



DIBATTITO PUBBLICO DIGA FORANEA PORTO DI GENOVA

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Paolo Puliafito
Università di Genova

14 gennaio 2021

Osservazioni sul progetto DIGA FORANEA DEL PORTO DI GENOVA

Questo breve documento si basa sulla lettura del dossier di progetto, purtroppo limitato quanto ad approfondimento dei contenuti, ma comunque sufficiente per stimolare osservazioni, suggerimenti e critiche.

Il dossier fa riferimento all'analisi costi-benefici (ACB), riportandone i risultati ma non le ipotesi su cui tale analisi si è basata.

In particolare, sembra che la ACB sia stata principalmente concepita per raggiungere l'obiettivo di far risultare il progetto in "priorità alta", piuttosto che preoccuparsi di affiancare o inglobare analisi atte a valutare tutte le condizioni interne ed esterne, organizzative e di assetto, contrattuali e istituzionali, politiche e sociali in grado di avere un peso sull'esito della decisione di costruire la nuova diga, nonché sulle conseguenze socioeconomiche.

Tale impostazione deriva, in parte, dalle assunzioni a priori secondo cui l'investimento è a totale carico di fondi pubblici, la qual cosa sembra essere degna di una discussione meno affrettata, ma fuori dai confini di questo intervento.

Nel merito delle cosiddette condizioni al contorno, in questo caso della massima importanza, vale la pena di rammentare che la recente pseudo-riforma dei porti ha individuato la formula della Autorità di Sistema che non possiede significativi elementi di novità rispetto alla legge di riforma 84 del 1994.

In particolare, questa procedura, riguardante un investimento importante e di livello nazionale, mette in evidenza l'insufficienza dell'assetto attuale dell'ADSP del Mar Ligure Occidentale, soprattutto con riferimento al bacino di utenza del porto e alla sua governance. Questo investimento dovrebbe, infatti, aiutare a prendere in considerazione l'esigenza di una radicale revisione del modo di essere del porto di Genova che dovrebbe essere inserito in un'entità regionale e prevedere una gestione decisamente più ampia, che comprenda Lombardia, Piemonte e, se del caso, Emilia Romagna. Questo non tanto per sminuire il potenziale ruolo della città di Genova, ma in un'ottica di rafforzamento del ruolo del capoluogo ligure proprio per il fatto che venga implicitamente riconosciuto il ruolo strategico dell'asset portuale ligure. Possono essere trovati ruoli e forme che mantengano le priorità liguri ma che consentano di condividere ed esaltare piani strategici quali la nuova diga ambisce essere.

Da questo punto di vista l'esperienza fin qui maturata della Cabina di regia fra le tre Regioni del Nord Ovest, limitata, modesta e poco incisiva, mette in evidenza che tali aggregazioni possono avere successo solo se si appoggiano su elementi concreti e interessi tangibili, nella fattispecie su un asset di indiscusso rilievo quali i porti liguri e, in particolare, il porto di Genova. Ciò è tanto più necessario se si pensa che il problema dell'accessibilità dei porti liguri, e di quello genovese in particolare, non è solo quella dal mare ma anche quella terrestre, sostanzialmente trascurata nel dossier.

Un'altra lacuna nell'analisi economica citata nel dossier sembra essere quella riguardante i rapporti contrattuali fra l'Autorità e i concessionari. Non si fa alcuna

menzione della possibilità che le concessioni e segnatamente i canoni di concessione possano essere variati in conseguenza della costruzione della diga. È di tutta evidenza che il valore commerciale delle aree date in concessione, assunto come riferimento per il calcolo degli oneri di concessione, aumenti significativamente per effetto della costruzione della diga. Non sembra eludibile il fatto che tale problema debba essere messo in conto nei conteggi dei costi e dei benefici della costruzione della diga, in particolare nel caso in cui non ci siano partecipazioni private nell'investimento e tenendo conto della durata di decenni di tali concessioni

Le considerazioni svolte in questa nota possono apparire "fuori scala" in quanto implicano interventi anche legislativi oltre a quelli del puro investimento. Ma poiché l'entità dell'investimento è molto rilevante e, comunque, di livello nazionale, data la sua rilevanza, appare motivato e opportuno non trascurarli nella valutazione.

prof. Pier Paolo Puliafito

Professore emerito dell'Università di Genova