



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

---

## **QUADERNO DEGLI ATTORI**

---

Presentato da  
**Enzo Tortello**

21 gennaio 2021

## DIBATTITO PUBBLICO NUOVA DIGA FORANEA DI GENOVA SAMPIERDARENA

Ho partecipato a due tornate del dibattito pubblico sulla nuova diga foranea nonché all'incontro riservato ai Comitati ed alle Associazioni. Come premessa voglio evidenziare che i grandi porti sono, oggi, completamente automatizzati ed un solo operatore dal suo ufficio, pilotando una gru, può movimentare centinaia di container al giorno tanto è vero che esistono problematiche legate ai licenziamenti di massa dovuti all'introduzione di nuove tecnologie per la logistica. Di conseguenza è prevedibile un grosso impegno di forza-lavoro (locale?) durante la demolizione della vecchia diga e durante la costruzione della nuova, ma non a regime. Non mi pare, poi, ci sia stata una grossa partecipazione dei giovani al dibattito, che invece dovrebbero essere i principali fruitori di questa opera e di un investimento così imponente. La domanda è: vogliono essi un futuro da camalli, scaricatori, gruisti, spedizionieri, ecc.? Infine, c'è da domandarsi se in futuro, visto lo scioglimento progressivo dei ghiacci al Polo Nord, non saranno preferite rotte diverse da quelle attuali. Ciò premesso, il Sig. Sindaco ha evidenziato che occorre avere una visione che vada a 50-100 anni, almeno fino ai nostri nipoti, e che se non avesse ragionato così De Ferrari non avremmo l'attuale diga. Ricollegandoci al discorso giovani c'è, però, un motto che spiega meglio quella che dovrebbe essere la nostra visione: **siamo ospiti non proprietari**. Con l'attuale approccio, i nostri nipoti ci chiederanno conto di quanto facciamo, sempre che ne abbiano un giorno la possibilità. Non voglio prendere in esame cosa vorrà dire, dal punto di vista dell'impatto ambientale, demolire la diga vecchia e costruirne un'altra nuova. Quello che, invece, mi preme sottolineare è che nella valutazione dei costi-benefici del progetto, presentata lo scorso venerdì 15 Gennaio, non è stato messo in conto alcun parametro ambientale. L'unica cosa che è stato detto è che si risparmierà tempo con il trasporto via terra da Genova al Nord Europa ( e si spera prevalentemente su "ferro") poiché il viaggio via mare su nave richiederebbe ulteriori 5 giorni (ripetiamo con le attuali rotte).

Ricordiamo, poi, che Genova è stata, recentemente multata dall'Europa per i superi di NOx. Se si prende a riferimento l'ultimo inventario delle emissioni prodotto dalla Regione si può rilevare che gli NOx e le polveri sottili prodotte dal traffico marittimo sono preponderanti rispetto ai valori del traffico veicolare ("Valutazione annuale della Qualità dell'Aria – Anno di Monitoraggio 2015), in particolare a causa delle navi in stazionamento. L'impatto del traffico marittimo sulla zona di S. Teodoro è stato evidenziato anche durante il primo lockdown quando erano all'ormeggio ben 4 navi da crociera e la nave ospedale, permanentemente con i gruppi elettrici in funzione. Ora, oltre alla crescita vertiginosa dei passeggeri dovuto all'incremento del business crociere, il traffico merci al quale si mira, con la nuova diga foranea, è più del doppio dell'attuale. A fronte di questa situazione si finisce sempre, se va bene, per proporre compensazioni e non mitigazioni. Si parte dal presupposto che il lavoro e l'ambiente debbano essere antagonisti. Le tecnologie sono, invece, in grado di trovare delle soluzioni anche se non gratis. Sono quindi a proporre delle soluzioni e dei provvedimenti di mitigazione. Se si guarda il PNRR in più pagine viene ricordato che si punta a rendere più competitivi i porti italiani ed in particolare di Genova e Trieste (ad es. pag. 103): nella stessa pagina si parla anche della nuova diga foranea di Genova. Più giù, nella stessa pagina, il PNRR parla di sviluppo dei porti " **in un'ottica di riduzione delle emissioni clima alteranti**". Poco dopo metà pagina, sta scritto: "**Quanto agli interventi "Green Ports" sono integrati con i progetti**

***di elettrificazione delle banchine "Cold Ironing", essendo tutti volti alla sostenibilità ambientale. L'elettrificazione delle banchine portuali si configura come un intervento strategico al fine di ridurre l'impatto inquinante dei generatori delle navi ormeggiate in porto, attualmente tenuti accesi durante le operazioni di carico e sbarco in banchina, riducendo significativamente l'impatto dei navigli sull'ecosistema marittimo e ambientale".***

A Genova è già funzionante da tempo il cold ironing alle Riparazioni Navali ed è in completamento al VTE di Prà. E' già stato inoltre autorizzata l'elettrificazione per il Terminal Crociere ed il Terminal Traghetti ( per un totale di sei banchine). Guardando i numeri è previsto semplicemente di raddoppiare la potenza disponibile oggi alle Riparazioni Navali. Infatti il Terminal Traghetti sarà collegato al Terminal Crociere via terra e nel contempo fruirà di un collegamento via cavo sottomarino alla cabina delle Riparazioni Navali. In conclusione si avranno 20 MW da utilizzare al meglio: da evidenziare che una nave da crociera di certe dimensioni è capace di assorbire tra i 5 ed i 10 MW quando è in banchina. Comunque, questo è un provvedimento importante anche se non risolutivo: peccato che non venga mai enfatizzato dal Sig. Sindaco, al contrario della diga, e stia già accumulando ritardi! Un altro punto importante è che ci sono traghetti e, presuppongo, navi portacontainer, con più di 40 anni di vita, e quindi molto rumorosi ed inquinanti.

Al proposito, a pag. 82 del PNRR, il paragrafo 3.3.4 si intitola **Rinnovo flotta navale per trasporto regionale con unità a propulsione alternativa** e recita: ***"Si intende rinnovare il 25% della flotta navale per il trasporto pubblico locale acquistando unità a basse e zero emissioni. E' previsto l'acquisto di 12 traghetti e di 10 unità navali ad alta velocità (aliscafi) alimentati a GNL, elettrici o idrogeno. Sarà istituita una cabina di regia nazionale per gestire l'acquisto da parte delle Regioni, che le daranno in concessione ad operatori regolati da contratti di servizio pubblico".***

In un altro punto del PNRR, a pag. 106 riga 4, si dice".....***e monitoraggio ambientale delle aree portuali"***.

Si ricorda che ARPAL, coerentemente con quanto disposto dalle procedure regionali, dichiara che, al momento attuale, la dozzina di centraline installate a Genova non sono dedicate al monitoraggio del traffico marittimo, come sembrerebbe richiedere per il futuro il PNRR.

Parlando quindi di mitigazioni e non (solo) di compensazioni mi sembrerebbe opportuno richiedere:

- Interventi adeguati su Lungomare Canepa, dove già oggi inquinamento e rumore sono insopportabili, ed in genere sulla viabilità di Sampierdarena e San Teodoro;
- Monitoraggio continuo ed attento del progetto dell'elettrificazione delle banchine del Terminal Crociere e del Terminal Traghetti;
- Estensione immediata a tutte le navi del Genoa Blue Agreement (cambio combustibile a basso tenore di zolfo a 12 miglia dal porto e viceversa alla partenza) con conversione in ordinanza fino a quando, dal 1° Gennaio 2023, il Mediterraneo non diventerà area SECA;
- Estensione del "cold ironing" a tutto il porto di Sampierdarena;
- Inibizione dell'ingresso in porto alle imbarcazioni con più di 30 anni di età;

- Divieto dell'uso in porto di "scrubber" in circuito aperto e accertamento del corretto smaltimento dei fanghi reflui di quelli in circuito chiuso (vedere anche il paragrafo 3. **Sistemi di gestione dei rifiuti raccolti a mare nelle aree portuali**);
- Organizzazione di un sistema di monitoraggio dei fumi nelle zone portuali, eventualmente anche con "droni";
- Definizione di un piano in base al quale intervenire nel caso di situazioni simili a quelle del lockdown perché anche in presenza di rispetto della normativa da parte delle singole navi (da verificare) non è accettabile, dal punto di vista ambientale, la presenza contemporanea ai moli di molte navi (in particolare da crociera) con motori accesi; In questi casi di emergenza è necessaria un'ordinanza del sindaco che obblighi lo stazionamento in rada, a distanza di sicurezza dalle case;
- Realizzazione di un retroporto e un trasporto delle merci (su ferro) efficienti in grado di rendere sostenibile l'impatto della movimentazione delle merci sul traffico di Sampierdarena e San Teodoro.

Infine, ritengo che l'installazione di pale eoliche sulla nuova diga foranea sia, per lo più, un'operazione di immagine per tentare di ammorbidire gli ambientalisti poiché ritengo che grandi pale (100 m di altezza) siano difficilmente installabili per la vicinanza dell'aeroporto. Non ci sono, inoltre, caratteristiche di vento tali da rendere appetibile l'investimento. Se così non fosse sarebbe irrazionale non avere realizzato già prima una wind-farm di tipo off-shore.

Inoltre sarebbe già stato possibile ricorrere anche al fotovoltaico per altre strutture già esistenti in porto, senza ulteriore consumo di suolo.

Infine, volendo fare le cose con ragionevolezza, dovrebbe essere previsto, ad integrazione delle rinnovabili, il ricorso a sistemi di accumulo.

Ing. Enzo Tortello  
Senior Consultant

