

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Al via i nuovi test per Terminal Bettolo ma l'Adsp di Genova dimentica i depositi costieri

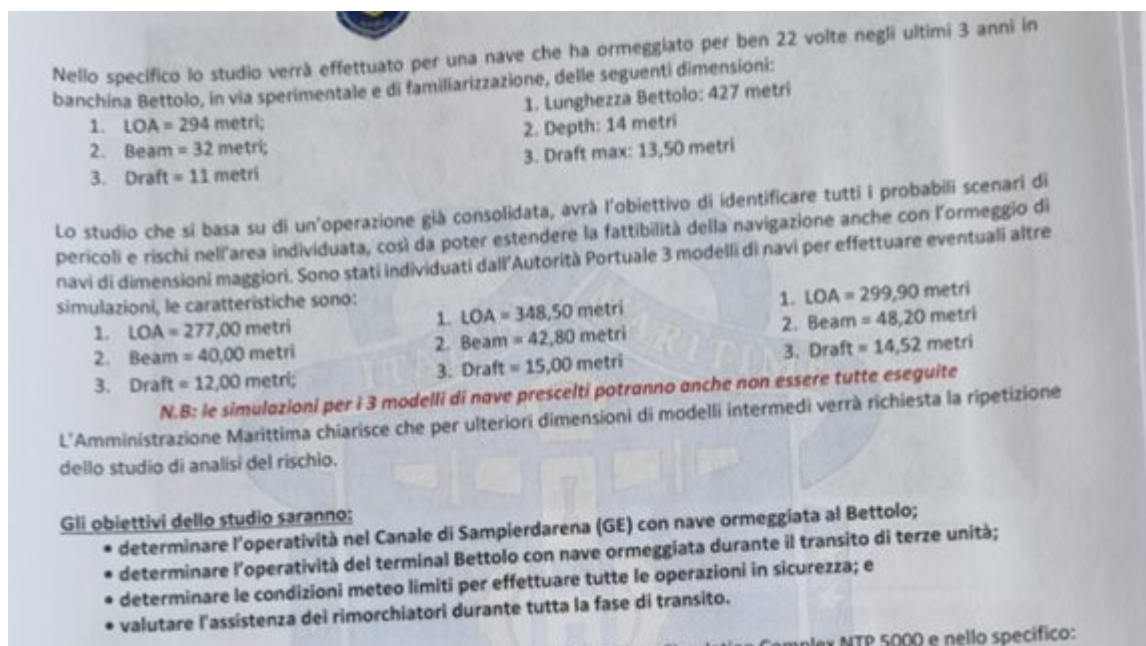
Nicola Capuzzo · Tuesday, May 10th, 2022

Passare da navi da circa 5.000 Teu a unità da quasi 6.000: è questo l'obiettivo (minimo) cui aspira, almeno nel breve periodo, il gruppo Msc, concessionario del terminal container Bettolo di Genova tramite il braccio terminalistico Terminal Investment Ltd (Til).

Come è noto la struttura, entrata in funzione nel 2020 dopo lavori dilungatisi ben oltre il previsto per 15 anni e dopo un investimento pubblico lievitato nel tempo dai 116 milioni di euro preventivati ai 232 di fine lavori (al netto di ulteriori [interventi attualmente in corso](#)), si è rivelata per queste stesse ragioni parzialmente superata: la dimensione è limitata, i piazzali presentano problemi di tenuta per gru di banchina moderne, il terminal non è dotato di raccordo ferroviario dedicato (Parco Rugna era in concessione al rivale Sech fino ai lavori di ampliamento che lo stanno interessando, dopodiché, una volta che si concluderanno, non è ancora stato chiarito dall'Autorità di Sistema Portuale chi lo gestirà). Ma soprattutto vi possono approdare navi relativamente piccole: in base ai test effettuati ancora nel 2020, la Capitaneria di Porto ha fissato i limiti di unità di 294 metri di lunghezza e 32 metri di larghezza, che hanno una capacità prossima ai 5.000 Teu.

Deve essere, quindi, per venire incontro ai ben noti malumori di Msc che, [come rivelato recentemente da SHIPPING ITALY](#), la port authority genovese ha deciso di investire ulteriori risorse pubbliche per una nuova tornata di test sull'accessibilità nautica, problematica per il fatto che, data la vicinanza della diga foranea, una nave ormeggiata a Terminal Bettolo, all'imboccatura, incide sulla navigabilità del canale che serve tutto il bacino di Sampierdarena.

Ieri in Capitaneria di Porto è stato illustrato il programma dello studio, affidato alla casertana Imat.



Come mostra questo stralcio della brochure presentata da Imat, per le simulazioni si partirà utilizzando la nave più grande oggi ammessa all'ormeggio, per poi "effettuare eventuali altre simulazioni" con altri tre modelli di navi di maggiori dimensioni, capaci di trasportare rispettivamente circa 6.000, 9.000 e 9.500 Teu. In particolare l'obiettivo dello studio è quello di testare operatività di Bettolo e del canale al passaggio di unità terze in presenza di unità ormeggiate al terminal. Come mostra la seguente tabella, saranno 80 le simulazioni, 10 per ogni tipologia di nave in transito. Le prime 20 saranno effettuate il 17 e 18 maggio.

N.	Modello Nave	LUNGHEZZA FUORI TUTTO in metri	LARGHEZZA in metri	PESACCGGIO in metri	DISLOCAMENTO in tonnellate	N. di simulazioni
1	Container ship	277	40	11,50		10
2	Container ship	277	40	13,00		10
3	Container ship	294	32	11,50		10
4	Container ship	294	32	13,00		10
5	Container ship	270	43	11,50		10
6	Container ship	270	43	13,00		10
7	Traghetto	239	37,5	11,50	50000	10
8	Ro-Ro	238	34	7		10
<b>TOTALE DELLE SIMULAZIONI DA EFFETTUARE PER OGNI NAVE ORMEGGIATA AL BETTOLO</b>						<b>80 (8gg)</b>

tabella 1

Da notare come fra esse ci sia anche un traghetto, sebbene a Sampierdarena ad oggi non si effettui traffico passeggeri (l'istanza in proposito di Terminal San Giorgio è stata notoriamente **rigettata dall'Adsp**). E come, per contro, non verrà esaminato – forse per le dimensioni ridotte – il passaggio di navi chimichiere che invece servono terminal come Sampierdarena Olii o Silomar né quelle di navi cisterna che, secondo le intenzioni della stessa Adsp, approderanno nei prossimi anni a Ponte Somalia, su cui l'ente ha previsto il trasferimento dei depositi chimici di Superba e Carmagnani.

Tutte società, non a caso, escluse (come le rappresentanze dei lavoratori) dalla lunga lista di

soggetti invitati ieri dalla port authority alla riunione tenutasi presso la Capitaneria di porto, comprensiva non solo dei servizi tecnico nautici e delle altre istituzioni interessate alla tematica della sicurezza, ma anche delle compagnie marittime e dei terminalisti attivi a Sampierdarena (piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, Comune, Regione, Prefettura, Consulenti Chimici del porto, Arpal, Vigili del Fuoco, Dogane, Asl, Bettolo, Msc, Ignazio Messina&C, Cma Cgm, Grimaldi, Hapag-Lloyd, Arkas, Spliethoff Maritime, Spinelli, Steinweg-Gmt, Terminal San Giorgio, Terminal Rinfuse, Eni, Esso, Linea Messina).

Non informato e per questo piuttosto infastidito Beppe Costa, presidente di Sampierdarena Olii oltre che della sezione terminalisti di Confindustria Genova, ha così commentato: “Non capisco come si possa non chiedere il parere di tutti i soggetti coinvolti, chiederemo lumi all’Autorità di sistema portuale al riguardo”.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, May 10th, 2022 at 9:15 am and is filed under [Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.