

Che destino crudele subiscono i porti

Quelli liguri in particolare

di Alessandro Laghezza

Drammatico , come tutti i porti italiani (Ugo Patroni Griffi)
che soffrono la farraginosità dei processi autorizzativi e per i
bizantinismi del codice degli appalti.

Non ha dubbi il presidente di Confetra Liguria Alessandro
Laghezza: sulle infrastrutture serve una rivoluzione culturale.
Dopo anni di incuria e mancati investimenti, le infrastrutture liguri si
trovano in uno stato di degrado inaccettabile per una Regione nella
quale logistica e portualità rappresentano il 14 per cento della
ricchezza prodotta.

Dopo anni di convegni in cui abbiamo magnificato la capacità dei
nostri porti di diventare l'hub logistico non solo dell'Italia ma anche
del centro Europa, dobbiamo tristemente constatare come tutte le
grandi opere portuali, inclusi i dragaggi, viaggiano con fortissimo
ritardo. A questi ritardi si sommano quelli delle infrastrutture stradali
e ferroviarie; di fatto solo il Terzo Valico sembra pur faticosamente
procedere, mentre su Ferrovia Pontremolese e Gronda, vitali per tutto
il sistema ligure, si sono spese fino ad oggi solo parole. Il porto di
Genova, Voltri escluso, è di fatto bloccato nel suo sviluppo da
inadeguate connessioni ferroviarie e stradali, dalla posizione della diga
foranea e dell'aeroporto; il nuovo terminal di Vado si scontrerà presto
con i limiti di una autostrada satura e lontana dal Porto. A La Spezia,
dopo 20 anni di immobilismo, dovrebbe partire un importante piano
di sviluppo di banchine, del quale però, in assenza di certezze sui
dragaggi, non si vede ancora traccia. Questo senza dimenticare lo
stato penoso di tutto il sistema autostradale ligure, saturo ed

inadeguato, e delle connessioni con la Francia, affidate per le merci alla sola Autostrada dei Fiori ed al Frejus. Il tutto mentre Shangai movimentata 42 milioni di teus e Rotterdam, primo porto europeo, ne muove 14.5, il triplo dell'intero sistema portuale ligure. Confetra Liguria chiede uno scatto di orgoglio, una rivoluzione culturale che metta la realizzazione e la gestione delle infrastrutture al primo posto fra le priorità della politica, estendendo le possibilità della legge 130 (nata per fronteggiare l'emergenza Morandi) a tutto il sistema infrastrutturale e logistico ligure, sbloccando i mille cantieri fermati non tanto dalla mancanza di risorse ma dalla burocrazia e dalla inadeguatezza delle pubbliche amministrazioni. In caso contrario la Liguria rimarrà marginale rispetto ai grandi flussi di traffico e i progetti di trasformarla nell'Hub logistico d'Europa rimarranno confinati ai convegni ed alle promesse da campagna elettorale.