

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Riparazioni navali genovesi in espansione e in cerca di un super bacino (resta da capire dove)

Nicola Capuzzo · Monday, February 19th, 2024

Genova – Ottimi risultati, migliori prospettive, clima costruttivo e un grande punto interrogativo.

È questo il quadro di sintesi delineato dagli “stati generali della cantieristica”, convocati a Genova in occasione dei 99 anni di Ente Bacini, la società che gestisce i cinque bacini di carenaggio pubblici e la relativa area circostante nel levante dello scalo, controllata dall’Autorità di sistema portuale genovese che fra qualche mese licenzierà il nuovo Piano regolatore portuale, contenente anche le linee di sviluppo pensate per la navalmeccanica del porto.

Il cui stato di salute è più che buono, stando ai numeri presentati. “Con oltre 80 aziende operanti nell’area demaniale di levante, tra Calata Gadda e la zona adiacente alla Fiera del Mare, e altre significative presenze nell’area demaniale di Sestri Ponente, e un fatturato complessivo diretto annuo di 1,5 miliardi di euro, il distretto delle costruzioni e riparazioni navali genovese impiega complessivamente oltre 2.700 lavoratori diretti e circa 2.000 indiretti su 717mila mq, con la maggiore densità occupazionale del porto di Genova (oltre 0,0065 addetti/mq)”.

Crescita tangibile anche per Ente Bacini, che nel 2023 ha registrato un +12% nelle navi immesse in bacino (64 contro le 57 del 2022) e nei giorni di bacino (1.347 contro 1.202) e del 27% dei giorni di ormeggio 3.038 per 109 navi in tutto). Sicché, elogiata la natura pubblica dell’Ente che “garantisce la terzietà e l’accesso alle infrastrutture” e l’impegno dell’Adsp con i 30 milioni di euro [stanziati per il potenziamento](#) dell’infrastruttura (prime gare a marzo, lavori finiti nel 2027), è toccato al presidente Mauro Vianello introdurre il tema caldo dell’espansione: “Serve un grande bacino per ospitare le navi di maggiore dimensione, oggi costrette a rivolgersi altrove”.

Stesso pensiero espresso dal viceministro Edoardo Rixi: “Abbiamo la necessità di avere un grande bacino. Stiamo aspettando quello da 400 metri di Fincantieri a Sestri Ponente. Dobbiamo capire se ci sarà spazio e modo, penso alla nuova diga, di realizzare anche un bacino per le riparazioni. Oltre a Fincantieri per le costruzioni, ci vorrà prima o poi un bacino di quelle dimensioni per le riparazioni. Altrimenti, quando le navi andranno in riparazione, l’Italia sarà fuori da quel mercato”.

Rixi ha ancora aggiunto: “Sappiamo già che l’armamento internazionale è disposto a commissionare da subito nuove unità, soprattutto crocieristiche, oggi mancano quelle misure. Tempo fa avevamo un bacino galleggiante, con poca lungimiranza è stato dismesso e mandato in

Turchia. Dovremmo tornare a fare cose di quel tipo. Oggi le grandi navi da crociera si fanno in Francia, nei Chantiers de l'Atlantique, perché ci sono bacini che noi non abbiamo. È un atout che non possiamo perdere, buona parte della nostra capacità industriale sulle navi dipende proprio dalla capacità di realizzare navi all'avanguardia. Si deve parlare di compatibilità ambientale, che però dev'essere anche compatibilità economica e sociale. L'Italia non può restare senza riparazioni”.

Ma è sul corollario, ancor più caldo, della collocazione (delle aree da dedicare all'espansione del comparto prima che a eventuali nuovi bacini), che s'è aperto lo scambio più pepato, ancorché in un clima di sbandierata concordia. Il sindaco Marco Bucci, rievocato il milione di metri quadrati che “la nuova diga ci permetterà di riempire” l'ha presa larga – “l'espansione a levante è da verificare, il diporto è in grande crescita” – per confermare che lui guarda soprattutto a ponente: “Le aree Ilva sono una possibilità” ha detto pubblicamente, confermando a margine che pure l'ipotesi di [dedicare](#) gli attuali spazi di porto petroli a riparatori e [nuovi bacini](#) è tutt'ora in campo.

Tanto da esser finita, a quanto risulta a SHIPPING ITALY, nel masterplan [presentato](#) la scorsa settimana a Gianluigi Aponte. Una sorta di bozza di Piano regolatore portuale. “Su cui però è l'Adsp a decidere” ha chiosato Bucci mentre sul tema veniva chiamato al confronto il commissario straordinario dell'Adsp Paolo Piacenza, previa non casuale (?) evocazione anche da parte del viceministro Edoardo Rixi di una sua eventuale ‘promozione’ a presidente.

Ancorché in un clima mieloso, spinto di fatto da due parti – la contrarietà del mondo industriale all'ipotesi ponentina è nota (il position paper [coi riempimenti a levante](#) è attuale) e (forse) leggibile nell'invito di Marco Bisagno, patron del cantiere T.Mariotti a “non rompere la concordia che ha portato all'attuale momento magico” – notevole è stato in chiusura l'esercizio d'equilibrio di Piacenza. Che, “condividendo al 100% le parole del sindaco sull'esigenza di un lavoro di squadra fra istituzioni”, non s'è sbilanciato sulla visione dell'Adsp, spiegando che “nel Prp le esigenze del comparto saranno tenute in considerazione: entro giugno arriveremo a un'ipotesi da condividere col nostro Comitato di gestione e con gli enti territoriali competenti”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



This entry was posted on Monday, February 19th, 2024 at 6:50 pm and is filed under [Cantieri](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.