

## Assarmatori chiede a Genova modifiche alla nuova diga, sgravi per gli armatori e pari condizioni nel cold ironing

Nelle osservazioni al Pot inviate all'Adsp focus anche su lavori infrastrutturali, ro-ro, viabilità e concessioni nel ribaltamento a mare. Industriali contrari ai depositi chimici a Ponte Somalia  
DI REDAZIONE SHIPPING ITALY

26 GENNAIO 2023

[STAMPA](#)



Assarmatori, associazione di categoria degli armatori presieduta da Stefano Messina, “suggerisce” all’Autorità di Sistema Portuale di Genova “nella fase di realizzazione della nuova Diga foranea, di poter riaprire la Bocca di ponente del Bacino di Sampierdarena almeno per le navi dirette/provenienti ai/dai terminal portuali più a ponente” (uno dei quali è l’Intermodal Marine Terminal proprio del Gruppo Messina).

Nel lungo documento inviato all’Adsp a valle della [presentazione](#) del Piano operativo triennale 2023-25, le sfumature semantiche sono state scelte con cura dall’avvocatesca mano dell’estensore, il segretario generale Alberto Rossi. Se per la apertura a ponente si “suggerisce” semplicemente (anche perché gli appigli a qualcosa di più non paiono molti), è una già più perentoria “richiesta” quella che, “qualora, inoltre, durante i lavori si rendesse necessario un maggiore utilizzo dei servizi tecnico-nautici per le manovre delle navi, tali maggiori costi non siano tenuti a carico delle compagnie di navigazione e che codesta Autorità preveda un rimborso e/o uno sgravio proprio per l’eccezionalità dell’opera che verrà realizzata”.

Ma è sull’implementazione del cold ironing pianificata dall’ente che la missiva di Assarmatori tocca i minimi della conciliazione. Il tema è infatti affrontato in punta di diritto,

per dimostrare che l'elettrificazione di alcune banchine e non della totalità di esse, come previsto dalla port authority, configurerebbe una discriminazione concorrenziale a danno dei terminal non dotati di allaccio. Ciò sulla base del fatto che, con l'entrata in vigore delle regole Imo sul cosiddetto Cii – Carbon intensity indicator, un armatore ha un vantaggio concreto, in termini di degradazione della classe inquinante della propria nave, nel prediligere un terminal elettrificato a uno tradizionale. Insomma, al netto del fatto che i meccanismi sull'erogazione dell'energia elettrica non sono stati ancora definiti, Psa Genova Pra' da gennaio è diventato più attrattivo rispetto a Bettolo e lo ha fatto a spese del contribuente, cosa che secondo Assarmatori "mal si concilierebbe sia con le esigenze dello scalo sia con la normativa".

L'associazione, poi, "segnala l'esigenza del mantenimento della viabilità a raso di adduzione ai terminal container del porto storico (Sech e Bettolo) nonché al nuovo impianto ferroviario Bettolo/Rugna per promuovere un più ampio piano di rilancio delle infrastrutture per migliorare l'accessibilità stradale, ferroviaria e marittima del porto di Genova nonché 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, ritenendosi oltremodo necessari tali due accorgimenti per il conseguimento degli obiettivi strategici nazionali", con cui invece evidentemente non contrasta, secondo Assarmatori, la decisione di Adsp di sottrarre ai ro-ro Ponte Somalia, terminal di riferimento del gruppo Grimaldi.

Chiudono il quadro la richiesta all'ente di "garantire il mantenimento dell'accessibilità stradale al porto senza interruzioni e particolari restrizioni", in particolare via ferro, a rischio per i molti e contemporanei lavori previsti su varie porzioni della rete ferroviaria portuale, e una serie di ulteriori considerazioni. Per Assarmatori, infatti, "sarebbe opportuno avere maggiore contezza circa le modalità di consultazione degli stakeholders adottate" da Adsp nella redazione del Piano organico porti, "nonché maggiore dettaglio circa l'analisi dei traffici effettuata" al riguardo, nonché "un chiarimento circa le prossime modalità di implementazione del port community system" e uno "sugli intendimenti di codesta Autorità circa le modalità di assegnazione delle aree" in via di realizzazione coi lavori del cosiddetto ribaltamento a mare, il progetto che doterà l'area cantieristica di Sestri Ponente, oggi in concessione, non solo di un nuovo maxi-bacino di costruzione, ma anche di un nuovo fronte banchina di 300 metri e di superfici complessive pari a 500 mila mq.

Ricevute dall'ente anche le osservazioni al Pot (in forma di brevissima ed essenziale missiva) della sezione terminalisti di Confindustria, che "chiedono l'integrazione del Pot con la previsione del riempimento di Calata Inglese (oltre che quello già recepito di Calata Concenter)" previa "l'acquisizione da parte di Adsp dell'accordo fra i concessionari" al fine del mantenimento "delle servitù esistenti (tra cui gli accosti) in favore delle aziende concessionarie" (riferimento alle servitù di cui oggi godono i concessionari dell'area sprovvisti di accesso al mare), e la "previsione della realizzazione delle rampe di raccordo fra i terminal del bacino di Sampierdarena e la nuova sopraelevata portuale". Espresa infine "contrarietà alla previsione di insediamento dei depositi chimici presso Ponte Somalia".

**A.M.**