

ISCUM, Istituto di Storia della Cultura Materiale
Autorità Portuale di Genova
Consolato Generale di Svizzera, Genova

GENOVA PORTA D'EUROPA
LA LOGISTICA DELLE MERCI TRA IL PORTO
DI GENOVA E L'EUROPA NEI SECOLI XII-XXI
PROBLEMI E SOLUZIONI

Atti della Giornata di Studio

Palazzo San Giorgio
Genova, 23 novembre 2000

a cura di
DANILO CABONA e GIOVANNA MASSARDO



*Genova è figlia, altrettanto che delle sue navi,
dei convogli dei muli che, arrivando nelle vie della
città dovevano seguire il cammino di mattoni
riservato ad essi, come un sentiero in mezzo alla
carreggiata in pietra.*

FERNAND BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo
nell'età di Filippo II*, vol. I, Torino, Einaudi, 1976

INDICE

INTRODUZIONI

Giuliano Gallanti	p.	9
Paolo Odone	“	11
Brigitta Schoch	“	14

NAVI E PORTO

Piero Campodonico	“	19
Danilo Cabona	“	43
Fabio Capocaccia	“	49
Stefano Cipollina	“	59

I MAGAZZINI

Isabella Ferrando	“	65
Giovanni Rebora	“	77
Paolo Balistreri	“	83

VIABILITÀ APPENNINICA

Tiziano Mannoni	“	91
Mauro Pedemonte	“	117
Relazione di Sergio Pedemonte	“	123

VIABILITÀ ALPINA

Tiziano Mannoni, Isabella Ferrando	“	127
Davide Demicheli	“	151
Fabio Capocaccia, conclusioni	“	161

INTRODUZIONE

Dirò pochissime parole perché la giornata è densa di interventi molto più importanti e significativi di quelle poche cose che posso dirvi io. Innanzitutto un caldo benvenuto a Palazzo S. Giorgio e un ringraziamento all'Istituto di Storia della Cultura Materiale e al Console svizzero che ormai è una habituée del nostro Porto ed è una delle protagoniste – lo dico senza alcuna piaggeria – della vita culturale della nostra città. Credo che, in effetti, la signora Schoch sia ormai una istituzione – posso dire così? – qui tra di noi, quindi è con grande piacere che le do il benvenuto, così come a tutti voi, a Palazzo S. Giorgio per discutere di un tema che ha sì un sapore storico, ma è anche di grande attualità. Dal panel degli oratori, dai temi che verranno trattati, si intuisce chiaramente questo paragone tra un'epoca storica ormai lontana, in cui Genova era davvero la porta sud d'ingresso delle merci in Europa e l'oggi, in cui si cerca di rinverdire questa ambizione e di renderla ancora attuale. La città ed il Porto avevano, in verità, questo ruolo europeo più forte nei secoli andati che oggi per molte ragioni che, penso, verranno analizzare nel corso di questo dibattito.

Io posso dire solo – perché non mi permetterei di certo, di fronte ad autorevoli studiosi quali quelli che oggi interverranno – di addentrarmi in un'analisi del passato che è sempre utile per capire poi cosa succede; la memoria e l'analisi della storia di qualsiasi Ente o di qualsiasi istituzione, come di qualsiasi persona, è un utile insegnamento per il futuro, non foss'altro per non ripetere errori.

Oggi, quella che è l'ambizione di questo Porto, e quindi anche della città, è di ritornare ad essere una delle porte di accesso all'Europa ed è un'impresa non semplice né facile perché, forse, un tempo c'era meno concorrenza di quanta non ve ne sia oggi; da questo punto di vista il rapporto con la Svizzera, con la comunità svizzera, è uno degli elementi cardinali della nostra politica di penetrazione, se così si può dire, sui mercati europei.

Un tempo la Svizzera utilizzava il porto di Genova come suo porto naturale; secondo statistiche, stime che sono state fatte ancora recentemente, oggi i porti che servono la Svizzera sono i porti del sistema nordico e noi abbiamo perso molto terreno. Stiamo cercando di recuperarlo con iniziative che, anche grazie alla signora Schoch, abbiamo messo in cantiere: la Suisse Desk, questa linea ferroviaria che collega il nostro porto con piazze di affari a Basilea. In particolare vi è un lavoro che si sta compiendo per riacquistare quello che – se la geografia avesse ancora un senso – sarebbe naturale perché è evidente che è più semplice, per la merce soprattutto che giunge dall'Oriente, passare da Genova che non da Rotterdam o da Anversa per arrivare a Ginevra o a Basilea. Così non è, ripeto, e oggi stiamo cercando di recuperare questo terreno essendo ridiventato il porto affidabile e credibile con tempi e prezzi assolutamente competitivi. Il problema, ben noto e che diventa quasi un refrain ossessivo, è

quello delle infrastrutture, ma in questo caso – e davvero poi chiudo – l’argomento è di particolarissima attualità perché, come la signora Schoch ci dirà, in Svizzera ci sono stati i referendum; hanno valutato, studiato, poi alla fine hanno deciso (cosa che non sempre succede qua da noi) di fare questi due trafori fondamentali, il Lötschberg e il Gottardo, che quindi conetteranno la Svizzera con la pianura Padana in modo molto più rapido, veloce e che consentiranno traffici anche a merci in misura molto superiore. Quindi, l’accesso alla Svizzera diventa dalla pianura Padana estremamente facile e il porto di Genova ha davanti a sé una grande opportunità.

Naturalmente il problema per noi è arrivare nella pianura Padana in modo più rapido e significativo di quanto non si possa fare oggi; quindi torniamo alla questione del terzo valico e della nuova linea che proprio in conseguenza di questi nuovi interventi che si stanno realizzando in Svizzera diventa quasi una beffa se non si farà in tempo. Ho visto che il Ministro Bersani ieri ha dichiarato che aprirà la Conferenza dei servizi prima della fine dell’anno, speriamo sia la volta buona, perché altrimenti anziché favorire i collegamenti tra il nostro porto e la Svizzera profittando di questi trafori che in tempi ragionevoli saranno fatti, il paradosso sarà al contrario, che magari avremo merce che partendo dal nord arriverà a Milano, persino a Genova; il che sarebbe una cosa buffa, avendo, ripeto, un’occasione di sviluppo eccezionale e questo della Svizzera è il caso più emblematico e clamoroso.

È vero – e davvero chiudo – che esiste una politica della Commissione orientata a favorire l’arco sud per un riequilibrio dei traffici sul Mediterraneo rispetto al sistema nordico che è super congestionato. Questo orientamento della Commissione europea è sensato e corrisponde davvero ad un interesse europeo; quello che dovremo riuscire a far capire anche in città, è che la questione dei collegamenti infrastrutturali tra il porto e la pianura padana è una questione nazionale, non è una questione che riguarda solo il porto di Genova, addirittura una questione europea perché corrisponde a una oggettiva necessità nel riequilibrio dei traffici da nord a sud perché altrimenti a nord ci saranno seri problemi di congestione tali da creare anche situazioni di profondo degrado ambientale.

Naturalmente non è sufficiente affermarlo, dirlo in un documento comunitario, poi ci vogliono le politiche e in particolare ci vogliono gli opportuni e necessari finanziamenti. La giornata di oggi credo che oltre ad approfondire dal punto di vista scientifico e storico quello che è stato il passato, possa essere anche un aiuto valido per noi, per l’Autorità Portuale per insistere in questa politica che stiamo perseguendo per convincere ancora di più, qualora ve ne fosse bisogno, la comunità nostra della necessità di questi interventi finanziari.

Ancora una volta benvenuti a Palazzo San Giorgio e buon lavoro.

GIULIANO GALLANTI

Presidente Autorità Portuale di Genova