



# **DIBATTITO PUBBLICO DIGA FORANEA PORTO DI GENOVA**

---

## **QUADERNO DEGLI ATTORI**

---

Presentato da  
**Riccardo Degl'Innocenti**  
Comitato per il dibattito  
pubblico sul Porto di Genova

16 gennaio 2021

## UN'ANALISI COSTI-BENEFICI DA RIFARE CON UN PROGETTO SOSTENIBILE DI SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE

In un'opera pubblica delle dimensioni e del costo della nuova diga del porto l'Analisi Costi-Benefici (ACB) è la fonte indispensabile per le decisioni. La problematicità riguarda sì gli aspetti tecnici, ma non in maniera essenziale. Le dighe si fanno in tutto il mondo, come i ponti, e gli ingegneri sanno come costruire una buona opera. Occorrono i finanziamenti e considerare che una diga e un ponte non sono mai uguali agli altri. L'ingegneria poggia stabilmente sulle basi delle scienze fisiche. Invece, l'utilità sociale di un'opera, la sua sostenibilità economica e ambientale, che giustificano l'opera, poggiano sulle scienze sociali (non disturbare i cetacei è una scelta culturale, aprire la diga a levante o a ponente ha a che fare con i venti che non dipendono da noi). Non si vuole dire che sia più semplice il lavoro dell'ingegnere rispetto a quello dell'economista ma il secondo progetta con delle incognite e deve mostrare altri benefici oltre quello di riparare un porto dalle mareggiate o scavalcare il greto di un torrente. Richiede quindi una committenza che abbia un progetto di porto, oltre che di diga.

Nell'ACB della nuova diga sono stati fatti quattro errori grossolani da questo punto di vista. Primo, si è rivolto lo sguardo al mare e non alla terra ovvero si sono contate le navi e non le merci. Secondo, si è analizzato solo il traffico dei container come se il resto delle attività portuali non esistessero o non avessero più futuro. Terzo, si è considerato il porto di Sampierdarena come l'ombelico del mondo. Quattro, la città che cinge il porto è stata considerata solo sotto il profilo delle esternalità negative da neutralizzare e non per quelle positive da sfruttare e inventare. Quattro peccati di autoreferenzialità, per non dire di narcisismo politico e imprenditoriale. Errori che la classe dirigente portuale in quanto committente ha indotto negli analisti perché si ostina 1) a non riconoscere la crisi generale della nostra economia e il conseguente declino del porto e della città, 2) a non svolgere il compito istituzionale di governo dello sviluppo del porto delegandolo alle imprese concessionarie e 3) a non assolvere al suo rinnovato ruolo di autorità di sistema portuale, non di somma di singoli scali marittimi.

Risultato è un'ACB insostenibile, che si fa lustro di accrescere l'offerta di servizi portuali, ma di una unica tipologia di traffici in un unico bacino del porto, senza considerare la domanda da parte delle merci e senza prevedere benefici per la città se non la mitigazione delle aumentate esternalità negative. Un'ACB da rifare.