

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

! "#\$%&' &()*')

! "#\$%&'%()* * +, -%

!

!

+ ,) - # % % ' . () + / + 0

NUOVA DIGA FORANEA

Egregio Dott. Vaccari - In uno studio del 1996 (a cui ho partecipato ed era stato presentato a Roma presente il Sottosegretario ai Trasporti di allora) veniva evidenziato come Genova per il Nord Europa e Trieste per tutto il settore Est Europa, fossero, per le navi dal Far East, la miglior porta di accesso all'Europa (la HHLA terminalista in Hamburg si è presa da poco il terminal di Trieste.....e chissà perché nessuno da 25 anni a questa parte, dei nostri politici/imprenditori , ha pensato di farlo ! ?)- Ora si prevede di spendere 1,3 Mdi di euro per una diga foranea al fine di poter ricevere grandi navi a Calata Bettolo e aumentare il numero dei contenitori movimentati, di 1 Milione di Teus. - Successivamente, demolire totalmente la vecchia diga e utilizzare anche altre banchine (che richiedono dragaggi e opere di potenziamento notevoli dei moli)per riuscire a ricevere anche loro grandi navi.- Leggendo i commenti sull'opera, fin qui pubblicati , si evidenziano criticità che esistevano già nel 1996 tra cui, in particolare, la mancanza di una rete ferroviaria adeguata .- L'argomento è a mio parere il punto più importante.- Il trasporto ferroviario è il più economico - il meno inquinante – il più veloce, SE , e qui cominciano i problemi, venisse realmente usato attraverso una rete adeguata.- Già nel 1984 feci un studio (solo per mia curiosità) sulla necessità per il futuro di dotare Genova di due "uscite " veloci verso il Nord .- Una è quella che prenderà il via tra qualche anno (4/5 ?)con il raddoppio della linea ferroviaria per Milano viaTerzo Valico (e sarebbe interessante vedere com'è stata ipotizzata, in quanto sento parlare del raddoppio Tortona –Voghera, di cui non conosco nulla ma che pare debba essere ancora pianificato.... per cui, questo"raddoppio" della linea per Milano in effetti, non si sa quando sarà realmente operativo e che capacità di movimentazione treni merci , consentirà in realtà).- L'altra linea da me ipotizzata,era una linea ex novo e dedicata che, passando sotto il Turchino, raggiungesse dal PSA di Prà,la zona Predosa /Alessandria , in circa 30 minuti, con treni privi di personale , capaci di trasportare contenitori (come venivano già all'epoca trasportati in alcune parti dell'America) anche in seconda fila! Avere quindi DUE terminals dedicati, che ricevessero tutti i contenitori diretti alle zone industriali dell'Italia del Nord e/o se diretti al Nord Europa, con tradotte dirette, che potevano, se possibile,partire complete direttamente da Genova o essere completate nel terminal A o B (Alessandria /Rivalta dato che esisteva già , con contenitori provenienti da Genova Sech e altri Terminals (oggi anche Vado potrebbe beneficiare della strategicità di un terminal in Alessandria , visto che la linea da Savona per il Nord , se non è stata modificata ha una pendenza che non consente il transito a treni con più di 600tonn di carico!).- Ma quanto **impiegheremmo a far partire un altro progetto di questo tipo (se per il Terzo Valico abbiamo politici che non ne hanno capito l'importanza e ancora oggi lo ostacolerebbero se potessero) ?**- La ferrovia dovrebbe evacuare da SECH/Calata Bettolo e altri terminal in Centro e naturalmente anche il PSA l'80 pct dei contenitori e non ,come prospetta il Sig. dell'Assoagenti il " sognato" 40 pct ! Ovvero, usare solo i camion per il servizio alle aziende in un raggio estremamente limitato e non servito da un terminal ferroviario .- Sicuramente l'avvio immediato a terminal fuori Genova non piacerebbe a categorie del nostro porto ma si deve pensare all'economicità del servizio per attrarre i clienti o no ?.- Si pensi a quanti TIR in meno circolerebbero per le strade di Genova !!!.- Nessuno, però dei partecipanti che ha inviato il loro commento, ha fatto menzione alla possibilità di entrata in funzione di navi FREBS (chiamate così dall'ideatore che è la FREBS Ltd inglese) .- Navi, basate sul principio della nave Madre che, con il sistema Flot on /Flot off che si conosce da tempo , trasporterebbero chiatte da 600 Teus (o fino a 2500 Teus) per chiatte e/o possibilmente OGNI ALTRO TIPO DI CARICO .- Dotate di motore e quindi autonome , queste

chiatte, "liberate" in un punto/porto, rada, baia, possono proseguire autonomamente per brevi navigazioni (scalo principale Genova nel bacino di evoluzione grandi navi con chiatte per Savona, La Spezia, Imperia?).- Non temono congestioni nei porti !!! Non entro in conteggi dato che li avranno già fatti quelli della Frebs, ma credo si debba in ogni caso tenere presente che se le ipotizzassimo in funzione tra una decina d'anni (o meno...?) renderebbero, non solo inutili le opere faraoniche come pensate da uno dei partecipanti a questo dibattito, ma sicuramente la demolizione di una parte della diga vecchia (come indico più sotto) e un dimensionamento adeguato delle opere realmente/possibilmente necessarie sui vari moli! E se i più importanti consorzi di compagnie dal Far East si mettessero d'accordo per controllare il più possibile le operazioni inerenti tutta la filiera del trasporto (tendenza in forte crescita da un po' di tempo) e prendersi in gestione interi terminali di piccoli porti oggi non utilizzati per questo scopo, in Genova, per sviluppare operazioni portuali tutte "in house" (incluso magari traffici alla rinfusa di qualsiasi tipo che, sempre sulle chiatte potrebbero essere convenientemente trasportati)??.- Nello shipping, non esiste il problema dei quattrini per costruire navi sempre più grandi e/o di possibile innovazione e questa nuova soluzione, potrebbe diventare realtà in breve tempo.- Tutto questo, per rimettere in risalto che è il SERVIZIO a terra ovvero il ferroviario, la parte più strategica nell'economia complessiva di questi traffici, se si vuole far diventare Genova la vera porta del Nord Europa per il mercato da e per il Far East in particolare, ed è su questo aspetto che ci si deve concentrare.- Ho voluto fare un teorico calcolo per vedere se si fossero spesi per le linee ferroviarie necessarie su Alessandria 1,3 miliardi € (che potrebbe essere la cifra per 15 km in galleria e 35 fuori galleria della linea su Alessandria) e rendendo in tal modo veramente efficiente il PSA - Una teorica capacità di handling contenitori di PSA oggi, SE potesse effettivamente usare le nove linee ferroviarie di cui dispone su l'ipotizzata linea ferroviaria doppia (A/R indipendenti e senza considerare Cont. in doppia fila sui treni che comporterebbe probabilmente una spesa maggiore di quanto sopra) per Alessandria, dove avendo spazi veramente, volendo, enormi, i 30 m oggi necessari su Prà per sdoganare un Contenitore, non costituirebbero problemi di possibile congestionamento.-

PSA possiede 12 gru di banchina e mezzi sufficienti a terra per poterle servire tutte.- Partiamo dal presupposto che in tre turni ogni gru possano imbarcare o sbarcare 150 teus di media a turno per 340 gg (porti del Nord Europa arrivano a medie anche superiori), lasciando 25 gg "inattivi" ad ognuna, per rotture/manutenzione / tempi improbi/ mancanza navi.- Avremo : $12 \times 150 \times 3 \text{ turni} \times 340 \text{ gg} = 1.836.000 \text{ Contenitori}$ (2,3 M Teus ? considerando un quarto dei contenitori da 40')? Questo, se fossero sempre impegnate tutte le gru e le attrezzature di terra simultaneamente come detto, per 340 gg.- Se dividiamo per gli stessi giorni il volume da inviare/ ricevere con la ferrovia (80 pct del totale ovvero 1,47 milioni di Cont. ovvero circa 1.840.000 Teus ed il resto via camion) otteniamo una movimentazione ferroviaria giornaliera, IN-OUT di 5400 Teus circa.- Supponendo di caricare tre treni in simultanea (120 Teus per treno circa 1200/1500 Tonn max) in 3 ore e farli partire distanziati di 5 minuti uno dall'altro, per ogni turno potremmo spedire 7,5 treni ovvero se lo stesso accadesse dal terminal verso il porto con una linea di binari doppia ed un tempo di percorrenza di 45 totali (inclusiva di manovra per uscire da Prà/terminal di Alessandria), lo stesso tempo di scarica e ricarica pieni/vuoti impiegheremmo 9 treni completi in costante rotazione per completare 45 viaggi al giorno che trasporterebbero $120 \text{ Teus} \times 45 = 5400 \text{ teus}$ di cui sopra.- Forse 2,3 M di Teus non si riuscirebbero a fare ma probabilmente 2 M SI, ovvero il famoso UN milione in più che si sta cercando di fare attraverso diga nuova e altre opere necessarie.-

Con questo non voglio dire che la costruzione di una nuova dogana sia inutile .- In ogni caso, la costruzione di una linea ferroviaria in più ed un terminal entroterra in posizione strategica (Alessandria è il centro di smistamento, credo, più importante o tra i più importanti del Nord Italia) sarebbe indispensabile, per puntare ad un futuro aumento di traffico importante (i famosi 6 o più Milioni di Teus , sommando a PSA tutti gli altri terminali e l'altra linea ferroviaria prevista) .- I contenitori però bisogna "TROVARLI " e si trovano, solo se riusciamo a garantire efficienza e costi competitivi che si raggiungono solo con la predetta.-

LA DIGA

Il problema maggiore, per l'arrivo di navi da 24.000 Teus, è rappresentato dalla mancanza di un bacino di evoluzione da 800 mtr di diametro come riportato dai progettisti.

Vedendo le varie proposte e la situazione attuale, ipotizzando di far passare sulla punta di Ponte San Giorgio un punto della circonferenza di un cerchio di 400 mtr di raggio, tracciato (sulla carta nautica che mi sono comperato per curiosità) si avrebbe la superficie richiesta per l'evoluzione di una nave da 400 mtr.- Poi ho tracciato una linea (la nuova diga) che parta dalla Vecchia diga all'altezza della mezzeria di Ponte Etiopia (con direzione 150 gradi circa) e vada a tangere la circonferenza tracciata e a 950 metri (su una batimetrica di circa 38/40 mtr.) si fermi per cambiare direzione e procedere verso la diga Duca di Galliera per 1 km . sempre tangendo il cerchio, per fermarsi quasi di fronte alla punta est di Calata Bettolo e da qui proseguire per 100/200 metri parallela alla Diga Duca di Galliera.- Alla fine della diga Duca di Galliera lato ovest si dovrebbe costruire un pennello ortogonale alla costruenda diga di un centinaio di metri per lasciare i 300 metri richiesti per l'entrata e per protezione da onde da scirocco.- La vecchia diga si potrebbe lasciare così com'è, da dove è partita la nuova diga ,da mezzeria di fronte a Ponte Etiopia fino a Terminal Messina mentre si dovrebbe demolire il tratto dalla punta ovest della D.Duca di Galliera fino a mezzeria di fronte a Ponte Etiopia.- Costruzione di circa 2200 mtr demolizione di circa 1800 mtr.- PRATICAMENTE LA SOLUZIONE N. 2 PROSPETTATA DAI PROGETTISTI, SENZA un tratto di circa 800 metri.- Leggendo le raccomandazioni PIANC-AIPCN si parla di lunghezze e larghezze del canale di accesso ma, RELATIVAMENTE all'accesso a Porti Turistici (se non ho letto male).- Se vediamo ad esempio gli accessi di Napoli, Gioia Tauro, Livorno per citarne alcuni nessuno di loro ha entrata con 800 metri di canale .- Risparmiare 800 metri di diga oltre alla demolizione dell'esistente diga da Ponte Etiopia a Terminal Messina, penso costituisca un buon risparmio e non credo che così facendo si metta a rischio l'entrata della grandi navi o si consenta allo Scirocco di procurare danni.- Se poi l'avvento delle navi FREBS si realizzasse

Un cordiale saluto

C.L.C . Lino V. Sturla