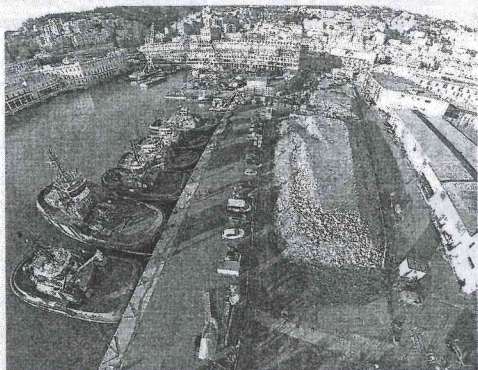


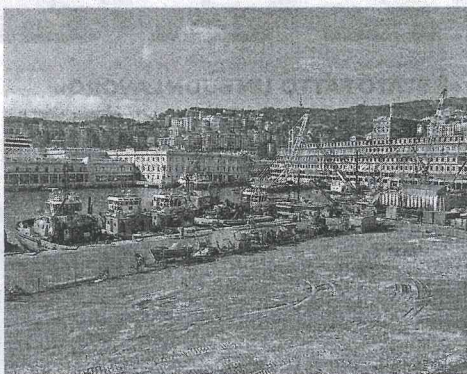
LA CONSEGNA È PREVISTA NEL 2016, POI IL VIA AL PARCHEGGIO SOTTERRANEO

2008-2015 Tra ritardi e stop ecco come è cambiata l'area

*** QUESTE immagini a confronto mostrano la trasformazione avvenuta a Ponte Parodi. Dopo la demolizione dei vecchi edifici e i riempimenti, ieri sono terminati i collaudi. A questo punto l'area può essere convertita: sono previsti tre anni di lavoro



Ponte Parodi con il cantiere aperto



Il piazzale risagomato e Calata Santa Limbania FORNITTI

Ponte Parodi, ultimata la fase uno

Sette anni per "risagomare" la banchina. Si apre il rebus Rimorchiatori

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Sono stati ultimati ieri i collaudi dei cassoni e dei riempimenti a Ponte Parodi, l'angolo del porto di Genova che doveva simboleggiare la "restituzione alla città" delle banchine industriali (primo accordo quadro: 1999) e diventato invece terra di nessuno per un groviglio istituzionale e un progetto ricco (1.300 posti auto, 80 negozi, 14 ristoranti, un auditorium), ma anno dopo anno sempre meno adatto all'obiettivo declino di Genova.

Nel 2011 la giunta Vincenzi contava di chiudere la partita per l'Expo. Oggi l'Autorità portuale stima la consegna per il 2016, abbattuti gli edifici cresciuti all'ombra dei vecchi silos abbattuti nel 2002. I lavori di riprofilatura della banchina vennero iniziati nel 2008, consegna 2013. Oggi manca l'ultima

fase della cinturazione della banchina: significa cioè impermeabilizzare e consolidare la struttura, questo dovrà essere fatto attraverso la cosiddetta palificazione, 300 pali in cemento armato affiancati l'uno all'altro lungo il perimetro di Ponte Parodi. La cinturazione è in due lotti, uno ultimato (con un anno di ritardo, per un contenzioso giudiziario), l'altro è alle buste. Una volta selezionata la società dall'Authority, i lavori dovrebbero durare altri 12-15 mesi.

Terminata anche questa fase e demoliti i vecchi edifici, Ponte Parodi è pronto per la conversione da area portuale ad area cittadina: prima il parcheggio sotterraneo, poi i nuovi volumi firmati nel 2001 dallo studio olandese Van Berkel & Bos. Per i lavori sono stimati tre anni: probabilmente la struttura sarà quindi pronta 20 anni dopo la sua presentazione ufficiale (2001), sotto gli auspici della giunta Pericu.

In termini portuali, Ponte Parodi significa trovare una collocazione per Rimorchiatori riuniti. Il porto di Genova è un puzzle, gli spazi sono pochi e la stessa Capitaneria più volte in passato ha sottolineato l'esigenza di un'area adeguata al servizio offerto dai rimorchiatori, che si dicono disponibili a trovare la soluzione. Diverse le ipotesi allo studio: in passato si era discusso su Calata Gadda, vicino alle ex Lavanderie, men-

tre al momento l'Autorità portuale sta studiando l'ipotesi di Ponte Colombo, dove già si trovano gli ormeggiatori e piloti. L'ipotesi dei servizi tecnico-nautici riuniti in un solo edificio è suggestiva, anche se con la presenza dei rimorchiatori Stazioni Marittime teme di perdere un accosto per le navi passeggeri. Dunque, l'accordo è da costruire.

Vero è che a Palazzo San Giorgio contano di effettuare il trasferimento dei piloti presso la nuova Torre prima che i cantieri di Ponte Parodi vadano a intralciare l'attività dei rimorchiatori: in questo modo, non ci sarebbe il rischio di un eccessivo affollamento di mezzi (piloti e Rr) nelle aree di Stazioni Marittime. A lavori ultimati, Rimorchiatori riuniti potrebbe tornare a Ponte Parodi, come originariamente previsto da una delle varianti del progetto (non va dimenticato che gli

stessi piloti sono ospiti a Ponte Colombo, a seguito del tragico incidente del 7 maggio 2013, quando la nave "Jolly Nero" abbatté la Torre di Molo Giano, sede operativa del Corpo).

Altarea, la società francese selezionata promotore dell'area nel 2002, ha chiesto una clausola di rescissione sui lavori di collegamento tra la viabilità urbana e Ponte Parodi nel caso in cui l'area non venisse consegnata entro il 2018.

Un'exit-strategy, in una situazione in cui il Comune eredita i ritardi delle amministrazioni passate (Altarea venne selezionata nel 2002, ma il primo accordo di programma risale al 2007), l'Autorità portuale non disdegnerebbe il tramonto dell'operazione per recuperare aree per le crociere, i privati subiscono i ritardi del pubblico, ma nessuno può fare un passo indietro per timore di possibili penali da pagare.

OPERE LUNGHE
I lati del molo
devono essere
impermeabilizzati:
servono altri
12-15 mesi

VALORE DEL CONTRATTO 10 MILIONI DI DOLLARI PER UN INVESTIMENTO DA 1,5 MILIARDI

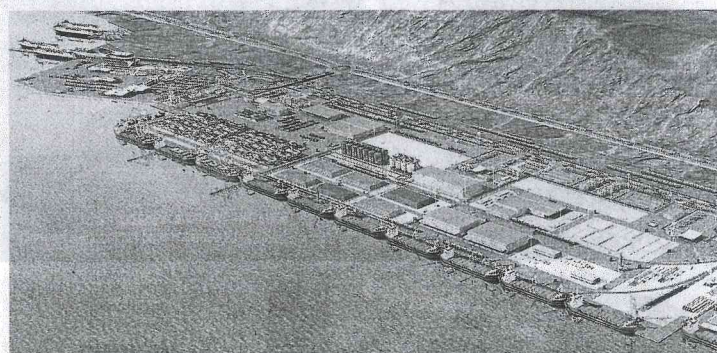
Maxi-commessa al Rina nel porto sulla Via della Seta

La società genovese certificherà il mega scalo del Turkmenistan

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Non è solo il ritorno romantico della Via della Seta. Il nuovo mega porto che sorgerà in Turkmenistan nella baia protetta del Golfo di Turkmenbashi, è un investimento economico enorme da 1,5 miliardi di dollari e avrà un impatto molto forte: una volta realizzata l'infrastruttura, le merci potranno tagliare fuori la zona turbolenta dell'Iran e approdare navigando sul Mar Caspio, sia in Russia che nella prima porta dell'Europa, in Azerbaïjan. «Ma quella zona è anche straordinariamente ricca di risorse naturali» spiega Francesco Medri, General Manager infrastrutture Rina Services. E in mix di logistica, geopolitica e risorse naturali, c'è un pezzo di Italia ed è appunto il Rina. L'azienda che ha sede a Genova

è stata selezionata dal general contractor turco Gap Insaat per effettuare per la certificazione di terza parte dell'intera opera, aggiudicandosi un contratto triennale a cui si dedicherà una squadra di quasi 50 ingegneri. «Ma dentro il contratto c'è anche la verifica del progetto costruttivo e l'ispezione in situ della costruzione del porto» spiega Medri. Il valore totale commessa per il Rina è di 10 milioni di dollari. Per il gruppo si tratta di un passaggio importante anche perché è stato un contractor straniero a scegliere un'azienda italiana. La costruzione, già iniziata, durerà due anni, ed è stata finanziata dall'autorità statale del Turkmenistan: «Sarà costruita secondo i migliori schemi di sostenibilità ambientale (Green Port), che garantiscono la tutela dell'ambiente marino e ter-



Terminal Ro/ro, container e ferry railroad nel nuovo scalo che avrà anche un cantiere navale

restre» spiega il Rina. Michele Francioni, numero uno di Rina Services, spiega: «Siamo stati selezionati anche per la nostra capacità di offrire servizi integrati in diversi settori come quello marittimo, edile, delle infrastrutture e del project management. Il Turkmenistan rappresenta oggi una realtà strategica dal punto di vista geografico, dove Rina Services è presente da tempo con una radicata struttura locale e ha selezionato un team dedicato per poter far parte al meglio di questo ambizioso progetto».

Il Turkmenistan (in cui si trova il secondo deposito di gas naturale più grande al mondo e possiede una riserva petrolifera

stimata intorno ai 12 miliardi di tonnellate) avrà così uno scalo che renderà i collegamenti tra Europa e Asia più rapidi grazie anche al nuovo sistema intermodale. L'intera opera del porto comprenderà un cantiere di costruzione e riparazione navale, un terminal RoRo e RoPax, un terminal container tri-modale, un terminal carico generale, un terminal dry bulk, un terminal polipropilene e un terminal ferry railroad. La fine dei lavori è prevista per il 2017 e si stima che il volume del traffico merci che attraverserà le vie del porto sarà di 25 milioni di tonnellate entro il 2020.

© riproduzione riservata

"OLIVER" Msc, consegnata la seconda super portacontainer

*** ROMA. È stata consegnata dal cantiere Daewoo di Busan, in Corea del Sud, la nuova nave portacontainer "Msc Oliver" da 19.224 teu, appena due mesi dopo l'arrivo della nave "Msc Oscar". Si tratta della seconda di venti mega navi che entreranno in flotta entro la fine dell'anno.

+8,6% NEL 2014

Pirelli, sale l'utile: la cedola raggiunge quota 0,367 euro

MILANO. Il gruppo Pirelli ha chiuso il 2014 con un utile netto di 332,8 milioni di euro, in crescita dell'8,6% sul 2013. Alla prossima assemblea verrà distribuito un dividendo di 0,367 euro per le azioni ordinarie, contro gli 0,32 euro precedenti e di 0,431 euro per le risparmio (contro 0,39). Pirelli ha realizzato un fatturato di 6,018 miliardi, in calo dello 0,7%. Il Mol ante oneri di ristrutturazione è di 1,168 miliardi (+6,7%), mentre il risultato operativo è pari a 837 milioni (+6,8%). Il risultato da partecipazioni è poi negativo per 87 milioni (-78,3 nel 2013), di cui 54,5 per il consolidamento di Prelios e Fenice, 19 milioni per svalutazioni su Fenice, 11,2 milioni per la svalutazione di Alitalia e infine 15,9 milioni per Rcs.

IN UNA SCUOLA DI CASERTA

Marittimi, sequestrati 5mila certificati

CASERTA. Nell'ambito di una indagine sulla regolarità della certificazione dei marittimi, i militari della Capitaneria di Porto hanno eseguito alcune perquisizioni in Campania. Nel mirino degli investigatori, coordinati dalla Procura della Repubblica di Santa Maria Capua Vetere, è finito un centro di formazione della provincia di Caserta. Le perquisizioni sono state eseguite in alcune strutture del litorale domizio. Gli uomini della Guardia Costiera (sono stati impegnati 27 militari) hanno sequestrato cinquemila certificati professionali emessi negli ultimi due anni, i fascicoli individuali dei marittimi, nonché i registri delle prenotazioni e delle frequenze. Sono scattati controlli anche su due strutture alberghiere della zona, sempre riconducibili ai proprietari dell'attività.

TRAGHETTI

Decreto regionale la flotta Toremar torna a Moby

FIRENZE. Per la privatizzazione della Toremar non ci sarà bisogno di nuove gare e la compagnia andrà a Moby, dopo che un decreto dirigenziale della Regione Toscana ha stabilito che la società Toscana di Navigazione non ha i requisiti per aggiudicarsi la compagnia di navigazione. Ne è convinto l'assessore regionale toscano ai trasporti. Il bando di gara era stato vinto da Moby ma i giudici amministrativi avevano accolto il ricorso di Toscana navigazione, annullandone l'esclusione. «Secondo l'istruttoria e l'approfondimento tecnico dei nostri uffici e della nostra avvocatura, l'assegnazione a chi era stato escluso non è possibile perché non ci sono i requisiti. La situazione rimane così come è salvo eventuali ricorsi».