«Patto pubblico-privato per il Mediterraneo»

L'ECONOMIA DEL MARE

Antonino Pane

I porti devono essere non solo scali ma filiere produttive. È necessaria una sinergia totale tra pubblico e privato: solo così il Mediterraneo vince. A Genova al Best, The Blue Economy Summit e Trade Show, i terminalisti hanno tracciato il futuro dei porti italiani che non devono più essere «colli di bottiglia» allo sviluppo, anche con specifici riferimenti ai porti di Napoli e di Salerno. Il filo conduttore tracciato da Paolo Maccarini, Terminal director per l'area del Mediterraneo di Til, la società del Gruppo Msc specializzata nello sviluppo, nell'investimento e nella gestione di terminal container a livello globale. Maccarini lo ha detto chiaro e forte: è indispensabile una pianificazione lungimirante basata sulla collaborazione tra pubblico e privato, dove lo Stato finanzia le grandi infrastrutture mentre i terminalisti gestiscono i mezzi operativi. Temi ripresi e calati nelle realtà locali da Roberto Ferrari ad di PSA Genova Pra; da Alessandro Odasso direttore dei progetti infrastrutturali marittimi del Rina e dai tre terminalisti più grandi dell'Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale: Pasquale Legora De Feo, ceo di Conateco e Soteco (e presidente nazionale di Uniport); Tomaso Cognolato, ceo di Terminal Napoli (e presidente nazionale di Assiterminal) e, per quanto riguarda Salerno, Agostino Gallozzi, ceo di Salerno Container Terminal.

LE VOCI

«È necessario superare la logica delle singole infrastrutture - ha detto Ferrari - per ragionare in termini di network globali e interconnessi, che coinvolgono porti, terminal, operatori logistici, imprese e vettori. La competitività non dipende più dalla singola infrastruttura o dal singolo operatore, ma dall'efficienza dell'intera filiera che deve diventare una infrastruttura essa stessa: è necessario rafforzare la collaborazione tra i diversi soggetti, sviluppando integrazioni operative e superando logiche individualistiche». E in questo contesto, lo ha chiarito Odasso - il Rina affianca porti e terminal nella pianificazione delle nuove infrastrutture. Oltre a migliorare la produttività, in che modo aiutate oggi a rendere questi investimenti sostenibili, autorizzabili e bancabili. E poi le straordinarie performance dei terminal campani tutti con forti incrementi per il 2026, ma anche con «colli di bottiglia difficili da rimuovere». Legora De Feo, a proposito delle opposizioni contro l'immediato utilizzo della darsena di levante è stato netto: «I petrolieri a Napoli stanno ostacolando la più grande opera pubblica realizzata nel porto di Napoli. Ma si badi bene che non stanno lavorando contro una azienda, stanno lavorando contro l'intero porto, contro la città di Napoli e contro la Regione Campania. Noi non arretriamo, ma ognuno dovrà assumersi le proprie responsabilità». Favorevolissimo allo spostamento dei contenitori nella nuova darsena di levante anche Cognolato: «È la madre di tutte le infrastrutture portuali. L'intero porto scalerebbe verso levante e Napoli potrebbe diventare anche

home Port per le crociere grazie al l'enorme crescita di Capodichino». A Salerno il miracolo continuo di Stc si chiama la perfetta sintonia tra spazio e tempo. Gallozzi è stato chiarissimo: «Non facciamo miracoli ma gestiamo l'ottimizzazione e i risultati dicono che stiamo lavorando bene, che il porto di Salerno è un esempio positivo. E con l'arrivo dei due tunnel di Porta Ovest, promessi entro fine febbraio dal presidente dell'Adsp, Eliseo Cuccaro, elimineremo anche l'ultimo collo di bottiglia, il traffico dei tir in ingresso e in uscita dal porto».
© RIPRODUZIONE RISERVATA