

Genova, specchio della realtà portuale italiana

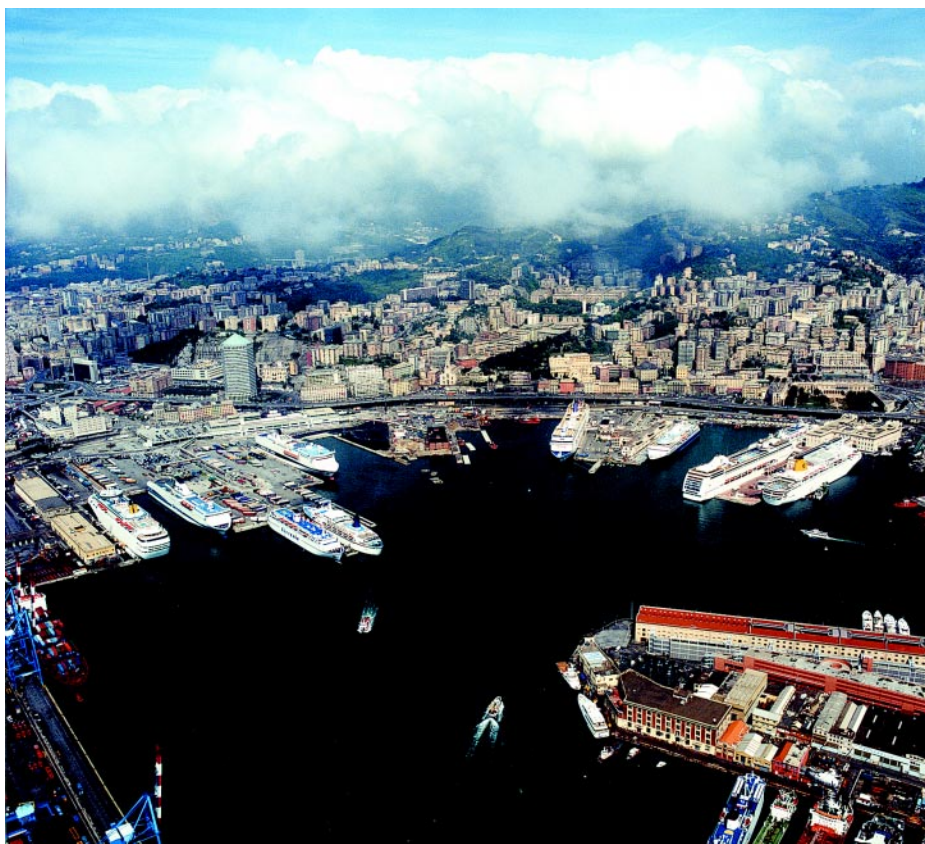
Il porto di Genova e la sua storia recente sono l'esempio più significativo di quanto avvenuto nella portualità italiana negli ultimi 20 anni, dalla crisi profonda al rilancio, dalla messa a punto di un Piano regolatore ai nuovi sviluppi del mercato; ma il maggiore porto italiano è anche un caso emblematico dell'articolazione dei finanziamenti riversati sulla portualità e della capacità di spesa di un ente gestore.

Il periodo 1983-84 è stato quello "delle sirene del porto che non suonavano", per mancanza di navi; un articolo di Alan Friedman, all'ora corrispondente in Italia del Financial Times, l'8 febbraio 1984 fotografava la situazione con un articolo intitolato "Apathetic Genoa drifts into obscurity", sostenendo che una Genova senza interesse va alla deriva senza accorgersene, e si appresta a chiudere l'attività portuale.

Inizio della ripresa

Ma sempre nel 1984 il Presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova, Roberto D'Alessandro, presenta i libri blu che fotografano la situazione dello scalo e propongono un rivoluzionario progetto di ristrutturazione, che prevede la privatizzazione del porto, la riduzione degli organici a un livello fisiologico (sostenendo che esisteva un eccesso di manodopera) e l'obiettivo di raggiungere un traffico container di un milione di contenitori nel 2000.

In termini di opere infrastrutturali questo ha significato innanzitutto la realizzazione di nuovi terminal container, uno nel porto vecchio, ristrutturando la vecchia calata Sanità (160 mila metri quadrati, di cui 135 mila di piazzali operativi), l'altro completamente nuovo, a Voltri (un investimento di circa 200 miliardi di lire, per un'area a mare di



Genova: veduta del porto vecchio

oltre un milione di metri quadrati), ma anche un progressivo recupero del porto vecchio (dove sono inserite anche funzioni turistiche), la ristrutturazione dei bacini di carenaggio e il riassetto dei moli di Sampierdarena.

Oggi questo piano è stato attuato – afferma Fabio Capocaccia, Segretario generale dell'Autorità portuale di Genova – anche se in tempi più lunghi di quanto si prevedesse, ma in certi casi molto prima, perchè il milione di contenitori è stato

raggiunto nel 1998, con due anni di anticipo (grazie anche al successo di Gioia Tauro, ndr).

La privatizzazione all'inizio non era tale – continua Capocaccia – ma solo la trasformazione di un grande ente pubblico in tante società, con capitale misto, di cui il pubblico manteneva la quota di controllo.

La seconda fase, iniziata solo negli anni Novanta, ha visto la cessione delle banche dall'ente pubblico ai privati, resa

Andamento degli investimenti pubblici e privati nel porto di Genova (1995 - 2002) - milioni euro

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Totale
Investimenti pubblici	23,1	8,0	32,2	26,0	13,4	51,2	78,8	87,1	319,9
Autofinanziamento	3,6	7,0	4,4	1,5	4,4	2,7	3,2	1,6	28,3
Totale	26,7	15,0	36,5	27,5	17,9	53,9	82,0	88,7	348,2
Manutenzioni	1,6	2,7	2,3	4,2	5,6	4,3	7,5	7,1	35,4
Totale Pubblico	28,3	17,7	38,8	31,7	23,5	58,2	89,5	95,8	383,6
Investimenti privati	32,9	41,3	33,0	37,5	45,4	26,6	17,0	20,7	254,5
Totale generale	61,2	59,1	71,9	69,2	68,9	84,8	106,5	116,5	638,0

Elenco opere finanziate e finanziabili nel triennio 2003-2005 nel porto di Genova

Interventi finanziati dalla legge 413/98 e successivi ri-finanziamenti				
Ambito Prp	Opere	Stato progetto	durata lavori	Costo euro
RFK3	Recupero funzionale aree e pontile in ambito superbacino	Definitivo	48 mesi	28.515.000
PMS8	Realizzazione di un pontile nell'ambito portuale di Genova Sestri ponente	Definitivo	30 mesi	10.800.000
RFK3	Recupero funzionale di Molo Giano, razionalizzazione delle aree in testata e predisposizione per il posizionamento del nuovo bacino di carenaggio	Preliminare	30 mesi	9.300.000
PA3	Ponte Doria: nuovo banchinamento ponente	Definitivo	42 mesi	5.200.000
S6	Recupero funzionale aree polo alimentare e bunkeraggio	Preliminare	24 mesi	15.000.000
S6	Ampliamento del terminai contenitori di Calata Sanità	Preliminare	36 mesi	30.000.000
S2	Costruzione di una banchina tra il Molo Nino Ronco e Ponte Canepa e formazione del piazzale retrostante fase 1	In appalto	6 mesi	3.780.000
S2	Costruzione di una banchina tra il Molo Nino Ronco e Ponte Canepa e formazione del piazzale retrostante fase 2	In appalto	30 mesi	12.900.000
S1	Recupero ed ammodernamento infrastrutture ed impianti ferroviari portuali	Preliminare	30 mesi	3.600.000
TOTALE				119.095.000

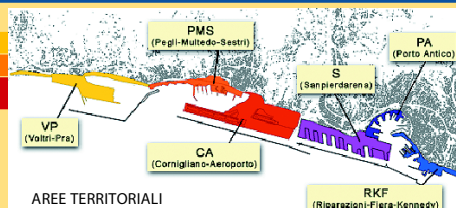
Interventi finanziabili con fondi del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti				
Ambito Prp	Opere	euro		
RFK	Realizzazione nuova darsena nautica e ampliamento darsena tecnica	22.000.000		
RFK	Opere edili per insediamenti industriali	3.000.000		
RFK	Recupero funzionale banchina Molo Giano	11.000.000		
PA	Ampliamento terminai crociere Ponte dei Mille	12.000.000		
S	Riconfigurazione di piazzali, viabilità e parchi ferroviari nel compendio "Ponte Eritrea/Ponte Libia"	16.500.000		
S	Ampliamento testata Ponte Rubattino	5.500.000		
S	Adeguamento imboccatura porto lato ponente	2.500.000		
CA	Allargamento terrapieno aeroportuale pavimentazioni relative	43.000.000		
vP	Banchinamento levante sesto modulo Voltri	12.000.000		
VP	Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino di Voltri	18.000.000		
TOTALE				145.500.000

Nuovi interventi da finanziare su fondi del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti				
Ambito Prp	Opere	euro		
PA	Nuovo banchinamento di ponente di Ponte Parodi	6.000.000		
PA	Ampliamento di Calata Darsena	2.000.000		
TOTALE				8.000.000

Interventi co-finanziabili nell'ambito del Docup Obiettivo 2 Unione europea				
Ambito Prp	Opere	Fondo europ. di sviluppo regionale	Autorità portuale di Genova	Costo totale euro
RFK	Intervento di realizzazione di un capannone nelle aree di Levante destinato ad un aumento quantitativo e qualitativo dell'offerta di spazi da dedicare ad imprese del distretto industriale	6.480.000	4.320.000	10.800.000
-	Interventi di ammodernamento delle strutture informatiche e telematiche al servizio della Comunità Portuale.	558.000	372.000	930.000
S	Razionalizzazione dell'attività di movimentazione e deposito di rinfuse liquide alimentari presso Calata Mogadiscio.	1.800.000	1.200.000	3.000.000
P	Rifunzionalizzazione edificio Ponte Caracciolo	1.530.000	1.020.000	2.550.000
RFK	Ristrutturazione edifici nell'area Molo Vecchio finalizzati al trasferimento della caserma della Guardia di Finanza	1.350.000	900.000	2.250.000
TOTALE				19.530.000 37.815.353.100

Interventi finanziabili dalla legge 166/2002				
Ambito Prp	Opere	Procedure richieste	euro	
RFK3	Acquisizione del nuovo bacino		15.000.000	
RFK3	Adeguamento strutturale e rifacimento impiantistica dei bacini di carenaggio		12.150.000	
55	Ristrutturazione dell'ambito Idroscalo - San Giorgio - Rubattino	Consiglio sup. dei Lavori pubblici	30.000.000	
PMS	Riassetto del bacino di Mulledo (primo lotto)	Accordo di programma	79.000.000	
TOTALE				286.150.000

Interventi finanziati dalla legge 426/98				
Ambito Prp	Opere	euro		
-	Progetto per la realizzazione dell'autoporto	13.430.000		
TOTALE				13.430.000
TOTALE GENERALE				591.705.000



Fonte: Autorità portuale di Genova, Piano operativo triennale 2003-2005, approvato dal Comitato portuale del 13 dicembre 2002

possibile per l'effettivo risanamento del porto e il ritorno dei traffici; in precedenza, le prime società miste erano in perdita, e la partecipazione dei privati si è andata diluendo fino a scomparire attraverso la riduzione di capitale per perdite. Di fatto, fra il 1990 e il 1993 – come scriveva sul numero 2 della rivista *Kineo* l'allora presidente del Consorzio, Rinaldo Magnani – il maggiore scalo marittimo italiano ha compiuto una trasformazione quale non aveva conosciuto negli ultimi trent'anni: nel 1993 era stato privatizzato l'85 per cento delle aree portuali (e il restante 15 per cento era in fase di assegnazione), si erano insediati 17 nuovi terminalisti e acquisiti impegni dei privati per investire 300 miliardi di lire nell'azienda del porto (oltre 150 milioni di euro), e questo ha cominciato ad avere effetti visibilissimi sul traffico.

La rivoluzione del 1994

Nel 1994 è stata varata la legge 84 di riforma portuale, che nella sostanza prende spunto dall'autoriforma genovese e la rende obbligatoria per tutti i porti italiani.

L'1 gennaio 1995 nasce poi l'Autorità portuale di Genova, la prima in Italia proprio perchè – precisa Fabio Capocaccia (nominato Commissario nel periodo di transizione) – avendo trasferito tutte le gestioni operative ai privati, l'ente pubblico poteva essere chiuso e si poteva dare vita a una Autorità di controllo. In questo modo il porto di Genova ha anticipato la rivoluzione della portualità italiana rappresentata dalla legge 84/1994, che ha avuto il merito di rompere il lungo periodo di asfissia – come lo definisce il presidente di Assoport, Tommaso Affinita – e introdurre grandi elementi di novità istituzionali:

– l'istituzione delle Autorità portuali,

ciò di un ente regolatore di livello nazionale che detta e fa rispettare le regole del gioco nell'ambito del porto;

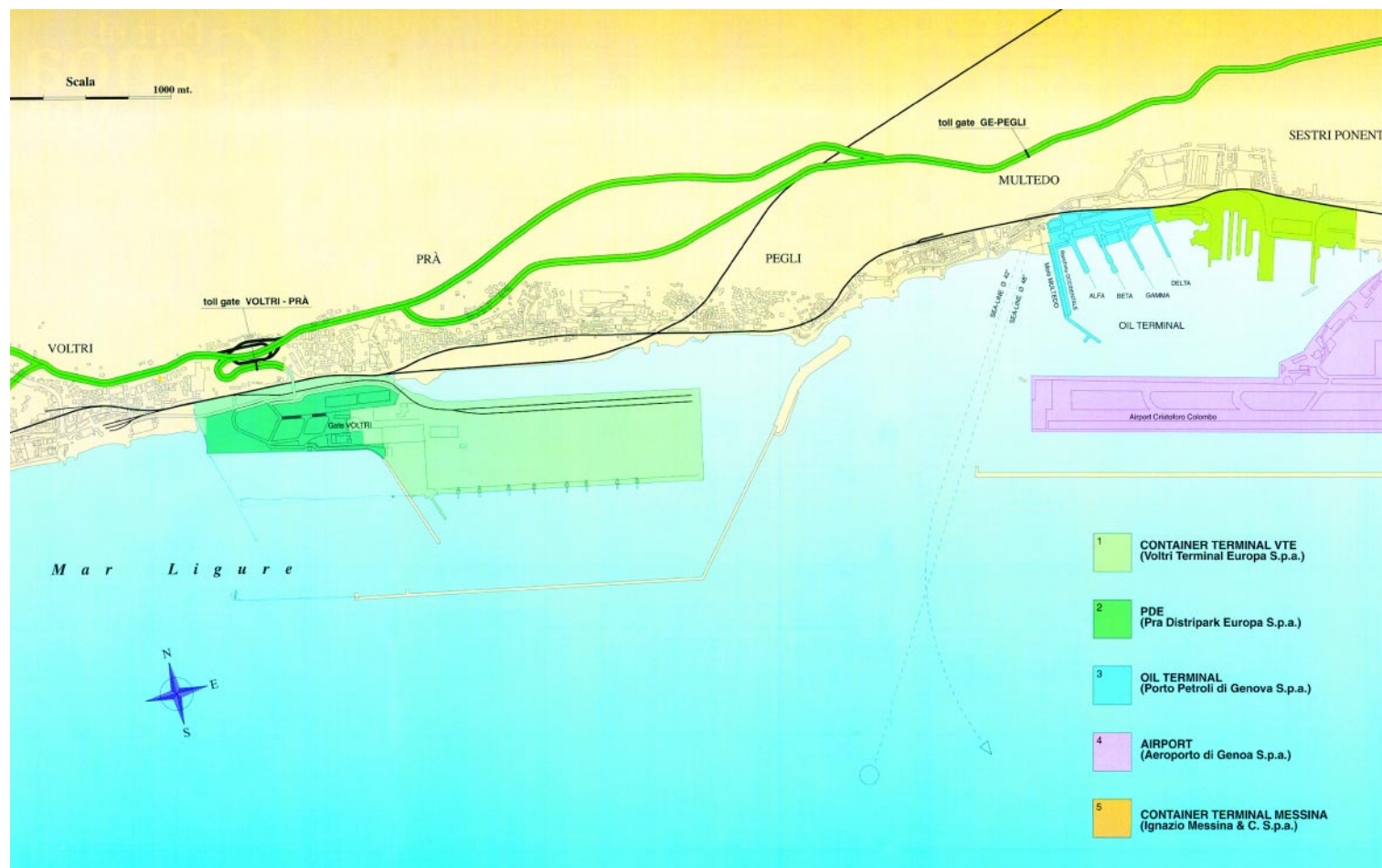
– la privatizzazione delle banchine e l'arrivo di capitali privati, che hanno portato sulle banchine l'esperienza propria del capitale privato, anche di grandi operatori internazionali, come Evergreen a Taranto, la Contship, la Singapore Authority (sia pure con vesti societarie diverse);

– la capacità dimostrata dalle compagnie portuali a trasformarsi in imprese portuali, in grado di competere anch'esse sul mercato.

Il rilancio degli anni Novanta

Negli anni Novanta Genova rappresenta quindi il caso più significativo del rilancio che progressivamente interessa l'intera portualità italiana, fermo restando l'enorme e benefico impatto dell'aper-

Genova: pianta generale PRG 2002



tura di Gioia Tauro, che intercetta la rotta Suez-Gibilterra, percorsa dalle grandi navi container giramondo, e riversa poi il traffico sugli altri scali mediterranei, primo fra tutti Genova, attraverso le cosiddette navi feeder.

Così, se nel 1993 Genova ha ancora un traffico contenitori da anni Ottanta (tra i 200 mila e i 300 mila teu), dopo sei anni raggiunge un volume di 1,5 milioni di teu, quintuplicando il traffico.

Nello stesso periodo, le merci varie sono raddoppiate, grazie ai collegamenti con porti del nord Africa, che non sono containerizzati ma hanno un traffico di tipo convenzionale in continua crescita.

Le rinfuse, dal carbone al petrolio, sono diminuite, il che non va male – sostiene Capocaccia – perchè sono prodotti a basso valore aggiunto e creano qualche problema con la cittadinanza.

Ma soprattutto Genova ha registrato uno sviluppo consistente nel traffico passeggeri, sia crociere che traghetti: per le

crociere i passeggeri sono quadruplicati, passando da 150 mila l'anno (il livello dei primi anni Novanta) agli attuali 600 mila; per i traghetti, un settore più stabile in quanto riguarda essenzialmente i collegamenti con le isole, l'aumento è costante, e da 1,8 milioni l'anno è cresciuto fino ai 2,6 del 2002.

Complessivamente, nel 2002 il porto di Genova ha superato quota 50 milioni di tonnellate di traffico complessivo, nel quale è compresa la flessione delle rinfuse petrolifere e il grande sviluppo delle merci ricche, come i container, mostrando una sostanziale (e gradita) riconversione in scalo ad alto valore aggiunto.

Il Piano regolatore

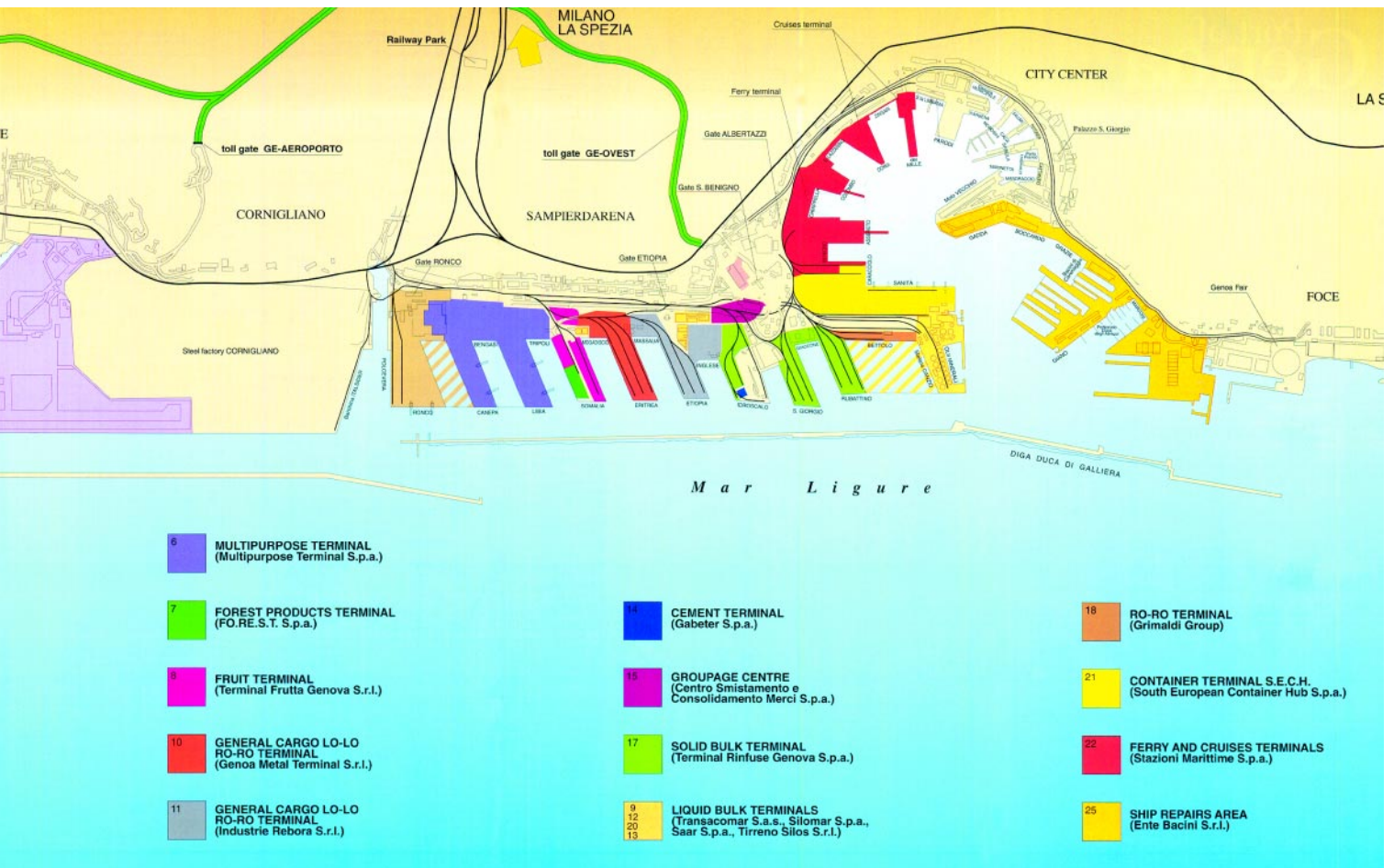
Un'altro primato dello scalo ligure è il Piano regolatore portuale (Prp), previsto dalla legge 84/1994, avviato nel 1996 e approvato nel 2001: due anni per esse-

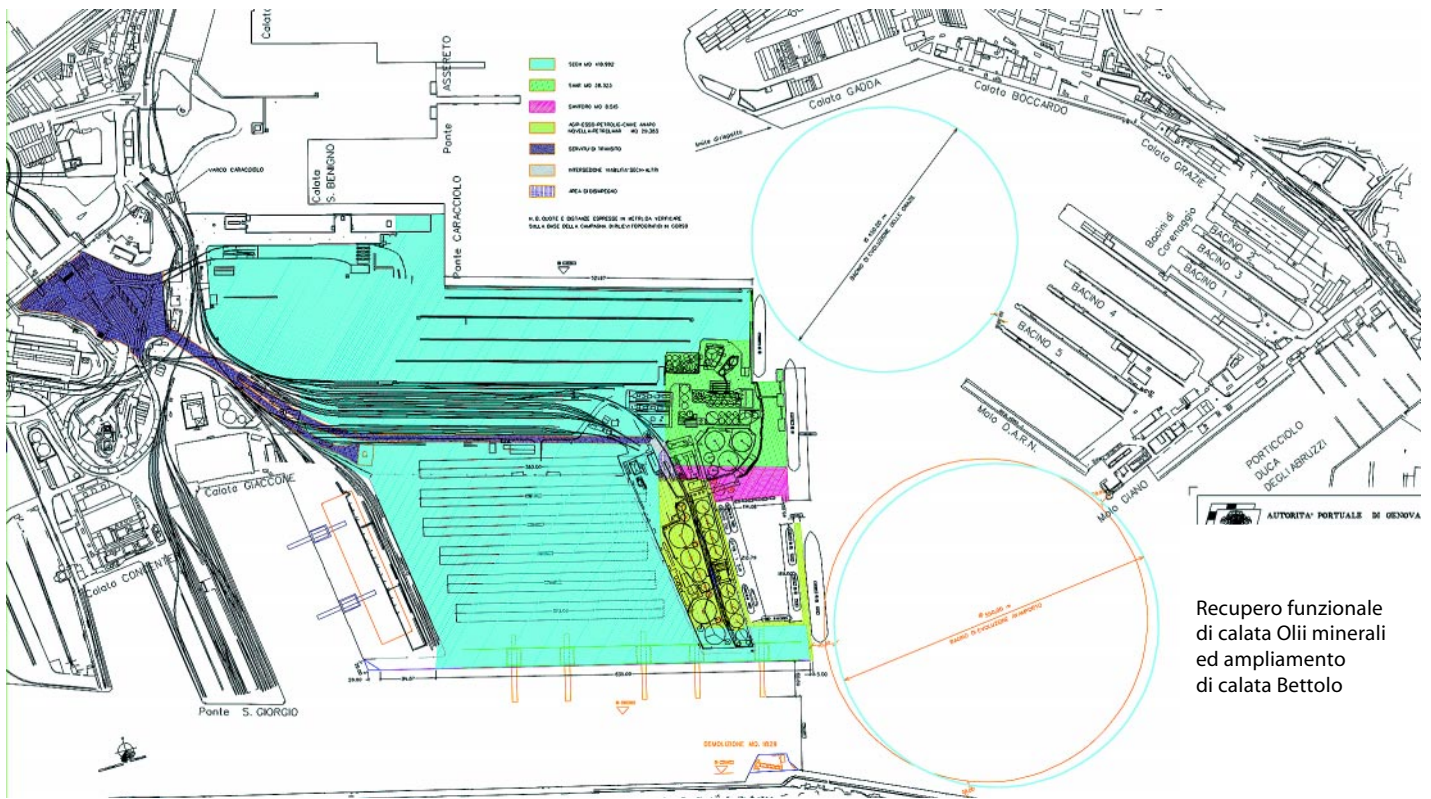
re completato e ulteriori tre anni per essere approvato (è il già citato problema delle lentezze procedurali, ma cinque anni sono un tempo che il dinamismo di questo settore non può tollerare – sostiene Fabio Capocaccia – tenendo conto che qualsiasi variante deve ripercorrere l'iter del Piano regolatore, con il rischio di non arrivare mai all'equilibrio, perchè quando il Piano è approvato deve essere subito modificato).

Dal punto di vista degli obiettivi, il Piano riguarda a quasi 4 milioni di teu l'anno entro dieci anni, contro 1,7 milioni previsti nel 2003.

Per raggiungere questo obiettivo occorrono grandi investimenti, da effettuare in una città portuale estesa lungo la costa, dove il porto rappresenta il fronte a mare del centro abitato.

“Il problema del Piano regolatore, per un porto come il nostro – sottolinea Capocaccia – è quello del rapporto con la città, di qualità della vita, per questo





non è più pensabile fare opere come quelle degli anni Quaranta e Cinquanta, come l'interramento di una spiaggia, nè è pensabile di proporle, ma comunque è necessario rispondere sia alle aspettative della cittadinanza di un recupero di questo fronte, sia alle esigenze di un porto che cresce nei traffici e ha bisogno di espandersi".

Così nel Prp si sono previste espansioni collocate al di là di strutture già esistenti, che non sacrificano nulla del litorale già disponibile per funzioni urbane, anzi, il Piano ne restituisce dei tratti alla città.

Nuove superfici container

Nel 1993 i grandi interventi sono stati la costruzione dei terminal container di Calata Sanità, nel porto vecchio, e di Voltri, mentre per il resto si è trattato di ristrutturazione di elementi esistenti. Oggi il settore container continua a rappresentare l'elemento di maggiore impegno, sia come investimento che come interventi infrastrutturali.

Innanzitutto – rivela Fabio Capocaccia – il Piano prevede di triplicare la superficie del terminal di calata Sanità, crean-

do spazi per un totale di un milione di contenitori attraverso il riempimento dello specchio acqueo fra il ponte Rubattino e calata Canzio; l'avvio dei lavori è condizionato dalla mancanza di spazio e quindi da una serie di traslochi di attività che devono essere fatti prima dell'intervento.

Allo stesso modo si raddoppia il terminal Messina, all'estremità occidentale del bacino di Sampierdarena, interrando lo specchio acqueo fra i ponti Ronco e Canepa per portarlo da 250 mila a circa 500 mila di teu di capacità; come per calata Sanità, l'avvio dei lavori è condizionato dalla mancanza di spazio e quindi da una serie di traslochi di attività che devono essere fatti prima dell'intervento; per ora sono state rinforzate le testate e quindi delimitato il bacino.

Quanto al terminal di Voltri, che attualmente movimentava quasi un milione di teu l'anno, il Piano regolatore portuale punta a raddoppiarne la capacità, che in questo caso significa però realizzare nuove opere a mare, con il prolungamento di altri 500 metri della diga foranea e l'interramento di una parte di mare al di là della zona già tombata (quella dove oggi si trovano gli uffici e gli svincoli d'accesso); per questo è in corso un dibattito con la città, non tanto per le nuove banchine, che sono appunto al di là di una zona tombata, quanto per il prolungamento della diga foranea e le sue implicazioni sulla vicina spiaggia di Voltri.

Terminal passeggeri e città

Per il terminal passeggeri, collocato nel porto vecchio, il Piano regolatore presenta alcune idee guida abbastanza innovative. Dal punto di vista delle opere marittime si afferma il criterio che in un porto semicircolare non abbia senso avere moli rettangolari e specchi acquei trapezoidali, perchè gli accosti sono limitati dalla dimensione d'accesso dal mare, con nessuna influenza della base larga verso terra, mentre le superfici dei pontili sono sempre utili; così si sta passando a moli trapezoidali e specchi d'acqua rettangolari, recuperando il più

possibile i triangoli di spazio altrimenti inutilizzati (lavori di questo tipo sono già iniziati e altri sono in corso).

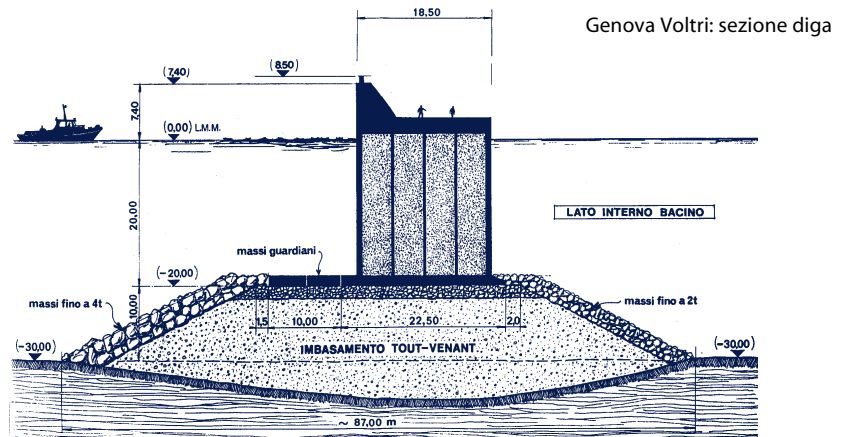
Un secondo aspetto riguarda il rapporto con la città: "noi diciamo che la città ha diritto di affacciarsi sul porto – afferma Capocaccia – però il porto è una struttura che lavora e la città non può sostituirsi ad esso".

La soluzione del Piano, sintetizzata dallo slogan "la città si affaccia su un porto che lavora", è quella che si è sempre utilizzata quando manca lo spazio, cioè intervenire su più livelli, oltre a concentrare nell'arco portuale, che è a diretto contatto con il centro storico, tutte le funzioni armonizzabili con la città, quindi il

traffico passeggeri, costituito da potenziali turisti che vogliono visitare la città, e non avrebbe senso portarli a Voltri.

Nel porto vecchio esistono due livelli, ormai definiti lungo quasi tutto l'arco portuale: un livello città a quota 10 metri sul livello del mare, e un livello porto, a livello di banchina, a 2 metri slm.

Al livello superiore si trova una passeggiata a mare che percorre l'intero arco portuale, già realizzata per circa il 70 per cento (tutta la zona del molo vecchio, la piazza della Stazione marittima, il percorso che porta alla Lanterna), mentre a livello porto si svolgono tutte le operazioni di imbarco sbarco delle navi traghetto e da crociera.



Genova Voltri: sezione diga



Genova Voltri: veduta generale