

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Riempimenti ed espansioni, ecco il nuovo Prp di Bucci per Genova

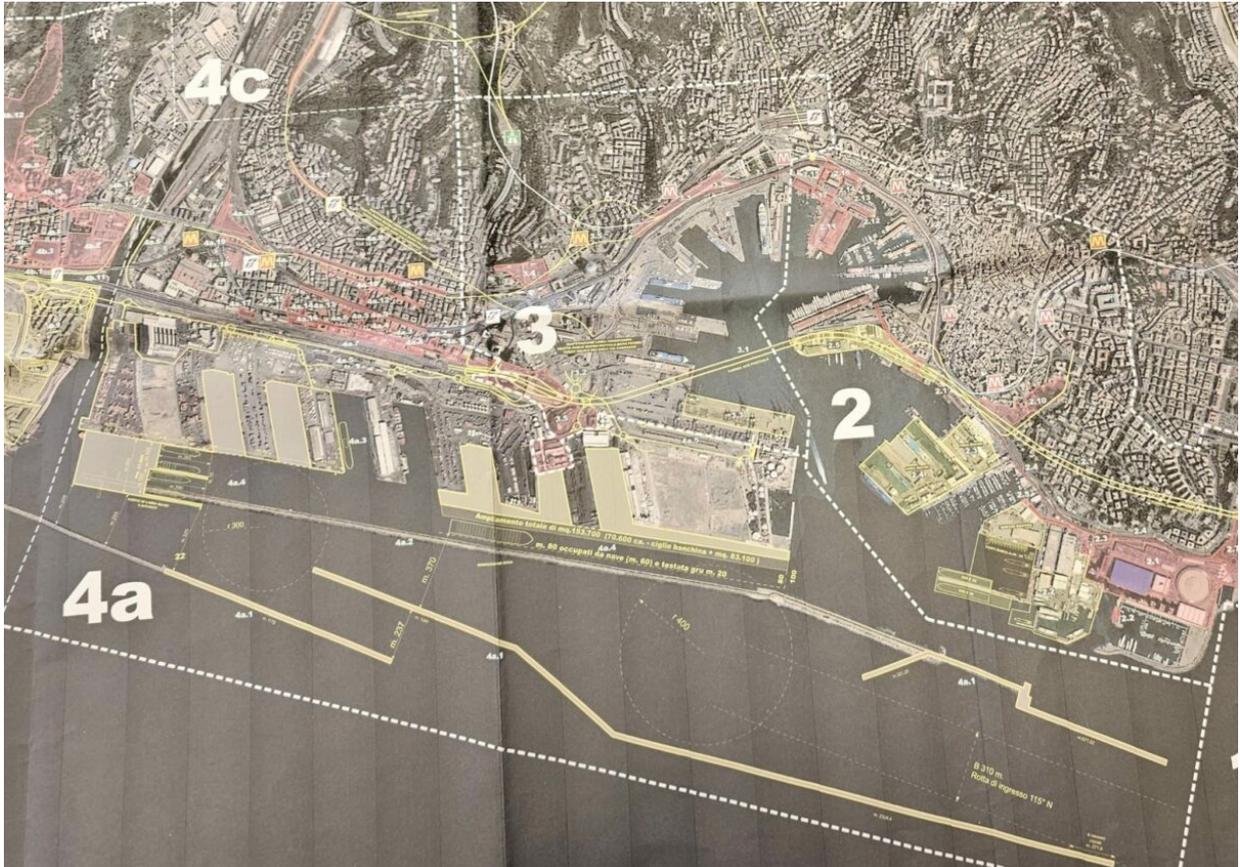
Nicola Capuzzo · Sunday, March 3rd, 2024

Mentre si attende l'annunciata presentazione da parte dell'Autorità di sistema portuale di Genova del nuovo Piano regolatore portuale del primo porto italiano, da tempo in gestazione, SHIPPING ITALY è in grado di mostrare alcune porzioni del disegno pensato dal sindaco e commissario straordinario Marco Bucci.

Quanto [presentato alcune settimane fa](#) a diversi stakeholder (fra cui il patron di Msc Gianluigi Aponte) non era, come si pensava e come sarebbe stato logico dati luogo, la sede dell'Autorità portuale, e ospite, il commissario della medesima Paolo Piacenza, una bozza del lavoro dell'ente portuale. Bensì il piano parallelo, portato avanti nei mesi scorsi da Bucci e dalla sua struttura commissariale.

Al netto del fatto che, perlomeno per la foto di levante, il lavoro è stato fatto su una mappa datata (la zona della Fiera non contiene le modifiche già apportate dal progetto Waterfront di Levante), si nota subito come la visione di Bucci al 2030 veda già completata anche la Fase B della nuova Diga Foranea, ad oggi ancora non finanziata né appaltata. Nessuna espansione a mare del settore delle riparazioni navali, che dovrebbero 'perdere' il bacino n.5, tombato. E ciò in previsione della realizzazione di un nuovo bacino di 250 metri di lunghezza da realizzarsi ad ovest dello stabilimento di Fincantieri di Sestri Ponente, dove oggi si trova il Porto Petroli che, come vedremo, verrebbe spostato.

Per Sampierdarena l'idea è quella nota del porto in linea, con il tombamento delle calate Giaccone, Concenter e Inglese ([come chiesto recentemente](#) dal gruppo Spinelli – Hapag Lloyd), i cui futuri piazzali verrebbero allineati e allungati. Stessa sorte per le calate Bengasi e Tripoli, mentre a mare di Ponte Ronco sorgerebbe un nuovo terminal ro-ro e multipurpose a compensare la riduzione degli accosti. A rompere la linearità, il mantenimento delle Calate Mogadiscio e Massaua, forse in relazione alla previsione dello spostamento dei depositi chimici a Ponte Somali (in realtà non disegnati).



Confermata, invece, a ponente l'ipotesi, anticipata da queste colonne (e che successivamente sembrava invero esser stata accantonata) dell'ampliamento del porto di Pra', con un'espansione a mare circa doppia rispetto a quella prevista dal Prp vigente e la realizzazione di una nuova diga, destinata come detto a ospitare quantomeno il Porto Petroli traslocato da Multedo.

A quanto risulta a SHIPPING ITALY, Bucci avrebbe intenzione di presentare a giorni ai consiglieri comunali il disegno (che contempla tutto il territorio urbano, non solo quello portuale), per poi portarlo, in plastico, al Mipim di Cannes a metà mese, appuntamento topico a livello europeo nel settore del real estate.

Meno chiaro il rapporto del piano col lavoro dell'Adsp. Le ipotesi in campo hanno sicuramente alcuni forti sostenitori: Spinelli, come detto, e Msc, aspirante gestore dell'aeroporto che vedrebbe il raddoppio a mare, ma anche Autostrade per l'Italia, che proprio lunedì chiarirà come, per evitare il ribaltamento sulla tariffa autostradale nazionale di 800-900 milioni di euro di extracosti per la realizzazione del tunnel subportuale, occorrerà che il nuovo Prp preveda riempimenti per contenere tutti i 2,5 milioni di metri cubi di smarino dell'opera.

Nondimeno i mal di pancia, come intuibile dai messaggi sottotesto al recente incontro in occasione di un convegno sulle riparazioni navali, non mancano, a partire proprio dal mondo industriale (messo a parte subito dopo Aponte), refrattario a una rottura dell'area delle riparazioni. E pure il tombamento pressoché totale e, soprattutto, contestuale delle calate di Sampierdarena lascia perplessi, in Adsp, parrebbe, ma anche a Roma.

"I riempimenti ci saranno in tante zone del porto" ha detto a SHIPPING ITALY il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi negando la possibilità che il costo del tunnel possa raggiungere il 1,6 miliardi di euro che Aspi avrebbe prospettato per l'insufficiente possibilità di conferimenti in porto, "ma senza sacrifici di operatività. Aspi deve soprattutto accordarsi con

Webuild (appaltatore della diga, *ndr*) per sfruttare i cassoni di quest'opera come destinazione dello smarino. In generale occorre il massimo coordinamento fra movimenti di materiali di costruzione di risulta, per ottimizzare i costi delle opere e ridurre gli intasamenti logistici. Quanto al disegno di Bucci, vedremo: è l'Autorità portuale a redigere il piano regolatore".

Resta che la **fermezza sui riempimenti** di Sampierdarena da centellinare, ancora vantata meno di tre mesi fa da Adsp con il congelamento di quello pur previsto (in ambito tunnel) di Bengasi, parrebbe già esser venuta meno, con Palazzo San Giorgio ritrovatosi nella posizione di camera di compensazione fra Bucci, un Ministero in attesa e bisognoso tuttavia di risolvere la grana del tunnel, operatori più o meno in allerta. Con l'incognita di una città e dei suoi corpi sociali fino ad oggi tenuti all'oscuro di questo disegno.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Sunday, March 3rd, 2024 at 8:24 am and is filed under [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.