di conseguenza: abbiamo davanti un importante operatore portuale, la Yilport. Il terminal può sviluppare traffici ro-ro e merci varie, non solo container, e rispetto al passato ha una migliore connessione ferroviaria. Vediamo se in zona Cesarini si riscatteranno".



Si è poi passati a cercare di capire cosa caratterizzerà il 2023 dei porti italiani. "Il 2023 sarà un anno difficile, dobbiamo capire se guerre e pandemia hanno effettivamente cambiato gli assetti dei traffici. Noi dobbiamo rispondere su qualità e innovazione", ha sostenuto Mario Sommariva, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. Mentre Zeno D'Agostino, presidente dell'AdSP di Trieste e numero uno dell'ESPO, ha previsto un aggravio pesante sui costi del PNRR: "Abbiamo dovuto rivedere al rialzo del 30% i budget, su 450 milioni di opere in cantiere. La guerra inciderà ancora tanto. Se la guerra non ci sarà più prevediamo un bel 2023, altrimenti no. Come Ravenna e Taranto stiamo pensando di investire su energia carbon free, cerchiamo come sfruttare lo spazio in mare. In Adriatico c'è anche il tema della Zona economica esclusiva. Con eolico, fotovoltaico galleggiante, moto ondoso. Lo studieremo, lo portiamo avanti con Koper, nostro grande partner sul fronte energetico".

Nel 2024 invece arriverà il rigassificatore a Ravenna, come ha sostenuto Daniele Rossi, presidente

dell'authority ravennate: "Un progetto da un miliardo di euro. Per il prossimo anno invece puntiamo alla realizzazione dell'impianto di trattamento dei fanghi da dragaggio. Sarà il primo in Italia, grande esempio di economia circolare che permetterà di riutilizzare i fanghi. Confidiamo nell'arrivo rapido di tutte le autorizzazioni ambientali".



Durante il forum è intervenuto anche il governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti che portato con sé la bella notizia della conferma del Salone Nautico Internazionale a Genova fino al 2034, nelle nuove aree che stanno vedendo la luce grazie al progetto del Waterfront di Levante. Poi Toti ha perorato la causa della Riforma delle autonomie del leghista Calderoli: "Per l'autonomia dei porti liguri, io punto sulla Riforma delle Autonomie del ministro Calderoli: noi insieme ad altre regioni abbiamo chiesto di sfruttare maggiormente le potenzialità del Titolo V in Costituzione. È evidente che il piatto forte avanzato dalla Liguria riguarda la logistica, i porti, la fiscalità a essi collegati. Il Veneto ha fatto la stessa cosa, e la regione potrebbe legiferare sulla governance dei porti. Nulla di diverso da quello che succede nei porti del Nord Europa. Io sull'attuale governance dei porti resto dell'idea che dovremmo ribaltare la situazione: se il compagno di classe prende sempre 8 e tu sempre 5, vale la pena copiare. I porti del Nord hanno una governance più snella, in Italia lavorare senza competizione e una governance nazionale è più difficile. Taranto e Gioia Tauro hanno il difetto di essere rispetto a noi più distanti di 1.000 chilometri rispetto ai grandi mercati di riferimento".

All'intervento del presidente della regione ha fatto seguito il secondo panel in programma, quello dal titolo: 'Il costo dei trasporti e la crisi energetica: chi pagherà il conto?'. Alla tavola rotonda hanno preso

parte: Stefano Messina, presidente di Assarmatori; Paolo Pessina, presidente di Assagenti; Mario Disegni, presidente Maritime Advisory Body Fedespedi; Andrea Giachero, presidente di Spediporto; Maria Garbarini, Ro-Ro Passenger Ships Manager del RINA e Davide Orecchia, Marine Operations Officer di MSC.



Nel mirino sono finiti soprattutto ETS ed EEXI, i due meccanismi che sono stati istituiti per limitare l'impatto ambientale del trasporto marittimo. Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha spiegato che i costi dell'EEXI devono essere ancora calcolati, perché gli armatori dovranno capire quanto potranno rallentare le navi continuando a garantire un servizio accettabile.

Alla domanda se i costi di ETS ed EEXI ricadranno sull'utente finale, Messina ha risposto senza indugi: "Non lo credo. È semplicistico dirlo. Conterà la domanda: se esce l'ETS e alzo i noli di 300 euro e la merce non paga, i costi li assorbirà l'armatore. Con l'EEXI non è ancora chiaro quanto saremo in grado di ridurre la velocità delle navi. A proposito, invece, di nuove tecnologie, penso che nel 2030-2035 si potrà cominciare a parlare di nucleare pulito, che farà andare anche le navi".

Maria Garbarini, ingegnere del Rina specializzata proprio sul tema della transizione energetica legata al comparto dei traghetti, ha ricordato che le normative ETS ed EEXI penalizzano proprio questo settore, perché (EEXI in particolare) prendono in considerazione dei parametri che qualificano i traghetti, a partire da capacità di stiva e tempi di sosta in porto. "Le tecnologie non sono pronte, ma neanche gli obiettivi sono poi così fissi. IMO non ha stabilito obiettivi di lungo termine e questo non aiuta gli armatori a prendere delle decisioni. Parlamento e Consiglio Europeo devono riunirsi sapendo che

alcuni dettagli non sono chiari ancora. Il piccolo armatore entrerà in un contesto totalmente nuovo". Paolo Pessina, presidente di Assagenti, ha affermato che "La realtà locale patisce le conseguenze della realtà mondiale. Genova ha patito meno di altre. Noi abbiamo l'onestà di dire che Genova è fondamentale per l'Italia, ma nel mondo è un porto *regional*. Non bastano diga e terzo valico per tornare competitivi, ma ci vuole uno sforzo strutturale d'insieme".

Infine Stefano Messina ha concluso dicendo che: "Tre dei primi cinque armatori al mondo di traghetti merci e passeggeri sono italiani. Il 38% dei traffici su traghetto nel Mediterraneo tocca un porto italiano. In questi giorni sono stato dal ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, e gli ho chiesto di fare pressione in Europa proprio per migliorare la nostra situazione globale".