

Riflettori sulla nuova Diga di Genova al convegno di ANIMP Logistica

L'AdSP ospite d'onore dell'evento che ha dribblato le polemiche su ricorsi e perplessità concentrandosi sugli aspetti tecnici e funzionali dell'infrastruttura che rivoluzionerà il porto d'Italia a partire dal 2026

di Angelo Scorza

Le polemiche restano fuori dalla piccola sala gremita in ogni ordine di posto della palazzina presso il Terminal IMT del Gruppo Messina in occasione dell'evento annuale organizzato dalla Sezione Logistica, Trasporti e Spedizioni di ANIMP, in un'inedita location genovese, con argomento principale la Nuova Diga di Genova. L'ordine del giorno tassativo, infatti, è quello di tenere al bando le provocazioni inerenti i ricorsi e le perplessità sollevate da questa 'opera magna', concentrandosi sugli aspetti tecnici e funzionali dell'infrastruttura che rivoluzionerà il porto d'Italia. A dissertare su uno dei progetti più ambiziosi e rilevanti finan-



Pellegrini, Vaccari, Signorini, Meister

ziati dal PNRR – dopo i saluti dei padroni di casa Marco Villa, presidente ANIMP, ed Enrico Salvatico, Delegato di Sezione nella sua 'seconda vita professionale' (nella prima è avvocato marittimista partner dello Studio Legale Mordiglia & C.) è un pool di relatori.

Si comincia subito con Paolo Emilio Signorini; al presidente dell'AdSP nonché Commissario della diga foranea stessa, viene posto un quesito solo apparentemente banale: dove nasce l'opera?

“L'idea di fare una nuova diga più ampia ed esterna non è nata in questo contesto tumultuoso, bensì anni fa nell'ambito della politica di pianificazione europea, come porta a sud del Corridoio Genova Rotterdam. La Commissione ha puntato i riflettori sul nostro porto 'obbligandolo' a migliorare l'accessibilità marittima prima e terrestre poi, col traguardo di fare arrivare più navi e navi più grandi” risponde Signorini. “Quando sono arrivato a Genova la prima cosa è stata stipulare una convenzione con Invalitalia per selezionare il progettista cui affidare lo studio di fattibilità tecnica ed economica. Dunque siamo partiti nel 2017, poi vi sono stati il progetto, la gara per l'affidamento, il PNRR per il finanziamento e ora siamo vicini alla cantierizzazione”.

Sull'unico scoglio viscido il Presidente-Commissario punta bene i piedi, senza scivolare: “I tempi di lavorazione? Siamo determinati a partire coi lavori nell'aprile 2023 per avere il collaudo nel novembre 2026, restando nel perimetro temporale sancito dalla UE”.



Che il compito non sia facile, Signorini – pur senza esplicitarlo – in cuor suo lo sa bene; dette tempistiche non tengono conto di eventuali stop ai lavori per problemi di varia natura che dovessero insorgere nel prossimo quadriennio, dai ricorsi alle questioni tecniche passando per eventuali sovraccosti aggiuntivi.

“Unico vantaggio è che il sito è in mare aperto dunque non si ostacolerà l'esercizio di altre attività” è la frase, che presta il fianco alla libera interpretazione, con cui si congeda.

La patata bollente della spiegazione tecnica viene lasciata a Marco Vaccari, Responsabile Unico Procedimento dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, il quale con una dettagliata carrellata ripercorre la storia dell'infrastruttura partendo dal dibattito pubblico, tenutosi per la prima volta in Italia, alla selezione di una delle tre soluzioni prospettate. “Oggi siamo nella fase di Progettazione Esecutiva e di Progettazione Definitiva accorpate.

La necessità primaria era di avere un cerchio di evoluzione maggiore di quello attuale da 550 metri (ma spostato verso il bacino del porto antico) e di superare l'attuale collo di bottiglia della strozzatura a Sampierdarena presso il Terminal di Calata Bettolo (di soli 150 metri).

> 10



Nicola Meister, Stefano Messina, Andrea Gais, Ignazio Messina, Paolo Emilio Signorini

> 9

Come nave-modello abbiamo utilizzato la MSC Anna, ULCV Ultra Large Container Vessel da 400 metri x 62 capace di oltre 20.000 TEUs (sino a 24.000 TEUs) di capacità” spiega l’ingegnere genovese che indica la risultanza principale: “si avranno due canali di accesso da levante con separazione iniziale dei flussi di traffici fra navi passeggeri e navi mercantili, per garantire un transito fra 400 e 800 metri di diametro (nel punto di evoluzione)”.

Vaccari ha poi spiegato come evitare i cedimenti sullo zoccolo marino, anticipando il fatto che “i metri cubi rimossi saranno immessi nella nuova diga: si approfondisce il fondale e si recupera materiale” per concludere con lo stato di avanzamento dei lavori. “Come ‘promesso’ abbiamo fatto l’aggiudicazione il 12 ottobre, rispettando il cronoprogramma; ad oggi sono già state svolte 35 attività”.



Vaccari

calca l’accento sui concetti basilari di massimizzare l’approvvigionamento di materiale via mare e di massimizzare il riuso del materiale dismissed, nonché di minimizzare l’impatto sul territorio delle

necessità dunque di un intervento preciso per consolidare il terreno che altrimenti non sarà in grado di sostenere il peso della diga: basti pensare ai 10 milioni di tonnellate di materiale lapideo previsto per lo scanno di imbasamento, un valore peraltro che noi siamo riusciti a ridurre del 30% rispetto al progetto nel capitolato di gara. A tale fine abbiamo ingaggiato i migliori al mondo per consolidare il fondale” spiega il manager, dando una sorta di risposta indiretta ai detrattori che hanno in questi mesi paventato il pericolo concreto di un crollo della diga.

C’è poi il discorso, apprezzabile, del ‘local content’: “le cave sono tutte nazionali (Porto Torres, Carrara, Olbia, Vado Ligure) e il materiale arriverà via mare. A Genova abbiamo la scuola numero 1 in tale ambito, la Fincosit, che è parte del raggruppamento di Webuild. Faremo un cassone-tipo da 67 x 31 x 33 metri il più grande mai fatto in Italia (il maggiore sinora era lungo 60 metri) che sarebbe anche nel Guinness dei primati mondiali se non ci avessero superato di misura i giapponesi con una diga fatta di cassoni di poco più grandi a Kamaishi, anche se la nostra misurando 6 km sarà più lunga. In sintesi, questo lavoro è una grande sfida” è la chiosa, altrettanto demagogica, con cui Webuild termina il suo intervento.



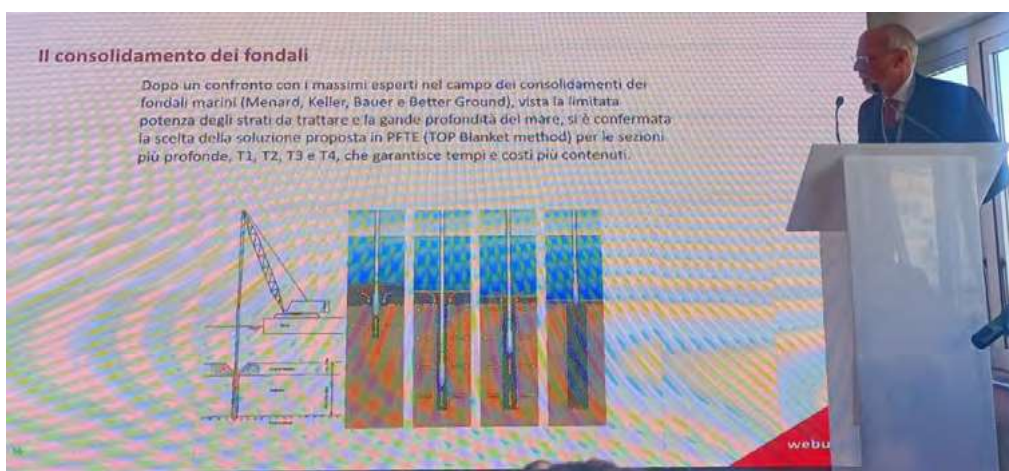
Dopo l’AdSP entrano in scena i maggiori di Webuild.

Nicola Meister, Operations Director del raggruppamento di imprese, che ha già seguito la ricostruzione del Ponte Morandi quale AD di PerGenova, parla di un “progetto così complesso che si può realizzare solo attraverso un modello di spirito collaborativo già ampiamente collaudato su questo territorio; che poi si chiami Modello Genova o meno, poco importa... La nostra società ha un backlog di lavori per 15 miliardi nel Paese, a dimostrazione della autentica rivoluzione infrastrutturale in atto: ma per compiere questa evoluzione è necessario un cambio di passo” sottolinea Meister – la cui società, nel consesso di Webuild, sta lavorando anche all’agognato Terzo Valico – prima di concludere con un demagogico: “non vediamo l’ora di dare il primo colpo di piccone”.

Il suo collega Enrico Pellegrini, Direttore dell’ingegneria di prodotto Webuild,

operazioni.

“Aspetto caratteristico non è la struttura, che è classica, ma la sua dimensione notevole, insistendo su fondali importanti sino a circa -50 metri (la diga attuale scende ‘solo’ a -25 metri). Sono profondità particolari con matrice di fondo diversa, che



Pellegrini

La guerra dei noli non scuote gli armatori delle navi multipurpose

La seconda parte del convegno genovese di ANIMP Logistica stimola un dibattito sull'andamento dei mercati marittimi da cui nessuno esce sconfitto

di Angelo Scorza

Stimolare il dibattito sull'andamento dei noli marittimi, con uno sguardo al futuro ed alle nuove opportunità per la logistica, era l'obiettivo dichiarato della seconda parte del convegno organizzato dalla Sezione Logistica, Trasporti e Spedizioni di ANIMP presso l'IMT Intermodal Maritime Terminal del Gruppo Messina al porto di Genova.

Il terreno alla discussione dei 5 relatori veniva preparato dalla presentazione di Arianna Buonfanti, ricercatrice di SRM, Intesa Sanpaolo, nella sua profonda disamina dei mercati marittimi, in questi ultimi tre anni scossi da fenomeni di alta rottura alla continuità dei trend avviati: "Sembrava ci fossero dei paradigmi indissolubili, dalla globalizzazione al just-in-time. E invece...le conseguenze degli attacchi al sistema portati da virus, guerra & C. si sono vissute anche nel 2022 che ha visto calare il potere d'acquisto dei consumatori, l'accorciamento delle supply chain, l'aumento delle scorte a magazzino, la scarsità di materie prime".

L'esito è evidente: il commercio mondiale nel 2022 aumenterà appena dello 0,4%.



Buonfanti

Sul lato dell'offerta, la flotta mondiale, che aumentava mediamente del 3%-4%, nel 2023 crescerà dell'1,9% con brusca frenata l'anno successivo ad appena lo 0,2% nel 2024.

E come se non bastasse, i carburanti alternativi saranno molto più onerosi di quelli attuali; dunque, la transizione verso la sostenibilità avverrà di certo, ma senza avere una chiara direzione" osserva la ricercatrice napoletana, ricordando infine che nel 2022 l'indice globale dei noli nel segmento dei container si è ridotto del 70% rispetto al 2021, che però era stato un anno folle. A tale proposito il 'vero' padrone di casa, Ignazio Messina, Amministratore Delegato della Ignazio Messina & C., quasi mette le mani avanti: "I noli hanno avuto crescita sostenuta da fine a 2020 sino al picco di inizio 2022, questo è vero, ma ovviamente non per merito (o colpa? ndr) degli armatori, invece solo perché si era fermata la logistica terrestre a causa del covid: le navi erano delle 'bolle' salvaguardate dal virus, ma quando entravano in



Salvatico, Messina, Maresca

porto spesso restavano bloccate a terra perché mancava la capacità di smaltimento da parte degli operatori terrestri di camion e treni, loro sì falciati dal covid. Insomma, se gli armatori in questo frangente di un biennio, dopo 10 anni di perdite gravi, hanno recuperato parte del terreno perduto, hanno fatto soltanto il loro dovere" afferma l'imprenditore genovese, chiosando con un'osservazione secca: "oggi l'oligopolio è finto, non esiste, in due mesi i noli sono calati dal 50% al 70% a testimonianza che le blank sailing sono solo dei palliativi a riequilibrare i noli. Siamo ancora al livello doppio del 2019, ma quello era un periodo storico in cui lo shipping era in grave perdita".

I due operatori chiamati a dissertare dei traffici multipurpose, quelli propriamente pertinenti i temi cari agli organizzatori dell'incontro - Giuseppe Alberti, Sales & Chartering dell'olandese Spliethoff con sede a Monaco e Matteo Fortuna, Executive Managing Director di BBC Chartering, che fa capo alla holding tedesca di Leer - fanno 'pari e patta'.

"Abbiamo pure usato le nostre navi multipurpose per trasportare container nel periodo di scarsità di capacità cellulare, anche se abbiamo commitment pluriennale coi nostri clienti, che logicamente dobbiamo sempre rispettare" spiega Alberti per Spliethoff, che sul centinaio di unità in flotta mette in acqua 70 navi multipurpose bigate e 30 gearless. "Adesso il mercato dei noli sta andando bene per il project cargo, in particolare abbiamo una grande domanda di impianti per i parchi eolici che oggi rispetto al passato sono cresciuti di dimensioni: certe pale sono lunghe 110 metri con altezza della torre fatta da 3 segmenti > 12



> 11

da 60 metri”.

Dal suo canto il genovese Fortuna per conto di BBC annota che “il nostro settore è meno soggetto a fluttuazioni. Il nolo della nave multipurpose non è così impattante sulla struttura dei costi, per noi vale circa un terzo, gli altri due terzi essendo costituiti dal bunker e dai costi portuali. La nostra flotta non ha messo gli scrubber – a differenza di Spliethoff, ndr – che si pagano 6 milioni a nave; è un costo enorme che chissà se si può poi ammortizzare”.

Senza celare che nel momento di maggiore difficoltà la compagnia tedesca aveva chiesto aiuto al governo, Fortuna osserva che, pur avendo la BBC 150 navi sulle 500 complessive della flotta mondiale di settore – e dunque coi colleghi olandesi una

quota parte congiunta del 50% dell’offerta, ndr – l’andamento di mercato resta davvero imprevedibile. “È stato un anno mai successo prima nella storia dello shipping ma che ha salvato da una situazione di oggettiva difficoltà: ma adesso il TMI, l’indice dei noli di settore, è in discesa, senza scordare che la guerra ha cancellato molti progetti EPC come quelli che avevano messo a punto Saipem, Maire Tecnimont, Technip ecc. La vera difficoltà resta quella di fare previsioni: ideale per il nostro mercato sarebbe che il TMI si assestasse tra 14.000 e 16.000 dollari/giorno, scendendo dal picco dei 22.000 toccati”. A rappresentare la merce, Giorgio Poggio, Managing Director Aprile UK, e Massimo Naldini, Logistics Head of Department Maire Tecnimont.

“Per noi la parola chiave si chiama *reliability*, l’affidabilità. Ci avevano insegnato che il nemico di tutto era l’inventoring, il magazzino, allorquando vinceva la logica del just-in-time, qualcosa che è valso sino a questa fase tumultuosa” spiega lo spedizioniere Poggio. “Oggi abbiamo il problema degli autisti europei con età media di 55 anni: chi li potrà rimpiazzare? La tempesta perfetta che abbiamo vissuto spero abbia fatto capire al mondo intero quanto sia importante la logistica. La mia ricetta è semplice: ridurre la flotta delle navi portacontainer in circolazione”.

A rappresentare la merce, in questo caso assai complessa e preziosa come quella dell’impiantistica, viene chiamato Naldini di Maire Tecnimont, il quale ammette: “avevamo 8 miliardi di euro in portafoglio con la Russia, un valore gigantesco se si pensa che abbiamo 3 miliardi di fatturato, e tutto è andato in fumo completamente. Ma ora stiamo per affrontare di nuovo un periodo davvero entusiasmante; adesso c’è lo spostamento del market focus dall’area della Russia a quella del Medio Oriente; credo che quest’ultima diventerà padrona del mercato nei prossimi 2-3 anni”.

Naldini rimarca di avere subito “il forte impatto dei costi, che sono aumentati del 70% come procurement. A noi serve stabilità prima di ogni altra cosa, un equilibrio anche nel programmare che ci permette di dare maggior sostenibilità al nostro business nel medio termine”.



Messina, Poggio, Naldini, Fortuna, Alberti