

Notizie dai porti italiani 5

scritto da Redazione 28 Ottobre 2019



Questo mese ci concentriamo sulla Liguria e la Sardegna.

*“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”.* Sono parole del presidente di **Confetra Liguria**, Alessandro Larghezza, che se la prende anche con il penoso stato di tutto il sistema autostradale ligure e si domanda quale sia il destino dei porti liguri, che paragona a Shanghai e Rotterdam. Non sarebbe un problema di mancanza di risorse, quanto di burocrazia e di inadeguatezza delle pubbliche amministrazioni. Bisognerebbe estendere *le possibilità della legge 130 (nata per fronteggiare l'emergenza Morandi)* a tutto il sistema infrastrutturale e logistico ligure. Forse è tutto giusto.

Anche se, pensare che basti una pubblica amministrazione più efficiente e un po' di poteri straordinari per portare a Genova i numeri di Shanghai e Rotterdam rischia di gettare la palla fuori campo e di non tenere nel giusto conto le concrete problematiche strutturali complessive.

A **Cagliari**, venerdì scorso, si è tenuto il convegno *“Golfo degli Angeli e non dei fantasmi”*, organizzato dall'Associazione **Agenti Marittimi della Sardegna**, per discutere di un ripensamento complessivo del porto di Cagliari e, in parte, di Sarroch. L'idea sarebbe quella di concentrare nel porto storico di Cagliari tutti i traffici passeggeri relativi alle navi da crociera e ai mega yacht e, attraverso il riutilizzo complessivo del porto canale, anche quello che prevede la delocalizzazione del traffico su navi ro-ro.

Ne hanno parlato tra gli altri: i sindaci di Cagliari e Sarroch, Paolo Truzzu e Salvatore Mattana (chiedendo l'abbattimento dei vincoli all'utilizzo produttivo della più estesa area industriale retroportuale d'Italia e la nascita di una zona franca); il presidente della Regione Sardegna, Christian Solinas; il rappresentante del Gruppo Moby Tirrenia; il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Massimo Deiana (che non ha condiviso l'idea di ridisegnare completamente il porto); il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci (che si è soffermato anche sul tema della destagionalizzazione).

Il convegno ha posto in evidenza tre fattori chiave. *La Sardegna deve essere protagonista del suo cambiamento e non può attendersi aiuti particolari se non cambia atteggiamento e approccio ai mercati. Esistono enormi potenzialità di sviluppo nel mercato delle crociere come in quello degli yacht ma il mercato va approcciato utilizzando le leggi del mercato. La burocrazia e i vincoli che ne derivano rappresentano e rappresenteranno il vero nemico contro il quale ingaggiare una battaglia.*