

RENATO MIDORO

*Prof. ord. di Economia e Gestione delle Imprese di Trasporto
nell'Università degli Studi di Genova*

CONCRETIZZARE IL SISTEMA PORTUALE LIGURE

Il dibattito che si è sviluppato sulle colonne del Secolo XIX a seguito della proposta avanzata da Giorgio Carozzi di realizzare un *terminal container* alla Ceres/Amsterdam, di grande capacità produttiva, quale ipotesi tecnico-organizzativo-gestionale di (presunto) gradimento della Maersk, mi è parso di grande interesse.

Nel merito di questa proposta ritengo che le soluzioni tecnico-organizzative debbano essere individuate dalle imprese terminalistiche stesse, sulla base delle proprie valutazioni dei flussi di traffici attivabili e delle politiche di investimento in infrastrutture e sovrastrutture che esse sono disposte a realizzare (formalizzate in un *business plan*), nonché sulla base di rapporti "tecnico-economici" e contrattuali-concessori con l'Autorità Portuale, la municipalità e gli altri *stakeholders*, per i riflessi occupazionali e di impatto territoriale che l'avvio di un terminal comporta.

Penso, comunque, che un *terminal* tipo "Paragon", quale quello che l'americana Ceres sta realizzando nel porto di Amsterdam, sia più adatto ad un porto di trasbordo, dotato di ampi piazzali, in grado di attrarre e di "lavorare" velocemente una *jumbocontainer over 6000 teus* di portata, piuttosto che a porti di *hinterland* quali quelli del sistema portuale ligure.

L'elemento positivo che trovo nel dibattito è soprattutto quello relativo al rilancio del concetto sistemico della portualità ligu-

re richiamato, in più occasioni, dai Presidenti delle Autorità Portuali di Genova, La Spezia e Savona.

A mio avviso, necessita che l'elaborazione si spinga più innanzi, che concretizzi le formulazioni di principio, largamente condivisibili, sul superamento delle parcellizzazioni, dei campanilismi, dei localismi tra i porti liguri per la creazione di una piattaforma logistica ligure che faccia perno sul sistema portuale ligure, con la finalità di attrarre i traffici e che possa contare su di una massa programmata di investimenti privati e pubblici in grado di realizzare un sistema infrastrutturale ferroviario e autostradale all'altezza, nonché di costruire *distripark* per la lavorazione delle merci.

In questa chiave vi sono più soggetti che devono dispiegare la propria iniziativa.

La Regione deve, attraverso il Piano Regionale dei Trasporti, svolgere un ruolo di orientamento, programmazione e regia, raccordandosi al Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica che prevede finanziamenti a supporto delle piattaforme logistiche. Ad esempio, tra gli altri contenuti, in questa sede potrebbero essere considerati i futuri auspicabili assetti di valenza trasportistica, in una logica plurisettoriale, delle aree di Cornigliano.

Le stesse tre *Port Authority* possono perseguire momenti concreti di confronto per individuare le sinergie e le complementarità dei tre scali, per avviare iniziative in comune. In questa ottica sarebbe auspicabile la costituzione di un tavolo paritetico per la verifica delle linee dei rispettivi Piani Regolatori Portuali (che disegnano le linee strategiche di sviluppo di ciascun porto), al fine di concordare assieme sulle rispettive vocazioni ed eliminare le duplicazioni, con l'obiettivo di giungere ad un Piano coordinato della portualità ligure, in coesistenza virtuosa con le esigenze economico-sociali e ambientali delle città interessate.

Alle imprese terminalistiche spetta il compito di competere sul mercato, attrarre le linee, gestire a costi e ricavi le operazioni portuali e, auspicabilmente, realizzare un profitto.