



## Sviluppo sostenibile del Porto di Genova: esperti del cluster marittimo a confronto

**Un seminario organizzato dal Dipartimento di economia UniGE e Cieli fa il punto sulle soluzioni per ampliare il ruolo del porto di Genova in termini di volumi e di riduzione dell'impatto ambientale, e non solo**

*Le potenzialità del progetto BRUCO-IV VALICO per trasformare Genova nel centro logistico del Mediterraneo e del sud Europa*

**17 maggio 2024** - Come fare in modo che la logistica del nord Italia (e segnatamente il porto di Genova) possa essere concorrenziale con quella del Nord Europa e quindi interrompere il declino che da decenni impatta sulla competitività della regione Liguria? È questo il tema al centro del seminario organizzato oggi dal **Dipartimento economia dell'Università di Genova** e **Cieli** (Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica i Trasporti e le Infrastrutture), un'occasione di riflessione che assume ancora più urgenza anche sull'attualità genovese di questi giorni che evidenzia come le conseguenze della carenza di spazi portuali finiscano per influire sulla competitività delle aziende produttive del Nord Italia.

“La sostenibilità - intesa in senso sociale, economico ed ambientale - è la chiave per garantire che la crescita dei traffici portuali non debba avvenire a scapito della qualità della vita e dell'ambiente delle regioni portuali e possa invece facilmente coniugarsi con altri insediamenti e linee di sviluppo. In questa logica gli interventi e le possibili soluzioni sono molteplici, spesso necessitano di essere tra loro integrati, e riguardano non soltanto l'infrastruttura portuale ma anche le reti infrastrutturali al suo servizio. Il seminario, partendo dall'illustrazione agli studenti di come sia cambiato il ruolo e il modo di operare del porto genovese negli ultimi decenni, ha discusso alcune possibili soluzioni per lo sviluppo del porto in un confronto aperto con alcuni attori della port community.

Il seminario è stata così l'occasione per gli studenti per approcciare uno dei più rilevanti meta-settori presenti in Liguria” ha affermato **Enrico Musso, direttore del Cieli e Professore ordinario di economia applicata presso l'Università degli Studi di Genova**.

Le principali variabili di sviluppo della competitività a livello europeo di un porto riguardano un pescaggio di almeno 18 metri e banchine da 500 metri, velocità di carico e scarico e spazi di lavorazione e stoccaggio a disposizione, ha evidenziato

**Bruno Musso presidente del Gruppo Grendi.** Come superare i limiti orografici del porto di Genova in modo da avere tutti i requisiti per gestire navi container di grandi dimensioni? Un tunnel di 39 km per collegare il porto di Pra' con la pianura in provincia di Alessandria per mezzo di veicoli elettrici a guida autonoma con una capacità di movimentazione nominale di 8 milioni di teu/anno è la soluzione su cui è imperniato il progetto presentato da Fabiola Mascardi, Consigliere Indipendente e Consulente Sviluppo Business, denominato BRUCO (Bi-level Rail Underpass for Container Operations) o IV Valico. Un'infrastruttura che, secondo gli studi di prefattibilità effettuati, non sottrarrebbe traffico agli altri porti italiani ma lo svilupperebbe in un raggio di 600 km da Genova verso l'Europa continentale con una sensibile riduzione delle emissioni.

Allo stato attuale i porti del nord Italia sono serviti solo da navi oceaniche minori o feeder con conseguente maggiorazione dei noli marittimi e del trasporto marittimo a cui si aggiungono i limiti nella capacità ferroviaria e stradale delle infrastrutture di collegamento ai mercati del nostro paese. Non ci sono al momento soluzioni tradizionali per rispondere alle necessità di spazi portuali di almeno 600 ettari con spazi logistici limitrofi di 3mila ettari e collegamenti efficienti con l'hinterland necessari per lo sviluppo del porto di Genova, in modo da essere più competitivo sia dal punto di vista operativo che economico. La soluzione BRUCO, invece, combina gli alti fondali del Tirreno insieme agli spazi oltre Appennino sincronizzando il trasferimento dei container con le operazioni di carico e scarico delle navi e garantendo i rilevanti vantaggi ambientali e di decongestionamento della costa dal traffico camionistico, autostradale e ferroviario, indirizzando il traffico fuori dall'asse Milano-Torino e lungo un corridoio portuale diretto tra Genova e Rotterdam. Il porto olandese, infatti, nonostante la distanza offre costi logistici più ridotti grazie alla capacità di accoglienza delle grandi navi portacontainer.

Tra le direttrici di sviluppo del porto di Genova, per Bruno Musso, anche la specializzazione degli spazi dedicati alle attività portuali con la concentrazione a Pra' del traffico pesante delle mega navi e a Sampierdarena del traffico leggero di crocieristi, traghetti merci/passeggeri, autostrade del mare, altri container e merce varia insieme alla valorizzazione delle infrastrutture esistenti ed in costruzione a Genova, come la diga foranea che potrebbe restituire alla città un fronte mare di 14 km. L'attuazione del BRUCO prevede anche la possibilità di risparmi energetici sui trasporti stimati in circa 300mila tons di gasolio mentre le tonnellate di CO2 emesse per ogni Teu trasportato potrebbero passare da 0,6 a 0,35 con un risparmio totale annuo di oltre 1,4 milioni di tonnellate di CO2, è stato sottolineato durante l'evento.