

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Su ribaltamento e diga il ministro Giovannini non scioglie i nodi

Nicola Capuzzo · Monday, July 25th, 2022

Genova – “Per il finanziamento della terza fase del progetto di ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente sarà decisiva la prossima finanziaria”.

Posato per indole, è tuttavia con una certa supplementare levità che Enrico Giovannini, ministro in uscita delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, affronta la visita a Genova del cantiere da poco allestito per la fase 2 della suddetta opera: il finanziamento della terza (come del resto quello delle due precedenti), afferente allo spostamento a nord dell’area Fincantieri dei binari ferroviari che oggi l’attraversano, non sarà del resto un problema suo, ma del prossimo esecutivo: “Rfi, cui competerà il lavoro, è stata dotata delle risorse per la Progettazione di fattibilità tecnico-economica. Conclusa quella, avremo un’indicazione di massima dell’importo che il prossimo Governo dovrà reperire per completare un’operazione industriale decisiva per la navalmeccanica genovese e italiana”.

Una stima delle ulteriori risorse pubbliche necessarie (oltre 636 i milioni di euro, tutti pubblici, finora stanziati per le prime due fasi, attinenti alla messa in sicurezza di due rii adiacenti il cantiere e la realizzazione di un nuovo bacino di carenaggio) la dà Paolo Capobianco, ex direttore dello stabilimento chiamato oggi da Fincantieri a seguirne il progetto di sviluppo: “Potrebbero essere necessari altri 150 milioni circa”. La terza fase non richiederà solo uno sforzo finanziario: “Servirà un accordo di programma, anche per disciplinare gli espropri, dato che la superficie del cantiere, che coi riempimenti della fase 2 arriverà a 390mila mq, con lo spostamento a nord della ferrovia crescerà fino a 450mila mq” precisa Capobianco.

Snocciolati alcuni dati sulla nuova struttura di cui lo Stato doterà la Spa navalmeccanica – “il nuovo bacino misurerà 400 metri e sarà largo 60 per circa 300 metri e poi svasato a 80 per facilitare la manovra delle navi in uscita” – e sulla nuova gru che Fincantieri acquisirà (ma solo una volta ottenute garanzie sul finanziamento di Fase 3) – “da 1.200 tonnellate, alta 112 metri e con scartamento di 32 metri fra i due binari, la più grande d’Europa” – Capobianco liquida come “problema di natura esclusivamente cartolare, che non inciderà sui tempi”, la [recente mancata ottemperanza](#) ad alcune prescrizioni della Valutazione di Impatto Ambientale certificata dal Ministero della Transizione Ecologica in merito al primo (cronologicamente) intervento della fase 2: “Si chiuderà come previsto entro fine 2025, la fase 1 a metà 2023”.

Sottolineata invece la necessità che il cantiere del ribaltamento non incida sulla funzionalità del cantiere navale, “dato che abbiamo ordini fino al 2026 e non possiamo tardarne l’esecuzione”, Capobianco è invece evasivo sulle aree esterne al cantiere che, proprio per garantire gli spazi produttivi di Fincantieri, l’appaltatore di fase 2 aveva vantato come disponibili in sede di gara, cioè quelle su Ponte Ex Idroscalo e Ponte San Giorgio: “Sono aree portuali, io mi occupo solo di quello che avviene negli spazi di Fincantieri, bisogna chiedere all’appaltante, l’Autorità di Sistema Portuale”. Che da [mesi sul tema non chiarisce quali saranno le aree destinate a questo cantiere](#).

Del resto l’ente fa da spettatore sulle due aree in questione, entrambe in uso al gruppo Spinelli, la prima [di recente concessione](#), la seconda afferente a quella di Terminal Rinfuse Genova. Relativamente a questa, proprio pochi giorni fa, ottenuta la formalizzazione della proroga trentennale del titolo [incassata a dicembre](#), il patron del gruppo in alcune interviste ha contraddetto il piano d’impresa che gliel’aveva garantita affermando che nel giro di 5-6 anni i traffici rinfusieri saranno dismessi ([invece che mantenuti per l’intera durata](#)) e trasferiti nel vicino porto di Savona. Da Adsp nessun commento: da capire se e quando questo eventuale trasferimento sarà effettivamente inserito nella propria programmazione dalla locale port authority che sta lavorando al nuovo Piano Regolatore Portuale dei due scali.

Tornando a Giovannini, immancabile un passaggio sulla diga, dopo il [fallimento della procedura di aggiudicazione](#) dell’appalto da 930 milioni di euro della più grande opera portuale prevista ad oggi in Italia: “Domani le imprese (i due consorzi invitati da Adsp alla negoziazione, *ndr*) sono stati chiamati a presentare le loro proposte” ha detto il Ministro, spiegando che ciò consentirà di quantificare il presunto gap finanziario lamentato: “Alcuni prezzi sono in rientro per quanto restino alti, ma il Governo ha già provveduto agli extracosti dovuti ai rincari dei materiali stanziando 10 miliardi di euro (col Decreto Aiuti convertito in legge 10 giorni fa, che per le opere in cui rientra la diga – fra cui tutte quelle del fondo complementare al Pnrr e quelle delle Olimpiadi Milano-Cortina – ha creato un fondo di 7,5 miliardi, purché si rispetti la scadenza del 2026 per la fine lavori e previo decreto attuativo per le modalità di accesso, *nda*)”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, July 25th, 2022 at 11:00 am 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.