

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“La nuova diga di Genova incrementerà solo i volumi di Bettolo e Imt-Messina”

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 22nd, 2022

Dopo le molte critiche emerse nel corso del Dibattito pubblico, che avevano portato il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale di Genova Paolo Emilio Signorini ad [annunciare](#) una revisione del documento, la seconda versione dell’analisi costi e benefici (Acb) relativa alla nuova diga foranea di Genova ha da poco visto la luce.

Il raggruppamento di società appaltatrici della progettazione di fattibilità tecnico-economica, in cui l’Acb rientra, si è affidata questa volta a Roberto Zucchetti, docente dell’Università Bocconi, e ha inserito il lavoro fra la documentazione integrativa presentata in ambito di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (sebbene non fosse espressamente richiesto dal Ministero della Transizione Ecologica).

Partendo dalla fine, si può rilevare come il risultato non cambi nella sostanza: la diga ‘conviene’ poichè il Vane (valore attuale netto economico) ammonta a 1.939.582.523 euro e l’indice benefici/costi è nettamente superiore a 1 (fra 1,66 e 2,95 a seconda delle ipotesi utilizzate). Se la differenza con l’Acb di un anno fa è notevole nel valore (quasi del 10% sul Vane di 1.766.752.576 calcolato un anno fa; il rapporto era di 1,73), lo è ancor di più sotto altri profili.

A mutare decisamente è ad esempio la parte relativa all’analisi dei traffici, che poggia su assunti radicalmente diversi da quelli prospettati dalla stessa port authority genovese in sede di dibattito pubblico. Il confronto fra i due scenari “*do nothing*” (cioè senza realizzazione della diga) e “di progetto” (con la diga) mostra come l’opera avrà un impatto considerevole ma non opposto a quello che avrebbe la sua mancata realizzazione. Secondo la nuova Acb, cioè, il bacino di Sampierdarena non è destinato al declino senza diga, ma crescerà comunque, in ragione in primis di tutta una serie di migliorie (a partire da Terzo Valico) efficaci a prescindere. E la diga peserà fra i 400mila e i 600mila Teu incrementali fra 2027 e 2044.

La differenza è resa bene dal raffronto fra i grafici “senza diga” e “con diga” delle due Analisi costi benefici, che mostra anche come la seconda sia molto più cauta sui ‘tempi’ di impatto oltre che sul quantum.

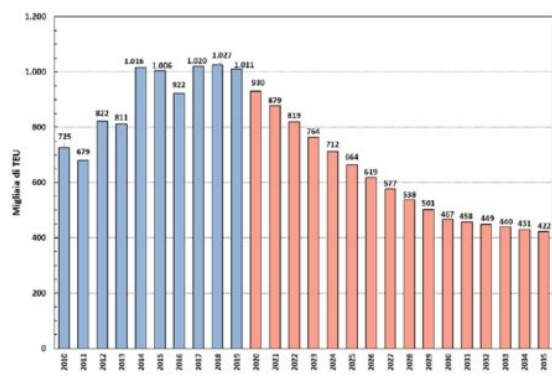


FIG. 5-7 – SCENARIO INERZIALE TRAFFICO CONTENITORI IN ASSENZA DEL PROGETTO (NO PROJECT) PORTO DI GENOVA (SAMPIERDARENA E PORTO VECCHIO ESCLUSO PRÀ)¹³

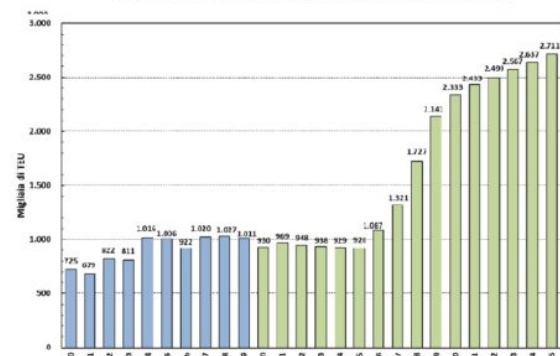
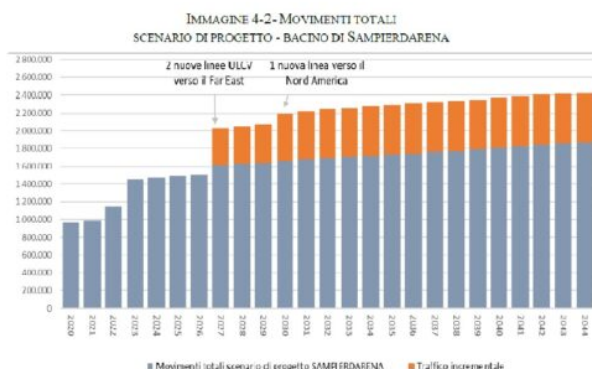
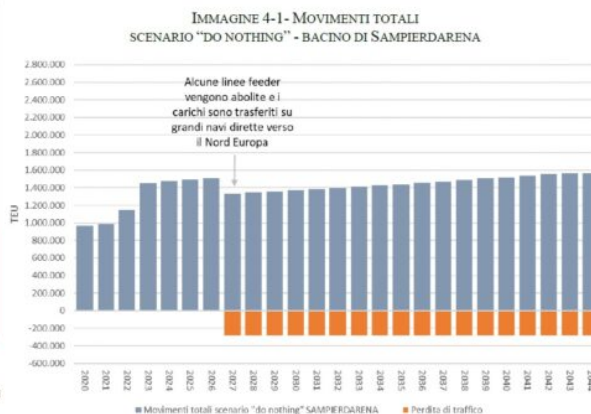


FIG. 5-8 – SCENARIO PROGRAMMATICO DEL TRAFFICO CONTENITORI IN PRESENZA DELLA DIGA DI PROGETTO - PORTO DI GENOVA (SAMPIERDARENA E PORTO VECCHIO ESCLUSO PRÀ)



Il fattore principale di tale difformità risiede nel fatto che la nuova Acb poggia su un'ipotesi finora mai riconosciuta dall'Adsp: la realizzazione della diga avrà effetti significativi solo sul Terminal Bettolo e sul Terminal Imt-Messina. Per gli altri, secondo gli autori, non sono previsti interventi che possano far pensare a una crescita della capacità, sicché potranno aumentare i volumi movimentati in base ai fattori indipendenti dalla diga solo fino alla ormai vicina saturazione (gli autori assumono un tasso di crescita annuo del 2,8%, usando un indice di Drewry calcolato nel 2019 per il West Med e sulla base della crescita del 2,05% registrata dai porti liguri fra 2000 e 2020).

Un destino ineluttabile per Sech e Terminal San Giorgio (relativamente a cui nulla si valuta dell'ipotesi di dimezzamento degli spazi causa depositi chimici), mentre per i terminal del gruppo Spinelli (considerando Terminal Rinfuse e Genoa Port Terminal) le cose potrebbero cambiare qualora si provvedesse ai tombamenti delle relative calate. Ipotesi ritenuta però dagli autori sprovvista di "adeguata maturità progettuale" per doverne e poterne calcolare ad oggi gli effetti.

L'effetto limitato ai due terminal del gruppo Msc, Bettolo controllato al 100% e Imt partecipato al 49% in partnership col Gruppo Messina, è ben inquadrato dalle slide che mostrano le previsioni di traffico: la differenza fra diga e no-diga è solo per queste due banchine.

PREVISIONI DI TRAFFICO										
SCENARIO BASELINE		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
IMT										
Movimenti Scenario invariante IMT		246.518	246.518	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189
2 linee Med Feeder perse e deviate verso il Nord Europa								-142.671	-142.671	-142.671
Movimenti scenario baseline IMT		246.518	246.518	389.189	389.189	389.189	389.189	246.518	246.518	246.518
Movimenti/Capacità IMT		82%	82%	78%	78%	78%	78%	49%	49%	49%
BETTOLO										
Movimenti Scenario invariante BETTOLO		295.669	295.669	295.669	295.669	295.669	295.669	397.576	397.576	397.576
2 linee Med Feeder perse e deviate verso il Nord Europa								-142.671	-142.671	-142.671
Movimenti scenario baseline BETTOLO		295.669	295.669	295.669	295.669	295.669	295.669	254.905	254.905	254.905
Movimenti/Capacità BETTOLO		39%	39%	39%	39%	39%	39%	34%	34%	34%
Movimenti totali scenario "do nothing" SAMPIERDARENA		1.270.281	1.290.668	1.454.296	1.475.840	1.494.476	1.505.945	1.334.302	1.346.422	1.358.882
Movimenti/Capacità bacino Sampierdarena		59%	60%	62%	63%	64%	64%	57%	57%	58%
SCENARIO DI PROGETTO										
IMT										
Movimenti Scenario invariante IMT		246.518	246.518	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189
Traffico deviato dalle feeder su linea diretta per Nord America										
Traffico deviato da Nord Europa su Nave linea diretta Nord America										
Movimenti totali scenario di progetto IMT		246.518	246.518	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189
Movimenti/Capacità IMT		82%	82%	78%	78%	78%	78%	78%	78%	78%
BETTOLO										
Movimenti Scenario invariante BETTOLO		295.669	295.669	295.669	295.669	295.669	295.669	397.576	397.576	397.576
2 Med Feeder deviate su grandi navi verso Genova								-142.671	-142.671	-142.671
2 Med Feeder deviate su grandi navi verso Genova								-142.671	-142.671	-142.671
Traffico deviato dai feeder su Grande Nave A								285.342	285.342	285.342
Traffico deviato dai Nord Europa su Grande Nave A								62.658	62.658	62.658
Traffico deviato dai Nord Europa su Grande Nave B								348.000	357.744	367.761
Movimenti totali scenario di progetto BETTOLO		295.669	295.669	295.669	295.669	295.669	295.669	808.235	817.979	827.996
Movimenti/Capacità BETTOLO		39%	39%	39%	39%	39%	39%	108%	109%	110%
VARIAZIONE SCENARIO DI PROGETTO RISPETTO BASELINE										
Traffico deviato dal Nord Europa								410.658	420.402	430.419
Traffico deviato dai feeder								285.342	285.342	285.342
Movimenti incrementali scenario di progetto SAMPIERDARENA								410.658	420.402	430.419
Movimenti totali scenario di progetto SAMPIERDARENA		1.270.281	1.290.668	1.454.296	1.475.840	1.494.476	1.505.945	2.030.302	2.052.166	2.074.643
Movimenti/Capacità bacino Sampierdarena		59%	60%	62%	63%	64%	64%	86%	87%	88%
PREVISIONI DI TRAFFICO										
SCENARIO BASELINE		2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
IMT										
Movimenti Scenario invariante IMT		389.189	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189
2 linee Med Feeder perse e deviate verso il Nord Europa		-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671
Movimenti scenario baseline IMT		246.518	246.518	246.518	246.518	246.518	246.518	246.518	246.518	246.518
Movimenti/Capacità IMT		49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%
BETTOLO										
Movimenti Scenario invariante BETTOLO		397.576	397.576	397.576	397.576	397.576	397.576	397.576	397.576	397.576
2 linee Med Feeder perse e deviate verso il Nord Europa		-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671
Movimenti scenario baseline BETTOLO		254.905	254.905	254.905	254.905	254.905	254.905	254.905	254.905	254.905
Movimenti/Capacità BETTOLO		34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%
Movimenti totali scenario "do nothing" SAMPIERDARENA		1.371.691	1.384.859	1.398.395	1.412.310	1.426.615	1.441.320	1.456.437	1.471.978	1.487.953
Movimenti/Capacità bacino Sampierdarena		58%	59%	60%	60%	61%	61%	62%	63%	63%
SCENARIO DI PROGETTO										
IMT										
Movimenti Scenario invariante IMT		389.189	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189	389.189
Traffico deviato dalle feeder su linea diretta per Nord America		40.763	40.763	40.763	40.763	40.763	40.763	40.763	40.763	40.763
Traffico deviato da Nord Europa su Nave linea diretta Nord America		61.145	61.145	61.145	61.145	61.145	61.145	61.145	61.145	61.145
Movimenti totali scenario di progetto IMT		491.096	491.096	491.096	491.096	491.096	491.096	491.096	491.096	491.096
Movimenti/Capacità IMT		98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%
BETTOLO										
Movimenti Scenario invariante BETTOLO		397.576	397.576	397.576	397.576	397.576	397.576	397.576	397.576	397.576
2 Med Feeder deviate su grandi navi verso Genova		-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671
2 Med Feeder deviate su grandi navi verso Genova		-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671	-142.671
Traffico deviato dai feeder su Grande Nave A		285.342	285.342	285.342	285.342	285.342	285.342	285.342	285.342	285.342
Traffico deviato dai Nord Europa su Grande Nave A		62.658	62.658	62.658	62.658	62.658	62.658	62.658	62.658	62.658
Traffico deviato dai Nord Europa su Grande Nave B		378.058	388.644	399.526	399.526	399.526	399.526	399.526	399.526	399.526
Movimenti totali scenario di progetto BETTOLO		838.293	848.878	859.760	859.760	859.760	859.760	859.760	859.760	859.760

I due terminal secondo gli autori hanno un alto potenziale di espansione, che sarebbe però in larga parte frustrato qualora la diga non si facesse. Per Bettolo “dal 2022 e dal 2023 si prevede l’attivazione di 4 linee feeder, che consentiranno di accogliere container trasbordati dai porti hub del Mediterraneo, producendo una movimentazione aggiuntiva di 285.342 Teu. A partire dal 2027, che rappresenta un orizzonte temporale di medio periodo, si prevede un aumento dell’operatività del terminal, acquisendo anche una linea aggiuntiva dal Nord America, con una movimentazione annua di 101.908 Teu”.

Per Imt “si è assunta una crescita grazie all’attivazione dell’ampliamento su calata Ronco Canepa, che consentirà di accogliere due nuove linee feeder verso porti hub del Mediterraneo, producendo una movimentazione aggiuntiva di 142.671 Teu a partire dal 2023”. In entrambi i casi, tuttavia, “nello scenario *do nothing*, si prevede una perdita di attrattività, specialmente per il traffico feeder”.

Precise le stime anche nel caso la diga venga fatta. Per Bettolo si preconizza “l’attivazione di due nuove linee dirette dal Far East (...) con una movimentazione annua a regime di 859.760 Teu”, mentre su Imt si avrebbe “l’attivazione di una nuova linea diretta verso il Nord America”, che porterebbe a “una movimentazione annua di 491.086 Teu” anche “grazie all’attivazione del nuovo

accesso da Ponente al bacino di Sampierdarena, a partire dal 2030” (in realtà ad oggi non previsto nella Pfte della diga, né nella prima né nella seconda fase).

Da notare come, altra macroscopica differenza, la nuova Acb non prenda nemmeno in considerazione eventuali effetti occupazionali creati dalla diga, mentre, come quella di un anno fa, pare non considerare la ‘concorrenza interna’, deliberatamente “escludendo le banchine del porto di Pra’ e di Vado Ligure dall’analisi”, pur riconoscendone la già attuale capacità di “ospitare navi di lunghezza superiore a 350 metri”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, March 22nd, 2022 at 10:30 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.