

Signorini (Ports of Genoa): Genova porto globale, Terzo Valico operativo entro la fine del 2025

scritto da Scenari Internazionali | 17 Maggio 2023



Photo credit © AdSP ML0c – Ports of Genoa

Stando ai dati ufficiali, l'anno scorso, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale – Ports of Genoa ha incrementato il traffico merci dello 0,6% rispetto al 2021, con un aumento del tonnellaggio container pari al 3,5% e del traffico *gateway* pari al 4,1%, tornando pienamente ai livelli pre-Covid. Stesso discorso anche per il traffico passeggeri e traghetti, mentre entro quest'anno sarà pienamente recuperato anche il traffico crocieristico. Genova, insieme agli altri tre porti del Sistema, si conferma dunque crocevia fondamentale per l'Italia. Abbiamo contattato Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità, per saperne di più.

A cura della Redazione

Presidente Signorini, benvenuto su Scenari Internazionali. Lo scorso 4

maggio, insieme alle massime autorità nazionali e locali, oltre all'AD di Webuild Pietro Salini, avete posato simbolicamente la prima pietra della nuova diga foranea, un'opera che Genova attendeva da tempo. Quali sono i tempi di realizzazione previsti? Cosa cambierà per il porto, una volta ultimata l'opera?

Cominciamo col dire che non è stata una posta simbolica. Noi abbiamo effettivamente iniziato i lavori con il versamento in mare di un primo strato di ghiaia, materiale utilizzato per il consolidamento dei fondali che sarà completato con l'infissione in profondità di pali. Successivamente verrà realizzato il così detto scanno d'imbasamento che sosterrà i quasi cento cassoni che comporranno la nuova diga. Questa prima fase di cantiere è necessaria anche per verificare come il materiale reagisce in fase di consolidamento, ma ciò che abbiamo fatto il 4 maggio è a tutti gli effetti il primo tratto dell'opera.

Si tratta di una infrastruttura assolutamente essenziale per il bacino portuale di Sampierdarena. Con l'aumentare delle dimensioni delle navi e il relativo adeguamento delle regole di accessibilità tecnico-nautica, volte a garantire la sicurezza in porto, gli attuali specchi acquei del bacino storico stanno diventando inadeguati. La nuova diga consentirà la navigazione e le manovre in sicurezza anche per le grandi portacontainer e per le navi da crociera di ultima generazione che hanno dimensioni e pescaggio superiori a quelli consentiti dalla diga attuale, costruita – ricordo – ben cento anni fa.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale controlla quattro importanti scali, a partire da quello di Genova, tra i più antichi e importanti del Mediterraneo e d'Europa. Seguono Pra', Vado Ligure e Savona, ciascuno con diverse caratteristiche e specializzazioni. Quali sono i numeri della movimentazione merci? Quali i Paesi di origine e destinazione dei flussi?

Nel 2022 abbiamo movimentato 66 milioni di tonnellate. Siamo andati decisamente meglio rispetto al 2021 e siamo il primo porto gateway in Italia: quasi tutta la merce che arriva a Genova è infatti destinata ad essere instradata essenzialmente nei mercati della Pianura Padana; quindi, dobbiamo essere bravi a movimentare velocemente questa merce via strada e via ferrovia. Abbiamo inoltre recuperato completamente il traffico passeggeri e quello traghetti, e nel 2023 recupereremo completamente anche il traffico crociere: ricordo che movimentiamo circa 4,2 milioni di passeggeri l'anno.

Il Porto di Genova è veramente un porto globale. Considerando il totale del nostro Sistema Portuale, la Cina incide per circa il 30% dell'import e circa il 20% dell'export. Il primo Paese per l'export, con circa il 25% del totale, sono gli Stati Uniti che sono anche il secondo Paese per l'import. Questo dà l'idea della globalità del porto. Un'altra area molto forte è il Medio Oriente, come prevedibile dal momento che è lungo la rotta commerciale dal Far East all'Europa, alle Americhe, ma sta crescendo di peso anche l'Africa. Ci immaginiamo che i volumi di traffico verso questo Continente aumenteranno negli anni a venire.

Sono in corso d'opera i lavori per la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi e per il collegamento con il nodo di Milano, che consentiranno a Genova una migliore e più rapida connessione ferroviaria con Svizzera, Germania, Belgio e Paesi Bassi, sino ai porti di Anversa e Rotterdam, nel quadro del Corridoio Reno-Alpi della rete TEN-T. A che punto sono i lavori? Più in generale, quali investimenti sono previsti per lo sviluppo dell'intermodalità?

Attualmente stimiamo la chiusura dei lavori per il Terzo Valico entro la fine del 2025. Per quella data avremo completato gli interventi ferroviari di ultimo miglio che, nel Porto di Genova, sono i fasci binari, dove poter comporre e scomporre i treni a standard europeo, e le tratte di adduzione dai terminal portuali all'imbocco della rete ferroviaria nazionale verso il Terzo Valico e da lì a servizio delle aree produttive del Nord Italia e Centro Europa.

Questa tipologia di intervento riguarda non solo il bacino di Genova Sampierdarena, ma anche quelli di Pra' e Savona-Vado per un totale di quasi 10 cantieri in corso d'opera sul fronte ferroviario con target di operatività nel 2025.

Dopo il via libera di Bruxelles al PNRR italiano, i porti del nostro Paese hanno puntato molte delle loro carte sulla sostenibilità, presentando progetti orientati all'efficientamento energetico e alla riduzione delle emissioni di CO₂. Come sta affrontando Genova questa sfida?

Abbiamo già diversi progetti ammessi ai finanziamenti *Green Ports* del PNRR e stiamo agendo allo scopo di avere un porto ad emissioni zero con diverse linee di intervento, come l'elettificazione delle banchine o il deposito GNL. Ovviamente l'obiettivo generale è che l'energia di cui abbiamo bisogno in porto, ad esempio per elettrificare le banchine stesse, per la mobilità o per gli impianti di attrezzature della cantieristica, sia alimentata da fonti rinnovabili. Nel quadro del *Green Ports* abbiamo in corso finanziamenti sia per impianti fotovoltaici e smart-grid, sia per un progetto prototipale di mobilità elettrica in porto alimentata da idrogeno.

© Riproduzione riservata