

## AMBITO PORTO PETROLI/FINCANTIERI

### OGGETTO DELL'INTERVENTO

L'intervento è volto ad ottenere una riduzione dello spazio in banchina dedicato al porto petroli, consentendo **l'ampliamento delle aree dedicate alla cantieristica** a Sestri Ponente attraverso la realizzazione di un nuovo piazzale operativo di 117mila mq. La soluzione strategica individuata a seguito degli studi di fattibilità sviluppati dal tavolo tecnico istituito dall'Autorità Portuale, consiste nella razionalizzazione e nel potenziamento produttivo delle attività cantieristiche, tramite l'espansione a mare dello stabilimento Fincantieri, con contestuale salvaguardia dei livelli di attività e delle funzionalità operative del Porto petroli, da assicurarsi attraverso la realizzazione e l'utilizzo di un nuovo impianto off-shore. Per rendere l'area adatta alle ricollocazioni dei cantieri navali Fincantieri è previsto il ridisegno dei moli mediante un riempimento di uno specchio acqueo di 71.000 mq e l'allestimento di nuove strutture e impianti per le attività navalmeccaniche anche a carattere innovativo.

Per quanto riguarda l'operatività del terminal petrolifero, sebbene parte delle aree oggi utilizzate diventino di pertinenza di Fincantieri, è prevista la realizzazione di una nuova monoboa off-shore.

### DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento è uno strumento chiave per poter riorganizzare, ampliare e ottimizzare le potenzialità delle infrastrutture portuali e della funzionalità dell'area che coinvolge gli spazi di Fincantieri a Sestri Ponente e del Porto Petroli e prevede anche la contemporanea dismissione dell'accosto di levante del pontile 'Delta' del Porto Petroli, una nuova organizzazione degli impianti petroliferi a terra e la realizzazione di una nuova boa off-shore al posto di quella attuale che sarà smantellata. Il riempimento dello specchio acqueo avverrà grazie anche all'apporto di 400.000 metri cubi di smarino proveniente dagli scavi del terzo valico.

Elemento centrale dell'intervento è anche la ridestinazione urbanistica delle aree attualmente di proprietà di Fincantieri a nord della ferrovia, oltre alla continuità operativa del cantiere, che attualmente è caratterizzato da una forte specializzazione in navi da crociera, cioè in un settore dove il numero di nuovi ordini da parte delle compagnie crocieristiche è passato dai 16 del 2007 ai 7 nel 2011. Prima dell'apertura della vertenza di crisi erano al vaglio di Fincantieri alcune alternative per la conversione produttiva, oltre alla realizzazione di navi da crociera di dimensioni più rilevanti adeguate alle richieste della domanda di mercato e la realizzazione di navi con caratteristiche compatibili con la specializzazione produttiva attuale come le navi multiruolo per la marina o le unità oceanografiche: 1) cantiere per la realizzazione di piattaforme galleggianti per lo smaltimento dei rifiuti (progettate dal Cetena, centro studi del gruppo Fincantieri); 2) polo italiano dell'offshore, capace di costruire sia piattaforme petrolifere che le necessarie navi d'appoggio, 3) costruzione di parchi eolici marini.

L'intervento più ampio e articolato di lungo periodo prevede anche lo spostamento di due aziende che si occupano di distribuzione e stoccaggio di prodotti petroliferi con sede alle spalle del porto petroli, la Carmagnani e la Superba.

La dismissione dei serbatoi ancora in attività a Multedo e la risistemazione di Carmagnani e Superba richiederebbe, stando all'istanza delle aziende, la necessità di circa 70.000 metri quadrati di spazio. Infatti la legge prevede per la costruzione di nuovi impianti diversi vincoli relativi alla distanza fra serbatoi e alla necessità di costruzione degli stessi in superficie, non più interrati come veniva fatto precedentemente.

Per le varie soluzioni sono state realizzate verifiche di massima a livello di prefattibilità relative alla futura compresenza di navi chimichiere e navi portacontainer, alla logistica dei collegamenti e delle operazioni di carico e scarico, alla compatibilità rispetto al cono aereo ed al posizionamento di serbatoi a ridosso delle opere portuali. Fra le alternative se ne segnalano due: 1) riempimento antistante al 6° modulo del VTE di 70mila metri quadrati, da realizzarsi a ridosso della diga; 2) ipotesi riempimento fuori diga a Cornigliano, esattamente di fronte all'area del ciclo siderurgico a caldo dismesso che il gruppo Ilva ha restituito a Comune e Autorità portuale. La localizzazione di questo tombamento, davanti all'area delle acciaierie esterno alla diga foranea, richiederebbe la costruzione di una seconda diga a protezione dei depositi e comporterebbe quindi oneri maggiori rispetto alla soluzione "VTE", ed

anche i tempi di realizzazione si allungherebbero. Per questa ipotesi, la maggiore criticità è data dai collegamenti della piattaforma con la terraferma, che in questo caso non solo non dovranno interferire con gli accosti delle banchine, ma soprattutto non dovranno compromettere la navigabilità del canale di calma.

#### **FINANZIAMENTO**

Sulla base dell'Accordo di programma del 28 Luglio 2011 sono stati assegnati al progetto 120 milioni di euro. Per finanziare la realizzazione dell'opera infrastrutturale da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono stati stanziati 50 milioni di euro a cui si dovranno aggiungere altri 20 milioni di euro provenienti dal riparto delle risorse del Fondo per le infrastrutture portuali e un investimento di circa 50 milioni da parte di Porto Petroli Spa.

#### **DOCUMENTAZIONE TECNICA**

- Accordo di Programma Quadro fra Governo e Regione Liguria del 30 novembre 2005.
- Protocollo di Intesa per lo sviluppo del porto e della città portuale tra la Regione Liguria, Provincia di Genova, Comune di Genova, Autorità Portuale di Genova, Sindacati del 21 marzo 2007.
- Accordo di Programma Quadro fra Governo e Regione Liguria del 30 maggio 2007 a valere sui Fondi FAS come previsto da Delibera CIPE n. 35 del 27 maggio 2005 e Delibera CIPE n. 3 del 22 marzo 2006.
- Protocollo di Intesa del 3 ottobre 2008 tra Regione Liguria, Comune di Genova e Ferrovie dello Stato per gli interventi di potenziamento complessivo del sistema mobilità.
- Decreto dirigenziale di Regione Liguria n.1622 del 26/06/09 relativo ai dragaggi nell'area di Muledo
- Piano Operativo Triennale 2012-2014 dell'Autorità Portuale di Genova
- Accordo di Programma per il ribaltamento a mare di Fincantieri a Sestri Ponente - salvaguardando la funzionalità del Porto Petroli – sottoscritto fra i Ministeri dello Sviluppo Economico, dei Trasporti e Infrastrutture, Regione Liguria, Provincia e Comune di Genova, Autorità Portuale, Fincantieri e Porto Petroli sottoscritto il 28 Luglio 2011

#### **INTERVENTI CORRELATI**

- Nodo ferroviario di Genova.
- Strada di scorrimento a mare.

#### **INFRASTRUTTURE INTERESSATE**

Interventi di dragaggio coordinati dall'Autorità Portuale.

---

**Analisi SWOT: Porto Petroli / Fincantieri**

<b>Punti di forza</b>	<b>Punti di debolezza</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Riqualificazione affaccio a mare zona di Multedo;</li><li>▪ le nuove soluzioni permetteranno di avere un attracco in più rispetto alla soluzione attuale e consentiranno piena operatività del terminal petroli anche in fase di cantiere;</li><li>▪ nuove aree a disposizione della città da un lato e di Fincantieri dall'altro;</li><li>▪ pienamente coerente con l'ipotesi di ridisegno dell'intero Waterfront genovese.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Necessità di una bonifica completa dell'area;</li><li>▪ necessaria la costruzione di un terrapieno per il riutilizzo di parte del sedime a scopi cantieristici;</li><li>▪ drastico ridimensionamento della domanda di mercato su scala globale nel settore delle navi da crociera, passato da 16 nuovi ordini del 2007 ai 7 del 2011.</li></ul>
<b>Opportunità</b>	<b>Rischi</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sviluppo delle attività del cantiere, anche attraverso un'ipotesi di diversificazione della produzione rispetto alle navi da crociera, e conseguente occupazione diretta ed indiretta;</li><li>▪ bonifica dell'area interessata permetterà miglioramento contesto ambientale;</li><li>▪ riqualificazione di una vasta area urbana anche grazie alla razionalizzazione degli spazi Fincantieri posti a monte della ferrovia.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Possibili eventuali difficoltà per progetti collegati (Isola dell'aeroporto).</li><li>▪ probabile necessità di convivenza di diverse specializzazioni produttive all'interno delle aree del cantiere navale.</li></ul>