

CROCIERE E MERCI IL PORTO SI ALLARGA E LA NAVE VA

Lo scalo di Genova sceglie la via multifunzionale e riparte con il traffico passeggeri da un lato, quello dei container dall'altro: dal cemento all'alimentare, dal petrolio alla chimica.

A gennaio la gara per la nuova diga da 1,3 miliardi

di **Erika Dellacasa**

Una struttura complessa come un porto deve decidere del proprio futuro ogni giorno. L'ultima sfida per il porto di Genova (un'unica Authority del Mar Ligure Occidentale governa anche gli scali di Savona e Vado) è stata la disponibilità di spazi, determinata dallo scadere della concessione di un'ampia area (oltre 100 mila metri quadrati), che ha posto il quesito: lo scalo di Genova vuole votarsi a una quasi esclusiva movimentazione di container o mantenere al suo interno più vocazioni, come la movimentazione delle merci varie, le rinfuse solide (che vanno dal cemento, alla sabbia, al sale ecc.) e liquide (greggio, petrolio, chimica ecc. ma anche alimentare), i passeggeri, il settore industriale e impiantistico?

tale delle grandi navi da crociera quando sono attraccate. Le previsioni per questo settore sono di crescita.

Certo la fame di aree per i container, indiscussi re dei porti, espressa dai terminalisti nello scalo ligure ha pesato nei quasi due anni che ci sono voluti per sciogliere il nodo sulla destinazione delle aree. Alle fine si è scelto di lasciare, almeno per ora, alle rinfuse quello che era delle rinfuse anche perché questo settore tradizionale, considerato negli ultimi anni un po' il fanalino di coda, ha avuto invece un buon incremento nel trend mondiale registrato anche nei porti liguri. «Mantenere una multifunzionalità — dice il presidente di Ports of Genoa, Paolo Signorini — ci permette di rispondere ai segnali che provengono dall'andamento mondiale delle merci».

Spazi e tempi

Intanto la ricerca di spazio a mare e a terra non si placa. Navi sempre più grandi, aree sempre più richieste, tempi sempre più rapidi: il fattore tempo è forse il principale. La costruzione della diga foranea — l'opera che cambierà volto allo scalo ridisegnando gli spazi di manovra — richiederà sette anni ma già nel 2026 la prima e più importante parte dell'opera sarà conclusa. «Sono fiducioso nel rispetto dei tempi — dice Signorini —. Il 2021 è stato un anno eccezionale, siamo riusciti a varare un programma di investimenti, figli del crollo del ponte Mo-

randi, per circa 2,2 miliardi fra diga foranea e cantieri di Ponente. Opere che per il porto di Genova significano sciogliere il fondamentale nodo dell'accessibilità». Accessibilità significa ingresso, manovra e uscita dal porto.

Queste ultime settimane del 2021 sono cruciali: l'impegno principale è, finito l'iter autorizzativo, la ricerca dei costruttori della nuova diga. Da gennaio potrà essere bandita la gara secondo procedure di somma urgenza. La diga foranea (un miliardo e 300 milioni), consentirà alle gigantesche full-container da oltre 20 mila Teu (twenty foot equivalent unit, l'unità di misura dei container) l'accesso in porto e la manovra in sicurezza. I tombamenti, i riempimenti che strapperanno nuovo spazio al mare, uniti alla diga cambieranno gli equilibri spaziali del porto superando l'impostazione classica ottocentesca dei moli a pettine, inadatta ormai alle grandi navi. Ma, dice Stefano Messina, presidente di Assoarmatori, le opere a mare avranno piena efficacia solo se «sostenute dalle infrastrutture a terra, è tutta la filiera della movimentazione che deve essere semplificata, velocizzata, digitalizzata». Per gli operatori portuali oltre al Terzo valico ferroviario è essenziale «l'ultimo miglio» marittimo, l'ultimo tratto di ferrovia che deve portare le merci direttamente in banchina con blocchi treno fino a 750 metri.

Il piano portuale c'è, i finanziamenti pure e in porto soffia un certo ottimi-

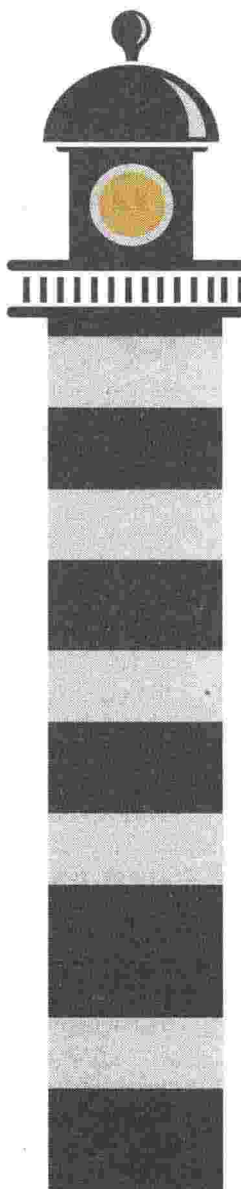
Ambiente

Quello che si doveva decidere era non solo il destino di un'area portuale, ma uno sviluppo futuro. La scelta è stata di mantenere lo scalo in una dimensione di multifunzionalità: movimentare container ma anche rinfuse, coltivare il settore passeggeri, i traghetti e le crociere colpite dalla pandemia ma che perseguono la ripresa con il varo di nuove navi super tecnologiche e meno inquinanti. La spinta sull'elettrificazione delle banchine poi favorisce la diminuzione dell'impatto ambien-

simo sostenuto dai dati del primo semestre del 2021, tutti con il segno più rispetto non solo al 2020 ma anche al 2019. Dopo la doppia batosta del crollo del ponte Morandi con il caos dei cantieri sulle autostrade e la pandemia, gli scali liguri registrano la ripresa e hanno un ulteriore motivo di soddisfazione. «Rispetto ai porti degli Stati Uniti e ai grandi porti del Nord che sono congestionati, Genova e i porti italiani stanno invece resistendo», constata l'armatore Messina.

Nel terzo trimestre 2021 il Sistema del Mar Ligure occidentale ha registrato un traffico commerciale con un +17% sullo stesso periodo del 2020. A settembre i container hanno chiuso con 210 mila 605 Teu movimentati il 6,9% in più rispetto al settembre 2020 ma soprattutto un +1,9% rispetto al 2019. Per la merce convenzionale il terzo trimestre ha chiuso con un +7,2% sul 2020, sui primi nove mesi la crescita sale al 16,1%. C'è un'altra partita fondamentale che si gioca: quella ambientale: «Abbiamo fatto richiesta per accedere ai fondi del Pnrr — dice Signorini — per progetti green per 48 milioni di euro, dall'elettrificazione al fotovoltaico. L'impegno ambientale ormai non è solo una priorità, è un obbligo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il volto

Paolo Emilio Signorini, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale



I numeri della ripartenza...

Confronto primi 5 mesi 2021 - 2020

+18,5%

Il traffico convenzionale del Porto di Genova

+4,1%

Il traffico dei container

+12,7%

se si considerano i volumi

...e gli investimenti in infrastrutture

La nuova diga foranea

1,3 miliardi

Il costo dell'opera

950 milioni

Il varo della prima fase che si concluderà nel 2026

400 metri

La lunghezza delle navi fullcontainer che potranno accedere alla nuova infrastruttura

60/65 metri

La larghezza massima