



La super diga finanziata con il Pnrr Genova accoglierà i giganti del mare

Il cantiere vale oltre 1 miliardo di euro. Salvini: porterà sviluppo all'intera Italia

di **SARINA BIRAGHI**

■ Una gettata di ghiaia, non la solita prima pietra, dalla nave Maria Vittoria Z, ormeggiata 500 metri al largo del porto di Genova-Sampierdarena ha dato il via ufficiale ai lavori della nuova diga foranea del capoluogo ligure. Un'infrastruttura di 6,2 chilometri davanti al terminal di Sampierdarena dal costo di 1,35 miliardi di euro finanziata con i fondi del Pnrr e che rafforzerà per Genova il suo ruolo di hub strategico nel Mediterraneo consolidando anche il ruolo del sistema portuale all'interno del corridoio europeo Reno-Alpi della rete di trasporto Ten-T, di cui è parte integrante anche il Terzo Valico dei Giovi. E ieri, a dare il via premendo un pulsante rosso da palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità

di sistema portuale di Genova e Savona, il ministro delle Infrastrutture **Matteo Salvini**, insieme al viceministro **Edoardo Rixi**, ai vertici delle istituzioni genovesi e liguri, al commissario per l'opera, **Paolo Emilio Signorini**, presiden-

te di Adsp, e a **Pietro Salini**, ad di Webuild, società che, in consorzio con Fincantieri Infrastrutture, Fincosit e Sidra, ha vinto l'appalto (del valore di 850 milioni).

La nuova diga foranea sarà realizzata in due fasi: la fase A, quella appena iniziata, e che dovrà concludersi entro novembre 2026 come impone il Pnrr, servirà a creare oltre 4 chilometri di barriera che, già così, consentirà l'ingresso delle grandi navi portacontainer di ultima generazione, superiori a 18.000 teu (unità di misura pari a un container da

20 piedi) di carico; mentre la fase B, che deve ancora essere appalata, prevede la costruzione di un'altra tranchée di murata che porterà la lunghezza della diga a 6,2 chilometri. Per il basamento della mastodontica opera saranno impiegati 7 milioni di tonnellate di materiale roccioso, su cui verranno posizionati 97 cassoni prefabbricati in cemento armato, larghi 35 metri, lunghi 67 metri e alti fino a 33 metri (come un palazzo di 10 piani). La distanza dalle banchine del porto è di 400 metri tale da con-

sentire di avere un bacino di evoluzione per le manovre delle navi da 800 metri di diametro.

«Grazie all'Italia del sì. Quest'opera» ha detto **Salvini**, «contribuirà allo sviluppo del Paese. I critici dicono che mai è stata fatta prima una diga

così ma l'Italia è il Paese dove si osa, dove si crea con gli ingegneri migliori al mondo. Ingegneri che portano sapienza italiana nel mondo ma troppo spesso non qui in Italia. Invece oggi costruiamo anche qui». Proprio la costruzione dei cassoni ha fatto nascere un comitato di protesta a Pra al quale ieri si sono uniti i lavoratori precari del porto, 75 somministrati della compagnia unica Culmv che hanno contestato **Salvini** chiedendo la stabilizzazione da 4 anni: «**Salvini**, vieni dai lavoratori precari del porto» hanno urlato. Poi alla fine della cerimonia i fischi dell'ingresso si sono trasformati in strette di mano: «Non era una contestazione politica, era solo per attirare l'attenzione sulla nostra situazione» hanno spiegato i lavoratori.

«Questa è un'opera che più dicono che è difficile da fare» ha aggiunto il vice ministro **Rixi**, «e più sono contento che questo Paese la voglia realizzare, perché abbiamo un modo di fare sistema, uno spirito che altri paesi non hanno. È questo sarà un simbolo delle opere pubbliche del nostro paese». Il presidente Adsp **Signorini** ha spiegato che l'infrastruttura marittima è un vero argine al mare, studiata anche per proteggere i bacini e le strutture portuali dai cambiamenti climatici, mentre il materiale di demolizione della vecchia diga sarà quasi tutto riutilizzato. Inoltre Adsp ha calcolato il beneficio economico in 4,2 miliardi, in termini di maggiori introiti da traffico container, di diritti e tasse portuali.

«Il ponte di Genova lo abbiamo fatto noi: pensavate che sarebbe stato pronto? Forse no, invece lo è stato. Noi quando ci proviamo, ci proviamo» ha detto **Salini**, numero uno di Webuild, capofila del consorzio «Per Genova Breakwater».



RICOSTRUZIONE La barriera sarà lunga oltre 4 chilometri [Ansa]