

Dalla Diga al Terzo Valico: l'occasione unica che Genova non deve farsi scappare / Analisi

03 giugno 2023 - Fabio Capocaccia



Tra due anni sarà operativo il Terzo Valico, atteso da 125 anni (primo progetto dell'ing. Navone 1899!). E Genova sarà per la prima volta connessa con l'Europa con una linea moderna, adeguata agli standard europei

Giorni fa si è tenuta, presso il **Propeller Club di Genova**, una bella riunione sul tema “Shipping global-local”, sotto la attenta regia di Giorgia Boi, e con la partecipazione di un personaggio di primo piano: **Stefano Messina, armatore, terminalista e presidente di Assarmatori**. Gli armatori – dice Messina – si stanno attrezzando per un futuro impegnativo, e hanno investito, come mai nella storia, nell'acquisto di nuove navi, MSC in testa. Domanda implicita: e i porti cosa fanno?

Mi sono sentito in dovere di intervenire, data la mia passata esperienza: e qui riassumo, anche per aderire a qualche benevola richiesta, le conclusioni. Il porto di Genova, come alcuni – non tutti – altri porti italiani, ha sofferto, semplifico molto, per due storiche insufficienze: la mancanza di spazi in banchina (con la città che preme alle spalle) e **la carenza di collegamenti ferroviari efficienti con l'entroterra** (con la città che soffre – come traffico e come ambiente – per ogni camion che l'attraversa). Sul secondo punto aggiungo che, nel caso di Genova, le due linee attuali sono di concezione ottocentesca (1853 e 1878): ancora oggi la quota del traffico su ferro è bloccata su un misero 15%, mentre i porti europei (ma anche Trieste) sono oltre il 50%. Lo stesso Messina ha confermato, con tristezza, che la sua compagnia, trasferendosi negli anni novanta da Spezia a Genova, era passata da un 50% di ferro al 20% circa attuale, pur essendo da sempre strutturata per far treni. Come effetto: **il porto di Genova si limita a servire essenzialmente**

il nord Italia e la quota di traffico verso il centro Europa è ancora oggi trascurabile. Un porto con portata locale, nonostante la sua invidiabile posizione geografica – global e non local! – di accesso naturale dell’Oltre-Suez verso il Centro Europa.

Tra due anni sarà operativo il Terzo Valico, atteso da 125 anni (primo progetto dell’ing. Navone 1899 !). E Genova sarà per la prima volta connessa con l’Europa con una linea moderna, adeguata agli standard europei (peso, lunghezza, velocità e sagoma dei treni). Nel frattempo, il porto si sta adeguando alla nuova linea, sia nell’ultimo miglio che nei parchi ferroviari. E, fatto ancora più rilevante, **sta progettando e costruendo la diga che consentirà di ricevere le navi più aggiornate**, ma anche di “linearizzare” la banchina aumentando gli spazi a terra, così risolvendo le sue due limitazioni (vedi sopra).

Non solo: ma come effetto delle leggi post-Morandi e PNRR, il porto dispone già oggi di una base finanziaria come non mai avvenuto, almeno dai tempi del Duca di Galliera in poi. Il tutto facilitato da una invidiabile – ed insolita – assonanza di obiettivi tra Regione, Comune, e Porto. In definitiva: si apre nei prossimi dieci anni uno scenario nuovamente internazionale e, con il porto re-inserito nel panorama europeo e con una città che – come dice il Sindaco – potrebbe riacquistare quel ruolo di capitale dello shipping internazionale che aveva in passato, **giusto ai tempi del Duca di Galliera**.

Questo è in estrema sintesi lo scenario su cui dobbiamo seriamente riflettere. Per domandarci se stiamo facendo tutto il possibile – ciascuno nel suo ruolo – per farci trovare pronti al salto epocale. Un dato positivo: i tre più grandi armatori mondiali sono tutti attestati, ormai irreversibilmente, su Genova- Savona. Ma anche una nota di preoccupazione: il mondo della logistica, con gli spedizionieri così frazionati, sarà in grado di crescere, di evolversi, di associarsi, per passare rapidamente dal singolo container su camion al treno internazionale? E le ferrovie: a Nord del Terzo Valico, sarà **rapidamente potenziata la prosecuzione verso Milano e la Svizzera?**

Pensiamoci bene: si tratta di un’occasione unica, che capita una volta ogni cento anni.

Fabio Capocaccia

Pres. on. IIC, già ai vertici del CAP/Autorità Portuale di Genova