



**DIBATTITO PUBBLICO
DIGA FORANEA
PORTO DI GENOVA**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Alberto Panetta

29 gennaio 2021

Dibattito Pubblico quaderno di Alberto Panetta

Per come è stato presentato , il progetto della nuova diga foranea, appare una scelta fondata essenzialmente su previsioni di traffico che si riferiscono esclusivamente al trasporto transoceanico di contenitori effettuato con navi di grandi dimensioni che attualmente non possono essere ospitate nel bacino di Sampierdarena per l'assenza di una adeguata superficie di acqua di manovra.

Un investimento così ingente (1/1.3 miliardi di euro), per essere economicamente sostenibile, prevede un conseguente tombamento delle calate per realizzare un piastra con banchina lineare attrezzata con gru di altezza adeguata per servire esclusivamente navi full-container .

L'area del bacino di Sampierdarena dovrà essere così completamente ridisegnata sul modello di un moderno terminal contenitori simile a quello di Gioia Tauro che conta ventidue gru su circa 4000mt di banchina.

Se le previsioni fatte saranno rispettate verranno movimentati, come a Gioia Tauro, circa 2,5 milioni di teu/anno. La differenza è che dal terminal calabrese la quasi totalità dei contenitori non esce dalla cinta doganale ma viene reimbarcata (transhipment) al contrario di Genova porto di destinazione finale della merce che viene prevalentemente instradata su gomma per il retroterra padano.

Altra differenza evidente, ma inspiegabilmente ignorata, è che alle spalle del bacino di Sampierdarena vivono decine di migliaia di persone mentre l'area retroportuale di Gioia Tauro non è antropizzata .

Occorre pertanto eseguire , contestualmente a quella prevista per la nuova diga, la valutazione di impatto ambientale dell'intero impianto che si intende realizzare e non solo quella relativa alle opere a mare .

Se non si procede ora con una valutazione di impatto ambientale complessiva , significa che probabilmente gli stessi committenti non hanno alcuna certezza che l'opera possa concludersi in tutte le sue fasi per una serie di variabili non completamente predeterminabili .

Alcune delle quali però sono già state oggetto di discussione nel dibattito pubblico senza ricevere risposte convincenti.

Navigazione aerea

Se è vero che la nuove opere contribuiranno a semplificare le manovre delle navi aumentando la sicurezza della navigazione marittima , la stessa cosa non si può dire per la navigazione aerea che soffre le interferenze di navi, mezzi di sollevamento e pale eoliche.

Sicurezza della città

La sicurezza della città , e di chi vi abita , sembra non essere presa in considerazione. Già oggi si assiste ad un massiccio transito di merce classificata pericolosa . Esistono alcuni impianti a rischio di incidente rilevante molto vicini all'abitato , inoltre presso il parco ferroviario adiacente a Lungomare Canepa sostano, non presidiati, carri ferroviari che trasportano prodotti chimici infiammabili. Non risultano essere previste misure adeguate per evitare possibili incidenti a danno dei lavoratori e dei cittadini anche in funzione del previsto aumento di questa tipologia di prodotti. L'annunciata ma mai realizzata parziale separazione dei flussi di traffico non appare sufficiente e la circolazione dei veicoli è comunque destinata a rimanere promiscua nei tratti autostradali che fiancheggiano abitazioni e nelle numerose gallerie prive di vie di fuga.

Il gigantismo navale

non ci sono assolute certezze che la tendenza sia quella di continuare a costruire navi sempre più grandi e nemmeno che il mercato ,soggetto a cicli e congiunture , decida comunque di utilizzarle per continuare a scalare il porto di Genova. Sembra, per gli scenari futuri, dare maggiore affidabilità e certezza il traffico di cabotaggio ro/ro con le isole del mediterraneo e il nord Africa al quale invece si prevede di sottrarre accosti dedicati nonostante assicurati maggiori tassi occupazionali rispetto all'automazione spinta di un moderno terminal container.

Il cambiamento climatico

tale fenomeno potrebbe agevolare, con il progressivo scioglimento dei ghiacci, rotte di navigazione alternative a quelle che transitano per il mediterraneo. Inoltre sono sempre più frequenti ,violente tempeste oceaniche, che in alcuni casi provocano naufragi e/o perdite di centinaia di contenitori in mare. Sono inoltre stati avviati recentemente servizi ferroviari tra Europa e Cina senza rottura di carico.

Ci sono quindi alcune incognite che non vanno sottovalutate, per evitare operazioni azzardate, soprattutto nel porto che ha già conosciuto il fallimento rappresentato dal superbacino galleggiante.

Le certezze invece , se tutto procede secondo le previsioni annunciate , ci sono tutte ovvero aumento degli inquinanti, del rumore , del traffico e delle conseguenti patologie correlate .

Quindi quando si progetta un intervento che prevede un radicale cambiamento della fisionomia di un porto , che comprende anche la realizzazione di una nuova diga, occorre subito progettare ed investire nelle opere di mitigazione che in qualche modo possano proteggere la città evitando di intervenire dopo decenni come è accaduto nel caso di Pra.

Già oggi chi vive in prossimità del porto si trova in una condizione di profonda sofferenza e si indigna quando scopre che si prevede di spendere oltre un milione di euro per la parte a mare del porto ignorando completamente quelle opere che da tempo avrebbero dovuto essere fatte per proteggere i cittadini di Sampierdarena in occasione dell'ampliamento della strada a scorrimento veloce Lungomare Canepa.

Evidentemente il capitolo integrazione città-porto del programma di rilancio infrastrutturale al quale sono destinati 152 milioni , 100 dei quali già destinati al silos Hennebique, non contempla interventi laddove i bisogni sono vitali e indifferibili.

Il Porto ancora una volta non è stato capace di farsi accettare dalla città.

29.01.2021