

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## L'Adsp Genova smentisce l'analisi costi benefici sulla nuova diga: "Nel 2029 solo 315mila Teu in più"

Nicola Capuzzo · Friday, April 14th, 2023

Le ottimistiche cifre e previsioni inserite [nell'analisi costi-benefici](#) e mandate dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale al Ministero dell'Ambiente ancora nel marzo 2022 per giustificare la costruzione della nuova diga foranea di Genova sono già state superate: almeno per i primi anni, infatti, questa maxi-opera non incrementerà praticamente di nulla (o comunque molto poco) il traffico di container dello scalo.

A sostenerlo ora è la stessa port authority genovese, l'ente che ha proposto il progetto, il più costoso della portualità italiana, ottenendo sulla base di quei numeri, mezzo miliardo di finanziamento dal Fondo Complementare al Pnrr oltre a fondi statali, regionali ([poi ritirati](#)) e un prestito Bei da rimborsare attraverso [sovrattasse](#) sulla merce, per un totale di 950 milioni di euro. A giustificare l'esborso a carico della fiscalità generale i 'benefici' attribuiti in larga parte dalla relativa 'analisi' all'incremento di traffico container che [l'opera si prevedeva avrebbe portato](#): già nel 2027, primo anno con la nuova diga in funzione, i soli terminal del bacino portuale di Sampierdarena (peraltro senza considerare il tombamento delle Calate Giaccone e Inglese oggi invece [traguardato](#) dall'ente) avrebbero dovuto movimentare 2,03 milioni di Teu, salendo nel 2028 a 2,05 milioni e a 2,07 milioni nel 2029. A questi si dovevano aggiungere gli incrementi previsti per i terminal esclusi dai benefici della diga (Sech, Psa Pra', Genoa Port Terminal di Spinelli e Terminal San Giorgio), da calcolarsi, secondo l'Adsp, a un tasso di crescita annua medio del 2,8%, per un totale dello scalo che avrebbe dovuto aggirarsi al terzo anno dalla costruzione della diga sui 4 milioni di Teu.

Molto più prosaica la realtà, ora che, con una procedura di gara, Adsp ha dovuto redigere, in via ufficiale e con la responsabilità contabile di non poter allontanarsi troppo dalla realtà, pena l'assenza di candidati, il Pef (Piano economico finanziario) del futuro gestore delle manovre ferroviarie. Nei [documenti di gara appena pubblicati](#), redatti tenendo conto "dell'andamento storico delle principali variabili (traffico container gateway, modal split, load factor dei carri ferroviari, ecc.) nonché delle previsioni a disposizione dell'Ente, con particolare riferimento alle stime contenute nei piani di impresa delle imprese concessionarie ex. art. 18", infatti, per il 2027, 2028 e 2029 si prevede che i terminal genovesi movimenteranno rispettivamente 2,39 milioni, 2,59 milioni e 2,58 milioni di Teu in modalità gateway (nel 2022 i Teu transitati in import/export sono stati 2.264.517 quindi l'incremento atteso nel 2029 sarebbe di circa 315mila Teu). Il transhipment, non avendo interesse per l'operatore di manovra non è stato contemplato, ma considerando il suo peso

medio degli ultimi 5 anni, pari a circa al 13% del traffico gateway, si ottengono totali di movimentazione pari a 2,7, 2,92 e 2,9 milioni di Teu (rispetto ai 2.532.532 Teu complessivi del 2022).

Oltre il 25% in meno di quel che si ventilava un anno fa, quando un'analisi costi-benefici negativa avrebbe inevitabilmente determinato lo stop all'opera.

### **ISCRIVITI ALLA [NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)**

This entry was posted on Friday, April 14th, 2023 at 4:00 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.