

# Diga foranea e traghetti green Genova in pista per i fondi Ue

Sull'opera il governo conferma lo stanziamento del Conte 2, rebus sui soldi mancanti  
I cantieri Mariotti lanciano il progetto per rinnovare la flotta con unità ibride a gas

Francesco Margiocco / GENOVA

**L**a Lega di governo arriva a Palazzo San Giorgio con il suo volto europeista.

Al termine di due giorni di visita, il viceministro leghista alle Infrastrutture Alessandro Morelli benedice la diga foranea, l'infrastruttura che vedrà la luce grazie a mezzo miliardo di co-finanziamento dal Recovery Fund.

Un'opera che permetterà al porto di Genova di attrarre le navi da 20 mila teu e più, e di catturare nuove fette di mercato oltre le Alpi, in Europa. «Il progetto della nuova diga non è un'operazione per Genova, né per l'Italia, è un'operazione per l'Europa. Genova è la porta delle merci dell'Europa, il punto d'approdo dei prodotti che arrivano per essere portati nel centro d'Europa. Puntiamo a fare di Genova un luogo infrastrutturale fondamentale per l'Europa», ha scandito ieri il viceministro in conferenza stampa, nella sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sono lontani i tempi, ma era soltanto la scorsa estate, in cui il suo leader, Matteo Salvini, definiva il Recovery Fund una «fregatura grossa così».

Sul possibile rischio che Paesi come l'Olanda intralcino il progetto di Genova e ne riducano i finanziamenti da Bruxelles, il viceministro si dichiara fiducioso. «Non posso individuare la nuova diga

come un pericolo, lo segnaleremo in ogni tavolo istituzionale. Stiamo realizzando delle grandi dorsali dei trasporti lungo il Continente europeo, e i porti in questo senso hanno un ruolo decisivo».

## I CONTI NON TORNANO

Tocca al padrone di casa, Paolo Emilio Signorini, girare il rubinetto dell'acqua fredda per una sferzante doccia di realismo. La realtà, spiega il presidente dell'Autorità portuale, è che dei 950 milioni preventivati per costruire la prima parte della diga, nella zona di Levante e di fronte a Sampierdarena, 500 milioni arriveranno sì dal Recovery ma sono poco più della metà. «L'Autorità può indebitarsi per altri 250-300 milioni». Resterebbero da trovarne ancora 150-200. Morelli rassicura che «sarà mio compito pungolare il governo affinché trovi le risorse mancanti».

Ma non garantisce sul risultato: il denaro mancante sarà inserito dal governo all'interno del Recovery Plan? «Questo - ha risposto Morelli - potrà deciderlo soltanto il ministro Giovannini».

## RINNOVARE LA FLOTTA

A giudicare dalle sue prime mosse, il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile sembra avere messo la portualità in cima alla propria agenda. Due giorni fa, discutendo di Recovery Plan, Enrico Giovannini ha promesso mezzo miliardo a sostegno

degli armatori che fanno piccolo cabotaggio con le isole minori, per il rinnovo della loro flotta. Il presidente dei cantieri Mariotti, Marco Bisagno, approfitta dell'assist: «Noi, ma anche altri cantieri, abbiamo fatto progetti per realizzare nuovi traghetti ibridi, che navigano alimentati a diesel o a gas e, una volta arrivati in porto, passano all'elettrico per non inquinare».

Assarmatori, che tra i suoi soci ha diverse compagnie che coprono le rotte da e verso le Isole, sposa l'iniziativa e se ne fa portavoce: «Ogni anno quelle navi trasportano 30 milioni di passeggeri - ricorda il suo presidente, Stefano Messina -. Sono navi che, per quanto certificate e ben tenute, hanno un'età media alta. Alcune hanno più di trent'anni». Ma il rinnovo della flotta è un'opera monumentale: «Per ognuna di queste nuove navi, i tempi di ammortamento dell'investimento sono di 30-40 anni». Gli armatori, da soli, non possono farcela. «Chiediamo aiuto all'Europa e al governo. È un aiuto che porterebbe lavoro ai cantieri del nostro Paese, quelli grandi, come Fincantieri, e quelli più piccoli e distribuiti sul territorio, come Mariotti».

## IL NODO DELLE COMMESSE

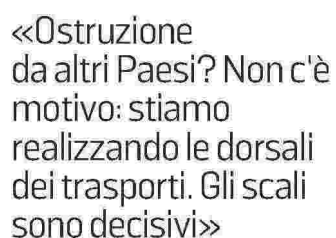
I cantieri Mariotti sono al lavoro sulla Seabourn Venture, descritta nel riquadro qui a fianco, una nave che nelle sue 132 suite con veranda porterà i passeggeri, al prezzo di deci-

ne di migliaia di dollari, in viaggio tra Artide, Antartide e Mare del Nord.

Al viceministro Morelli, che ieri ha visitato i lavori, Bisagno ha esternato la propria preoccupazione. «Il comparto della cantieristica potrebbe rallentare». Più ottimista Giovanni Toti, in visita ai cantieri col viceministro. «Se un grande armatore arriva a Genova e decide di far costruire qui la sua nave di lusso, vuol dire che abbiamo qualcosa da dire», è il viatico del presidente della Regione. Seabourn è la linea di lusso di Carnival, la più grande compagnia di crociere al mondo, proprietaria anche di Costa, e che nel 2020, per colpa del Covid, ha perso più di dieci miliardi. «Commesse come questa, che danno lavoro ciascuna a due-mila famiglie, nei prossimi anni diminuiranno», dice Bisagno. «Il rinnovo dei traghetti sarebbe molto importante per mantenere un settore cruciale della nostra economia».

## UN'OPERA DIVISA IN DUE

Quanto alla diga, coi soldi promessi dal viceministro Genova potrà vedere realizzata la prima parte dell'opera. Resta la seconda parte, a Ponente, altri 350 milioni. «La prima parte porterà da subito dei benefici, ma l'opera va completata», assicura Signorini. «Date le ristrettezze, cerchiamo di smarcare le difficoltà della prima parte. I 350 milioni abbiamo tutto il tempo per trovarli nei prossimi due-tre anni». —



## Il primo lotto della maxi-barriera costa un miliardo: oggi c'è metà dell'importo

