

Il porto di Genova guardi anche vicino

PIERFRANCO PELLIZZETTI

Le tesi di Renato Midoro (antico sodale nelle battaglie per i diritti civili di stagioni democraticamente ben più favorevoli dell'attuale), esposte nei giorni scorsi sul *Secolo XIX*, hanno trovato immediato rimbalzo nel convegno nazionale dell'Ulivo-Ds indetto a Roma il 15 giugno. "Italia: piattaforma logistica del Mediterraneo", titolava l'incontro romano; essere "porta mediterranea per i traffici Europa-Far East", questo il ruolo che Midoro indicava al nostro porto. Insomma, in entrambi i messaggi appare chiaro come la portualità italiana e - in particolare - genovese debbano attrezzarsi a cogliere al meglio le grandi opportunità che si stanno creando nel quadrante asiatico, all'altro capo del mondo, giocando la partita globale in atto. Come non convenirne?

Eppure qualche dubbio permane sull'adeguatezza del nostro "posizionamento in campo". Per esempio esaminando la provenienza dei flussi di merce trattate nei nostri scali. A partire da Genova - leader italiano nei traffici marittimi - il cui principale cliente risulta essere, per quasi la metà (42%) dei volumi movimentati, la limitrofa area lombarda. Dato che ci declasserebbe a porto prevalentemente regionale.

C'è poi la questione della tipologia della merce trattata. Midoro ci informa che il traffico mondiale container quest'anno dovrebbe «raggiungere la cifra record di 400 milioni di teu (unità di misura che corrisponde a un container da 20 piedi)». In perfetta sintonia, l'amministratore delegato del Vte Saskia Kunst propone di innalzare l'obiettivo dell'affiseco di Piano, che ipotizzava 3 milioni di teus in transito per il varco genovese, portandoli a 4. Siamo proprio sicuri che questo sia un programma particolarmente attraente (oltre che realistico), visto che Genova non è Gioia Tauro? Ossia, non ha alle proprie spalle lande deserte ma - semmai - un tessuto urbano antico e delicatissimo? Ci dice nulla - in tema di desiderabilità dello sviluppo portuale - il fatto che i traffici nei porti atlantici sono containerizzati solo molto parzialmente (dati al 2002 in milioni di tonnellate: Rotterdam 62,2 su 315, Anversa 46,5 su 130, Amburgo 4,7 su 92,7)? Ma - tant'è - siamo un po' tutti vittima della "sindrome cinese" alla moda.

Le nostre industrie - stando ai si dice - dovrebbero delocalizzare le produzioni in Cina. Poi arriva la recentissima ricerca della Fondazione Edison che spiega come questa ipotesi sia fuori

dalla portata di un sistema industriale come il nostro, in cui le imprese con almeno 500 milioni di fatturato non superano la quarantina e il cui primo mercato di sbocco resta quello interno europeo (53%).

I nostri porti dovrebbero concentrarsi nell'intercettazione dei traffici estremo-orientali via Suez (quando la prova provata dimostra che quelli tendono ad indirizzarsi altrove) dimenticando le possibilità che ci offre un bacino del Mediterraneo che sta trovando la propria dimensione non solo come spazio di attraversamento; mentre si sta formando una vera e propria "economia mediterranea", nei cui confronti non risulta in elaborazione una corrispondente politica italiana (e da Bruxelles, qualcuno ci segnala che una tale politica già l'avrebbero messa in campo i tedeschi).

In ogni caso, tanto la scelta dell'Italia "piattaforma logistica del Mediterraneo" come quella di "Genova porta d'Oriente" presuppongono una politica.

Certo, nel 2000 il nostro Parlamento aveva varato un Piano generale dei trasporti e della logistica. Ma poi il prezioso documento è rimasto a prendere polvere negli scaffali di qualche ufficio.

Domanda: è sufficiente spolverare quelle carte preziose o bisognerà aggiornarne le analisi

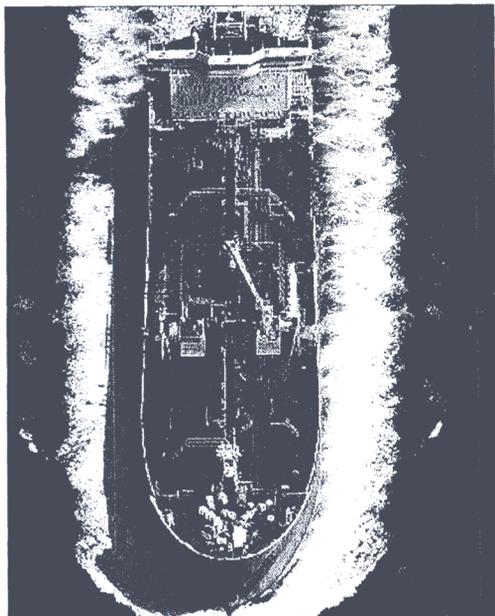
alla luce di scelte di indirizzo che ancora debbono essere compiute?

Resta fermo il fatto che mentre scrutiamo gli aquiloni che svolazzano da Oriente, mentre inseguiamo sogni velleitari e trionfalistici perché avulsi dal riconoscimento delle condizioni reali in cui ci troviamo, le repliche quotidiane sono di una durezza da togliere il fiato. Prima di tutto per noi genovesi.

Dunque, ci appresteremmo ad accogliere container a milioni? Intanto Piero Lazzeri, presidente della locale associazione spedizionieri, denuncia il fatto che ai terminal di Voltri - dei 130 container giornalieri mediamente in arrivo - le dogane non riescono a verificarne più di 60-70!

Verrebbe quasi voglia di fare della macabra ironia riprendendo la battuta di uno spiritaccio come Ambrose Bierce (lo scrittore americano, specialista in racconti grotteschi, di cui l'editore Baldini Castoldi ha recentemente ripubblicato il divertente *Dizionario del diavolo*), quando così definisce un porto: «luogo dove le navi che cercano riparo dalle tempeste cadono in preda della furia distruttiva dei doganieri».

Pierfranco Pellizzetti insegna networking e comunicazione a Genova.



La nave petroliera "Ibiza" della compagnia Calia in navigazione nel mare Mediterraneo

