

ECONOMIA&MARITTIMO

LA GIORNATA SUI MERCATI

FTSEMIB	25.884	+0,24%
FTSE ITALIA	28.078	+0,19%
EURO/DOLLARO	1.0878	+0,07%
DOW JONES	33.733	+0,31%
NASDAQ	11.334	-0,27%

LA LETTERA

Assarmatori in pressing sul piano dell'Authority

Il cold ironing, ma non solo. Assarmatori ha scritto all'Authority portuale per suggerire alcuni miglioramenti al Piano operativo dello scalo di Genova. L'associazione guidata da Messina accende il furore sull'elettrificazione delle banchine: perché se in alcuni terminal esiste un piano per il cold ironing, «non risulterebbero invece essere state prese in considerazione le banchine degli altri terminal situati, ad esempio nel bacino di Sampierdarena» che sono «in diretta concorrenza con quelle poste in altre parti del porto di Genova che, al contrario, sono beneficate dall'intervento». Questa scelta «potrebbe incidere sull'efficienza e sulla competitività dei servizi portuali». Secondo capitolo: «La necessità che nei pressi della Stazione Marittima, o, comunque nell'ambito di Sampierdarena, vengano individuate maggiori superfici di piazzale da dedicare al traffico ro/ro», i traghetti merci che hanno aumentato i volumi. Assarmatori, nella lettera firmata da Alberto Rossi, suggerisce di «riaprire la bocca di ponente del bacino di Sampierdarena almeno per le navi dirette/provenienti ai/dai terminal portuali più a ponente» del porto di Genova. Gli altri due capitoli sono dedicati al Port Community System (Assarmatori è perplessa su tempi e modalità) e il Ribaltamento a mare di Fincantieri: servono chiarimenti sulla modalità di assegnazione delle aree. —

AQUA

Tra un mese l'Authority portuale di Genova avrà i risultati dei sondaggi del maxi cantiere: si può arrivare a 1,5 miliardi

Inflazione, caro materiali e varianti Così oscilla il prezzo della nuova Diga

IL CASO / 1

Simone Gallotti / GENOVA

C'è una forbice nei conti finali della nuova Diga del porto di Genova che può arrivare, al momento, sino a 1,5 miliardi.

«Il costo totale dell'opera è pari a un miliardo e trecentocinquanta milioni e comprende i cantieri per la costruzione di entrambe le fasi: la "A" è quella di Levante. Mentre la "B" è l'ultimo pezzo di diga a Ponente». La base di partenza dei conti che Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Authority di Genova e Savona, è nota. Più difficile, al momento, stimare i costi reali: bisognerà aspettare i dati che arriveranno, tra 30 giorni, dai primi sondaggi partiti in questi giorni, destinati a quantificare anche le sorprese economiche a cui potrebbe andare incontro il maxi cantiere. «Entro un mese - spiega il presidente del porto - avremo un quadro definitivo con la restituzione dei dati che ci diranno se e quanti imprevisti dovremo affrontare». Insistiamo anche per capire l'entità dell'eventuale aumento e Signorini spiega: «Ci sono tre variabili, come storicamente avviene nei cantieri delle opere di questo Paese. La prima è il caro materiali che stiamo già affrontando». La seconda è «l'inflazione e su questo speriamo arrivi un contenimento dei valori». Poi c'è la terza, su cui si può incidere direttamente: «Sono le varianti pro-



PAOLO EMILIO SIGNORINI
PRESIDENTE AUTHORITY
PORTI DI GENOVA E SAVONA

«Al momento ragioniamo su una forbice che può arrivare a un miliardo e mezzo per le due fasi della nuova Diga»



Il rendering della nuova diga: a destra il tratto del molo di ingresso che potrebbe essere accorciato

gettuali. Mi spiego: il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici ha suggerito l'opzione che prevede di realizzare un molto più corto per l'ingresso di Levante, perché quel tratto risulterebbe già protetto dalla diga esistente che non verrà demolita. Meno costruisce, più risparmi. Non solo: «È anche possibile che in base proprio ai sondaggi che stiamo effettuando, in alcuni tratti la profondità su cui poggerà la base della Diga, risulti minore dei 50 metri previsti». Tanto che pare ormai quasi definito che diversi

pezzi scenderanno «solo» sino a 40 metri di profondità. Per saperlo bisognerà aspettare qualche settimana.

«Quindi abbiamo tre variabili e la progettazione attualmente è al 40%. Al momento non ci sono sorprese tali da farci pensare a uno spostamento della forbice». Proviamo a quantificare questa forbice? «Direi che al momento può arrivare a 1,5 miliardi in totale. Adesso ragioniamo su una cifra del genere che sarebbe un ottimo risultato, considerando che i cantieri spesso, proprio a causa delle

variabili, possono arrivare ad aumenti anche superiori al 30%». Questa rincaro è scongiurato? Solo i sondaggi potranno dirlo con certezza. Perché i lavori durano anni, l'inflazione pesa - in questo periodo storico come un macigno - e il caro materiali continua ad avere un impatto forte. Centocinquanta milioni in più su un'opera da 1,35 miliardi, l'Authority li considererebbe un ottimo risultato: «Per fortuna non abbiamo dovuto fare gli ordinativi dell'imbasamento della diga a febbraio del 2021: sarebbe

stato un bagno di sangue». Perché con i parametri di allora, sarebbe arrivato un rincaro del 30-35%. Quindi: ci saranno variabili che potrebbero far lievitare i costi e altre che potrebbero abbassarli: la leva per compensare gli aumenti arriverebbe dalle varianti dell'opera che la renderebbero meno costosa. Per questo arriverà anche un esperto esterno per capire se il nuovo braccio di Levante può essere accorciato. Ma per un conto preciso bisogna aspettare ancora 30 giorni. —

Il presidente di Confindustria Liguria: «Ma nessuno lo dice perché il disegno è di Renzo Piano»

Mondini: «Le riparazioni navali vanno difese Follia costruire la Torre piloti in quell'area»

IL CASO / 2

Gilda Ferrari / GENOVA

Le riparazioni navali di Genova sono «sotto attacco ogni giorno» e «vanno difese» perché rappresentano quel poco di industria manifatturiera che «ci resta, insieme a Ilva e Ansaldo». Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Liguria, sta intervenendo come ospite al XIII congresso della Cgil Liguria quando dal palco, rivolgendosi alla platea di delegati sindacali, premette di

non voler «essere frainteso, ma certe cose bisogna dirle». «È una follia quella di costruire la Torre piloti in questo momento, togliendo di nuovo spazio e creando problemi all'area delle riparazioni navali». Mondini non fa in tempo a terminare il discorso che in platea c'è chi timidamente applaude e chi vistosamente annuisce.

Il presidente degli industriali liguri sta dicendo che la costruzione della «sentinella del mare» dell'architetto Renzo Piano - un'opera da 20 milioni di euro che richiederà tre anni di cantiere - impatta, negativamente,

sull'operatività dell'industria genovese delle riparazioni navali.

Mondini confessa che monsignor Molinari gli parla di queste attività «da dieci anni e ha ragione - dice - su questo chiedo anche a voi un maggior impegno perché se ne parla poco». Le riparazioni navali sono «uno degli ultimi settori di industria manifatturiera che ci resta, oltre all'ex Ilva e all'Ansaldo Energia con le rispettive filiere».

«Le riparazioni navali sono sotto attacco ogni giorno - denuncia il numero uno degli industriali liguri - che sia il wa-

terfront, oppure il tunnel, e il comitato di Carignano... Ogni giorno ce n'è una».

Quindi l'affondo, avendo cura di pesare le parole per evitare di essere strumentalizzato. «Non vorrei essere frainteso - spiega Mondini - ma è una follia quella di ricostruire la Torre piloti in questo momento, togliendo di nuovo spazio e creando problemi all'area delle riparazioni navali. Questo nessuno lo vuole dire, perché se tocchiamo un progetto dell'architetto Piano scoppia il finimondo. Però, ragazzi, le cose vanno dette». —



GIOVANNI MONDINI
PRESIDENTE
CONFINDUSTRIA LIGURIA

«Le riparazioni navali di Genova sono sotto attacco ogni giorno: che sia il waterfront, il tunnel o il comitato di Carignano»

PALERMO

Fincantieri vara l'unità anfibia per il Qatar

È stata varata ieri, nello stabilimento di Palermo, l'Al Fulk, l'unità anfibia (Landing Platform Dock) commissionata a Fincantieri dal ministero della Difesa del Qatar nell'ambito del programma di acquisizione navale nazionale. Erano presenti, tra gli altri, il vice primo ministro e ministro della Difesa del Qatar, Khalid bin Mohamed Al Atiyah; il ministro della Difesa, Guido Crosetto; e l'amministratore delegato di Fincantieri, Pierroberto Folgiero. La nave avrà lo scopo di garantire collegamenti terra-aria-marini efficienti.