

Porto di Genova dal passato al presente per guardare al futuro

<< **Più tecnologia e più automazione** >>

Per rendere il porto più competitivo

Leopoldo Da Passano: l'importanza di adeguare il porto di Genova allo scenario internazionale.

Più importanza al porto, dobbiamo rafforzare l'economia.

GENOVA: Il porto ha bisogno di più professioni, di attori del porto, di infrastrutture materiali ed immateriali, tecnologie nuove ed automazione per rendere oggi e in futuro il nostro scalo di Genova più competitivo con gli altri scali europei.

Il porto ieri e oggi

Nei secoli fin da quando la città è diventata Comune e trasformata in Repubblica il ruolo della città e il suo rapporto con il porto è stato strettissimo ed ha permeato il modo di essere e di lavorare.

Da il libro "Il Grifo e il Leone: Genova e Venezia in lotta per il Mediterraneo" estrapoliamo alcune righe in cui viene descritto come la vocazione marittima di entrambe le città (nemiche acerrime in competizione commerciale) andò polarizzando nel tempo un vasto indotto capace di fornire pane e lavoro ad una varia umanità, operai, marittimi ecc. Un tempo la competizione era con Venezia oggi è con altri porti: Rotterdam, Anversa e Amburgo. La Rivoluzione Industriale di fine ottocento e primi novecento non ha mutato la fisionomia della città che in stretta simbiosi con il porto resta città portuale. Il porto si è evoluto esempio il bacino di Sampierdarena con i moli a pettine, la città è cresciuta con un tumultuoso sviluppo, ricordiamo i primi riempimenti siderurgici a Cornigliano vicino al mare, mossa strategica così il materiale veniva spedito in tutte le destinazioni. Il rapporto tra il porto e la città non sono facili, il porto da esigenze economiche, ma la città non ha solo esigenze economiche ma anche di carattere ambientale; esigenze

diverse di convivenza. Porto e città devono dialogare, devono raggiungere i loro obiettivi: Sostenibilità ambientale per ridurre l'inquinamento il più possibile, Sostenibilità economica per investimenti pubblici e privati e Sostenibilità sociale per occupazioni dirette e indotte.

In tempi passati il porto (zona doganale) e la città erano divisi da muri, oggi chi li divide è la sopraelevata, arteria indispensabile. Importante è l'esigenza di una riqualificazione del fronte mare (dalla fiera al porto antico) almeno in parte con un progetto di realizzazione di canali e lo spostamento di più attività. Le istituzioni rispondono con un Piano Regolatore a 10/15 anni come strumento di pianificazione dello scalo e con un Piano Urbanistico comunale come strumento di pianificazione della città. Il porto è gestito dalla Port Authority che ha sede a Palazzo San Giorgio. Tutte le attività che si svolgono in porto sono autorizzate o in regime di concessioni, nessuno è proprietario chi occupa uno spazio paga un canone concessorio. Il porto è la prima industria della nostra città ed è il primo porto in Italia per traffici ed occupazione. La sua caratteristica rispetto agli altri porti è quella di avere al suo interno tutte le attività:

Area costruzioni navali

Area bacini di carenaggio

Area refitting mega yacht

Area traghetti, crociere

Area contenitori a Sampierdarena

Rinfuse solide

Porto petroli (rinfuse liquide)

EMMEBIT: Area che verrà adibita probabilmente crociera.

Area turistica vicino al Nautico San Giorgio

Queste diversità di funzioni del nostro scalo è una ricchezza.

Oggi le navi sono più grandi non stanno più nelle insenature ma c'è bisogno di piazzali per movimentare i contenitori ad esempio Calata Bettolo dove sono già stati fatti dei riempimenti.

In 24/36h una nave di 20 mila TEU lunga 300 metri sbarca 10 mila contenitori e solo le gru del porto di Prà e Voltri (le più alte in Italia)

sono le uniche che permettono l'entrata di queste navi, ecco perché si ha la necessità di cambiare il porto. Non dimentichiamo inoltre che nei porti Voltri Messina e Sec abbiamo l'entrata dei treni che carichi di contenitori partono da Genova con destinazione Pianura Padana, al contrario non tutta la merce prodotta in Pianura Padana scende nel porto di Genova per essere imbarcata perché alcune aziende scelgono altri porti ritenendoli più tecnologicamente sviluppati.

Il porto ha bisogno di molte professioni la maggior parte legate alla meccanica navale: mancanza di saldatori, fresatori, tornitori, marittimi, ingegneri ma anche mancanza di manutentori tramite software da remoto. Non è necessario essere laureati, **è necessario saper ben utilizzare le tecnologie per poter applicarle al lavoro di oggi.** Nella parte del porto industriale che va dal porto Antico alla Fiera si trova un'azienda con una ventina di computer che dalla sede di Genova da remoto garantiscono assistenza a 600 navi in giro per il mondo.

Il porto ogni giorno è in concorrenza

Se il porto non è efficiente la merce va in altri porti, dobbiamo essere competitivi, dobbiamo reagire a quello che il mercato ci chiede, alle grandi navi porta contenitori che necessitano di infrastrutture nuove materiali ed immateriali, senza queste il nostro porto cresce meno rispetto ai porti del nord Europa, ad esempio il terminal super automatizzato di Rotterdam con navi, gru, contenitori e camion infatti qui non lavora alcuna persona.

La competizione tra scali e porti è una competizione tra sistemi territoriali, quindi si ritorna al tema del rapporto con la città.

Un porto, una città, un sistema territoriale vince quando il pubblico e il privato sono entrambi performanti; se ho un privato che investe, ma una burocrazia feroce, il privato non riesce a esplicitare i suoi effetti, non riesce a svolgere bene il suo lavoro, al contrario se ho un pubblico efficiente non ho una burocrazia, non ho un'impresa, **non ottengo nulla.** Tra i fattori di competitività un porto deve essere affidabile e trasparente (senza scioperi lavoratori e fermi

aziende), deve esserci un sistema efficiente di controlli inquadrato in uno sportello unico (dogana e sanità marittima) e **meno burocrazia**.

Il porto deve essere sempre in crescita mai stare fermo

Ci sono dei progetti in corso di studio, come la nuova Diga Foranea (costo circa 300 milioni finanziato), nel programma straordinario del porto (ex decreto salva Genova) necessaria per esigenze operative derivanti dalla grandezza delle navi e occasione per ampliare il porto verso il mare e allontanarlo dalla città, opera mastodontica, ma importantissima, **Genova vuole crescere**.

Un altro progetto è il Terzo Valico (galleria che dalla Valpolcevera arriva sino ad Arquata Scrivia.

- Stato di avanzamento dei lavori oltre il 55%
- opera interamente finanziata.

Quadruplicamento per Milano (in fase di progettazione) fruibile per Milano con collegamento ferroviario diretto con riduzione di costi e tempi di percorrenza.

Adeguamento parchi ferroviari a Voltri e Sampierdarena con 750 metri di binari, adeguare treni con gli standard europei.

Se non realizziamo il terzo valico rischiamo che gran parte del traffico vada verso Nord.

Ci sono inoltre da ricordare le infrastrutture ultimo miglio estremamente importanti ad esempio galleria dal molo nuovo che si collega con la Valpolcevera deve essere ristrutturata e permetterebbe l'uso di moltissimi treni con impatto ambientale ridotto. Nodo ferroviario di Genova, interamente finanziato tra Principe e Voltri che consente di separare il traffico merci da quello dei passeggeri migliorando la viabilità.

Altro grande progetto è la gronda di Ponente (prevede la realizzazione di 13 nuovi viadotti e l'ampliamento di quelli esistenti), per il porto è sicuramente utile perchè consente in qualche modo di migliorare l'accesso allo scalo evitando di far passare tutta la merce nell'attuale rete autostradale che è incastonata in mezzo alle case.

Nel porto importanti anche le infrastrutture immateriali ossia tutto ciò che produce sviluppo economico e benessere collettivo (aziende, armatori, spedizionieri, agenti marittimi ecc, tutti comunque gestiti dall'autorità portuale).

Tante società devono automatizzarsi perchè con l'automazione sono più sicuri rispetto a quelli convenzionali, hanno un risparmio sui costi e hanno miglior prestazione (si da la possibilità di interagire tra fornitore e cliente).

La tecnologia per un porto industriale ai giorni nostri è molto importante perchè ha lo scopo di non impattare sulla viabilità cittadina, rendere più performante il lavoro del terminal e del cluster portuale, soprattutto in una città come Genova che in campo marittimo ha lasciato un segno nella storia del nostro paese.