

# Eventi

## Orizzonti

# «Un'opera strategica per l'Europa»

Il commissario straordinario Signorini: saremo la porta Sud del corridoio Reno-Alpi  
La città vuole fare il bis dopo la realizzazione in tempi record del ponte sul Polcevera

### I tempi

I finanziamenti del Pnrr hanno accelerato un progetto che era partito già nel 2017

### Le tecnologie

Serviranno anche a favore delle esigenze ambientali emerse nel dibattito pubblico

### La scommessa

di **Antonella Baccaro**

**N**on una «cattedrale nel deserto». La nuova diga foranea di Genova, con il suo sviluppo complessivo di 6,2 chilometri, si presenta come un progetto strategico di respiro europeo, oltre che nazionale e locale. Il potenziamento dell'accessibilità marittima del porto di Genova, che ne è il primo scopo, rafforzerà il sistema portuale della città ma anche il corridoio Reno-Alpi della rete di trasporto transeuropea TEN-T, di cui diventerà la porta da Sud. Un corridoio che da Genova arriva fino a Rotterdam, e che comprende anche il Progetto Unico Terzo Valico del Giovi-Nodo di Genova.

Per questo l'opera ha trovato il suo finanziamento tra i progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), attraverso il Fondo complementare. «Senza questi requisiti che rendono l'opera strategica anche a livello europeo non avremmo superato l'analisi costi-benefici» spiega Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e commissario straordinario dell'opera. Signorini non ama parlare della genesi del progetto che lo riguarda in prima persona, quando, da capo dipartimento del Ministero delle Infrastrutture, aveva individuato la nuova diga tra le priorità infrastrutturali del Paese. Erano gli anni 2013-2015.

Passato a guidare il porto di Genova nel 2017, fu proprio lui a far partire il progetto di fattibilità attraverso la stazione appaltante di Invitalia, che lo mise a gara. Un'idea, che tiene a sottolineare, ha trovato l'appoggio trasversale di tutti i governi che si sono succeduti, fino a incrociare l'opportunità dei finanziamenti europei.

Quando l'opera sarà completata, prevedibilmente nel 2026, insieme con la linea ferroviaria Torino-Lione (ancora in fase di realizzazione), il Gottardo e il Brennero, metterà la Pianura Padana al centro dei mercati europei, facendo così concorrenza ai sistemi che gravitano intorno ai grandi porti anseatici, come Rotterdam e Anversa. Già adesso dal porto di Genova passano le merci dell'80% delle imprese del Nord Italia che praticano l'import-export extra Ue. Il primo Paese per l'import è la Cina, mentre il primo per l'export sono gli Usa.

Il porto di Genova nei suoi ormai mille anni di storia ha subito pochi importanti rimaneggiamenti: all'epoca delle Crociate, nel Medioevo, poi nell'800. «Un intervento del genere nel porto di Genova non si vedeva dal 1930 — spiega Signorini —. Ed era necessario, considerando i grandi cambiamenti che nel frattempo sono intervenuti nel trasporto marittimo, anche sul piano della maggiore sostenibilità».

Per questo, che sarà uno sforzo notevole dal punto di vista degli investimenti, sono

state messe in campo le tecnologie più innovative con l'intento anche di rispettare le esigenze ambientali emerse durante il dibattito pubblico. Per il consorzio di imprese guidato da Webuild, che ha vinto la gara, accanto a Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit e Sidra, si tratterà di un biglietto da visita importante a livello mondiale. «Dighe di queste dimensioni ce ne sono poche» osserva il commissario straordinario, che è molto soddisfatto per come le istituzioni hanno avuto a cuore la realizzazione dell'opera, che ha già superato le fasi burocratiche più critiche. A memoria del commissario, le fasi più complesse sono state risolte grazie a una buona capacità di progettazione. «A volte non servono normative in deroga» chiosa.

Quali ostacoli può trovare a questo punto un'opera così impegnativa? «Noi abbiamo aggiudicato i lavori nell'estate scorsa — ricorda Signorini — e l'abbiamo contrattualizzata a novembre, nel pieno della tempesta del caro-materiali prodotta dal conflitto ucraino. Ecco, spero che nei prossimi anni non si ripetano choc di questo tipo».



Da Genova, dove domani 4 maggio partirà il cantiere della nuova diga foranea, arriva un messaggio positivo: l'Italia può tornare a diventare un Paese competitivo anche nel campo delle grandi infrastrutture dopo decenni di stasi e difficoltà. Genova, dopo il "miracolo" del nuovo ponte sul Polcevera, realizzato in tempi record, vuole fare il bis candidandosi a essere capitale dell'efficienza italiana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La buona progettazione ha evitato normative in deroga

Abbiamo aggiudicato i lavori la scorsa estate poi contrattualizzati a novembre nel pieno della tempesta del caro-materiali

## Il sistema portuale

Dal Pnrr 9,2 miliardi per interventi in 47 strutture di 14 regioni

Il sistema portuale è uno dei pilastri strategici dell'economia italiana. Per questo sono stati previsti 9,2 miliardi di euro nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) per interventi in 47 porti localizzati in 14 regioni. Il 46,9% degli investimenti va ai porti del Mezzogiorno, il 37,7% a quelli del Nord e il restante 15,4% a quelli del Centro Italia. Grazie al Pnrr, ai fondi stanziati dal

Governo dopo il crollo del ponte Morandi nel 2019, e a quelli messi in campo da altre istituzioni e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, il porto di Genova disporrà di fondi per 3 miliardi di euro. La diga sarà realizzata da un consorzio di imprese guidato da Webuild, che ha vinto la gara, accanto a Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit e Sidra

3

gli anni che dovrebbero essere necessari per completare la diga foranea

1,3

miliardi i costi dell'opera, la più onerosa in Europa fra quelle marittime

450

## Le caratteristiche

Cento i cassoni di cemento armato su un fondale fino a 50 metri

metri la lunghezza massima delle navi per l'accesso al nuovo porto

I lavori della Fase 1 per la nuova diga foranea del porto di Genova, prima grande opera di valenza strategica che verrà realizzata in Italia con i fondi del Pnrr, partiranno domani e costeranno 950 milioni di euro. L'opera avrà uno sviluppo longitudinale complessivo di 6,2 Km e poggerà su fondali profondi fino a 50 metri. Per il basamento si utilizzeranno circa 7 milioni di tonnellate di

materiale roccioso, su cui verrà posizionata una struttura composta da circa 100 cassoni cellulari prefabbricati di cemento armato alti 33 metri, larghi fino a 35 e lunghi circa 67. Dal primo ingresso (l'altro è destinato alle imbarcazioni da diporto), potranno accedere navi portacontainer fino a 450 metri di lunghezza, navi da crociera «World-class» e traghetti



**Com'è e come sarà** A sinistra, l'attuale ingresso del porto (in rosso), a destra, la nuova diga foranea che sarà costruita 450 metri più al largo della prima e la cui imboccatura sarà portata a 310 metri di larghezza