

RIEMPIMENTO DI CALATA RONCO-CANEPA E CALATA LIBIA

OBBIETTIVO DELL'INTERVENTO

La realizzazione del riempimento di Calata Ronco Canepa permetterà di **adeguare l'offerta portuale e sostenere la crescita dei flussi commerciali** del porto di Genova con importanti ricadute positive sul sistema economico locale. Le principali finalità del progetto sono di:

- disporre di nuovo accosto lungo 640 metri ed un incremento dello spazio a terra di oltre 63.000 mq per una superficie totale del terminal di oltre 300.000 mq;
- riqualificare molo Canepa attualmente piuttosto degradato;
- incrementare l'agibilità per le nuove navi di maggiori dimensioni grazie al dragaggio dei fondali fino a -15 metri, profondità che consentirà l'ingresso e l'attracco delle portacontainer di ultima generazione.

La realizzazione dell'opera prevista dal Piano Regolatore Portuale del 2001 consentirà di aumentare la capacità del terminal dai circa 200.000 teu attuali a oltre 400.000 teu e del 40% per il traffico di rotabili

A seguito della vincita della gara, indetta nell'ottobre 2009 e aggiudicata in via definitiva nell'aprile 2011, per il rilascio della concessione del ex terminal multipurpose, posto ad est di Calata Canepa, i gruppi Gavio e Messina si sono impegnati ad estendere il terminal con il riempimento tra i Ponti Canepa e Libia, con un piano di investimenti complessivo da 220 milioni di euro. La concessione durerà fino al 2035 e prevede l'impegno a trasformare il multipurpose nel terzo polo container di Genova, dopo il Vte e il comprensorio Sech (già esistente) e Calata Bettolo (oggi in fase di costruzione). Le attività di riempimento dello specchio acqueo tra Ponte Canepa e Ponte Ronco potranno essere avviate solo al completamento del tombamento fra Ponte Ronco e Ponte Canepa, previsto nel 2014.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento prevede la realizzazione del riempimento dello specchio acqueo tra i due pontili Ronco e Canepa per la creazione della nuova piattaforma contenitori. Il materiale occorrente per il riempimento sarà ottenuto prevalentemente dal dragaggio della foce del Polcevera, con la definitiva messa in sicurezza idraulica del torrente. L'avvio dei lavori nell'autunno 2010 è coinciso con l'ordine da parte del gruppo Ignazio Messina di 7 nuove navi Ro/Ro lunghe 240 metri e larghe 37,50, sono in grado di trasportare a una velocità di 21,5 nodi, sino a 2.920 teu ovvero con una capacità di carico pesante di 6.030 metri lineari. Le dimensioni delle navi sono tali da essere considerate le più grandi al mondo nel comparto Ro/Ro. Il nuovo terminal contenitori e merci a fine lavori presenterà le seguenti caratteristiche:

- superficie complessiva del terminal: 312.000 mq;
- accosti nave: 1.200 m;
- gru di banchina: 7;
- prese frigo: 100;
- profondità fondale sulla testata: circa 15 m.

Per quanto riguarda gli interventi ferroviari, nel Piano del Ferro dell'Autorità Portuale di Genova, prevede due interventi:

- la realizzazione di un nuovo raccordo al Ponte Libia, che si sviluppa al centro del pontile, con un tracciato a doppio binario parallelo alla linea di banchina, con un'estensione di binari di carico di circa 450 metri ciascuno e collegato direttamente alla linea "sommersibile";
- la realizzazione del parco ferroviario a servizio del nuovo terminal contenitori dei moli Ronco e Canepa verrà completato in seguito al riempimento di Calata Derna. Il nuovo fascio ferroviario a sei binari, con capacità di carico di 360 metri ciascuno, è direttamente collegato alla nuova "bretella" di ponente, progetto di imminente realizzazione e compreso tra le opere complementari alla Strada Urbana di Scorrimento.

STATO DI AVANZAMENTO

Avviati i lavori per il tombamento fra Ponte Ronco e Ponte Canepa. Il tempo di realizzazione previsto dell'opera è di 3 anni e 2 mesi. L'intervento, a carico dell'Autorità portuale, sarà concluso nei primi mesi del 2014. Il tombamento fra Ponte Canepa e Ponte Libia prenderà avvio dopo il 2014 e sarà a carico della società privata concessionaria.

Il progetto per il nuovo raccordo a doppio binario di Ponte Libia e del parco ferroviario Ronco-Canepa sono stati aggiudicati. Il completamento dei lavori del raccordo di Ponte Libia, il cui inizio era previsto nel terzo trimestre 2011, dovrebbe avvenire entro il primo trimestre 2013 per una durata complessiva di 17 mesi. I soli lavori ferroviari hanno durata di 5 mesi e dovrebbero terminare entro il primo trimestre 2012. L'importo dei lavori ferroviari è di 1,6 milioni di euro.

Per il parco ferroviario Ronco-Canepa, invece, l'inizio dei lavori doveva avvenire nel secondo trimestre 2011 per una durata di 48 mesi. I soli lavori ferroviari, che dovrebbero iniziare nel quarto trimestre 2014 hanno una durata stimata di 6 mesi. Il progetto si integra con la ristrutturazione del Parco Fuori Muro, che comporta il prolungamento dello stesso verso ponente, la realizzazione di un secondo binario di accesso e il completamento della nuova dorsale ferroviaria con le interconnessioni al parco. Il progetto del Parco Fuori Muro, che sarà cantierizzato dal 2014 prevede altresì l'installazione di nuovi sistemi di automazione e sicurezza anche nei punti di interferenza con la viabilità stradale. L'investimento è stato programmato in 15 milioni di euro.

FINANZIAMENTO

Sono già stati finanziati 40,1 milioni di euro, in quanto l'intervento è compreso nel POT 2008-2010 dell'Autorità Portuale di Genova. In particolare il suddetto finanziamento è diviso in 3 parti:

- 19,7 mln euro Legge 296/06
- 10,9 mln euro fondi propri AP Genova
- 9,5 mln euro Accordo di Programma del 29/11/99 + Protocollo tra Ministero Ambiente e Regione Liguria, Provincia di Genova e AP per dragaggi foce Polcevera.

DOCUMENTAZIONE TECNICA

- Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi dell'area centrale ligure, 1992.
- Piano Regolatore Generale, Comune di Genova, 2000.
- Piano Regolatore Portuale del 2001.
- Decreto dirigenziale di Regione Liguria n.1418 del 09/06/09 relativo ai dragaggi tra il Polcevera e l'area esterna dell'imboccatura di Levante.
- Piano Operativo Triennale 2012-2014 dell'Autorità Portuale di Genova.
- Piano del ferro (decorrenza 2011-2012) dell'Autorità Portuale di Genova.

INTERVENTI CORRELATI

- Lungomare Canepa.
- Sopraelevata Portuale.
- Strada di scorrimento a mare.
- Ristrutturazione del Parco Fuori Muro.
- Dragaggio dei fondali antistanti testate banchine Ronco / Canepa/Libia (POT 2008-2010).
- Nodo di San Benigno.
- Progetto retro porto di Alessandria.

INFRASTRUTTURE INTERESSATE

- Terzo Valico.
- Nodo Ferroviario di Genova.
- Nodo Autostradale di Genova.
- Linea ferroviaria del Campasso.

Analisi SWOT: Riempimenti Ronco- Canepa e Calata Libia

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none">▪ Ampliamento e riorganizzazione della terza piattaforma contenitori del porto di Genova;▪ aumento dell'efficienza e della capacità del terminal container in termini di banchine disponibili, piazzali e magazzini al servizio delle merci e possibile inoltro via ferrovia grazie ai nuovi fasci di binari;▪ il riempimento consentirà l'attracco di navi di grandi dimensioni, grazie a banchina da 640 metri di lunghezza e profondità di 15 metri.	<ul style="list-style-type: none">▪ Necessità di completamento della strada di scorrimento a mare e collegamento con casello autostradale, oltre all'ammodernamento delle aree ferroviarie destinate alla composizione dei treni e integrate con il nodo ferroviario di Genova.
Opportunità	Rischi
<ul style="list-style-type: none">▪ Creazione di spazi idonei per crescita traffici containerizzati, grazie anche al sequenziale tombamento dello specchio acqueo fra Ponte Canepa e Ponte Libia;▪ riqualificazione molo Canepa attualmente in degrado;▪ previsti interventi relativi alla viabilità di collegamento del piazzale San Benigno a Calata Bettolo, al parco della Rugna ed a Calata Ronco Canepa;▪ sinergie con il retro porto di Alessandria;▪ ricadute occupazionali positive a fronte di aumento dell'attività terminalistica e di attività indirette ed indotte.	<ul style="list-style-type: none">▪ Senza una partenza contestuale dei lavori con il Nodo di San Benigno il maggiore volume di traffico potrebbe non avere adeguate vie di accesso e di sbocco tra porto e autostrade;▪ fino al completamento del nodo ferroviario di Genova si rischia un inoltro delle merci sbilanciato su modalità stradale.

RENDERING DEL PROGETTO DI CALATA RONCO-CANEPA



Fonte: Autorità Portuale di Genova