



DIBATTITO PUBBLICO
DIGA FORANEA
PORTO DI GENOVA

QUADERNO
DEGLI ATTORI

Presentato da
Bruno Musso

03 febbraio 2021

Il dibattito pubblico in corso ha il compito di valutare caratteristiche e necessità dello spostamento a mare della diga foranea di Genova; trattandosi di un'opera ciclopica è d'obbligo minimizzarne i costi e massimizzare le possibili prestazioni. La necessità dell'opera è evidente: la parte della diga antistante il centro di Genova è stata realizzata, su iniziativa del duca di Galliera, a metà del '800; la parte davanti a Sampierdarena è degli anni '30 del secolo scorso. L'intera opera risale quindi a ben prima dell'attuale gigantismo navale e non può soddisfarne pienamente le esigenze. I pontili di Sampierdarena erano dimensionati per servire piccole navi da 100 metri di lunghezza e 8 metri di pescaggio, ben diverse dalle attuali mega navi che possono essere lunghe 400 metri e pescare 18 metri. Il gigantismo navale interessa tutto il naviglio, ma porta a risultati diversi a seconda dell'impiego previsto. In ogni caso le dimensioni delle navi non sono oggi dettate da limiti tecnici di costruzione, ormai quasi inesistenti, per cui la dimensione della nave viene determinata da 3 variabili: lunghezza del percorso marittimo, quantitativo da trasportare, velocità di carico portuale. Tutti questi fattori, nel villaggio globale, sono fortemente cresciuti ma l'efficienza portuale è la più condizionante; un solo esempio: quando negli anni '60 ho aperto la linea marittima per la Sardegna una nostra nave imbarcava in 3 giorni l'intero carico di 500 tons., l'attuale nostra nave sulla stessa linea in 3 ore imbarca 5.000 tons. Tutte le navi hanno aumentato, spesso decuplicato, la loro velocità di carico e di conseguenza la capacità di trasporto adeguando la dimensione al servizio offerto; così i traghetti, pur aumentando i trailer trasportabili da 70 a oltre 500 hanno comunque una portata relativamente limitata che corrisponde a circa 1.200 teu.

Ben diverso è il fenomeno delle mega navi da 20.000 teu che rappresentano un caso limite dimensionale e vengono impiegate sulle linee Europa – Estremo Oriente, caratterizzate dal massimo di distanza, di quantitativi e d'efficienza portuale. Tale gigantismo navale, condizionato dall'evoluzione portuale, si è manifestato prima nelle petroliere, poi nelle rinfusiere ed ora nelle porta container. Gli altri settori raggiunte analoghe dimensioni, si sono spesso spostati in strutture esterne ai porti (si pensi in Italia all'ex Italsider di Genova e Taranto, all'Enel di Spezia, ecc.); le mega navi portacontainer invece sono rimaste nei porti, anche se progressivamente è stato evidente che necessitassero di strutture progettate ad hoc per soddisfare i loro particolari bisogni in termini quantitativi e di velocità.

Questo evidenzia che lo spostamento della diga è una necessità che coinvolge tutto il traffico del porto mentre il servizio delle mega navi da 20.000 teu è solo un caso particolare, in più a mio parere quello meno consono alla realtà di Sampierdarena; i progetti presentati sembrano invece finalizzati principalmente a questo scopo e di conseguenza prevedono costi e tempi elevatissimi con modesti vantaggi per la collettività portuale.

La diga è prevista su fondali proibitivi di 40 – 50 metri, mentre l'accesso al porto nell'insenatura a monte della lanterna rimane problematico; le mega navi inoltre possono accedere solo alla zona est di Sampierdarena perché i vincoli di manovrabilità e pescaggio non permettono di entrare nell'insenatura di Genova a levante mentre quelli aereoportuali impediscono di manovrare nella parte ovest di Sampierdarena.

In pratica l'unica parte servibile è il terminal del Bettolo che, mantenendo lo spazio attuale, può lavorare 600.000 teu/anno; avrebbe quindi caratteristiche analoghe a quelle di Savona/Vado che, pur idoneo alle mega navi, prevede nel suo business plan di avere a regime, per limiti di movimentazione portuale, un traffico di 600.000 teu/anno svolto con 300 navi, movimentando quindi per ciascuna nave 2.000 teu tra imbarco e sbarco. Da questi dati si evince facilmente che si tratta principalmente di piccole navi feeder che lasciano invariata quella disfunzione logistica che impedisce al mercato retrostante il collegamento diretto con il mercato mondiale.

Se viceversa, come sembra probabile, il terminal sarà esteso ad un più ampio spazio portuale di Sampierdarena, potrebbe effettivamente diventare idoneo alle mega navi con una potenzialità di 2 milioni di teu, però in questo caso, come è inevitabile con le mega navi, sarebbe al servizio di una singola linea e quindi vi sarebbe un unico vettore in grado di fruire delle economie di scala del trasporto marittimo effettuato con ULCS. Il traffico terrestre sia su strada che su ferro, però, metterebbe ad ancor più dura prova o addirittura soffocherebbe la viabilità cittadina, mentre un singolo vettore verrebbe a fruire di un'inaccettabile posizione dominante.

È stata così elaborata da tecnici indipendenti, con anche la mia consulenza logistica, una diversa soluzione che pur idonea alle mega navi, permette di ridurre i costi di costruzione, ubicando la diga su fondali di 30 – 40 metri e non 40 – 50 (il costo cresce con il quadrato della profondità) e lavora alla soluzione di molti degli altri problemi del porto, adeguando tutto il porto dal Bisagno al Polcevera alle necessità dell'aumento dimensionale di tutto il naviglio. In particolare realizza:

- partendo da Est: allargamento darsena nautica; nuove aree per la cantieristica e spazio per il tanto atteso super bacino; facilita e mette in sicurezza l'entrata delle grandi navi passeggeri; offre nuovo spazio per i traghetti sia merci che misti, sviluppando le autostrade del mare, nonché gli altri traffici relativi a collegamenti con minore distanza marittima ed accentrato produttivo quale il Mediterraneo, l'intera Africa, il Sud America, ecc.

- raddoppia quasi lo spazio di Sampierdarena razionalizzandone il deflusso e può trovare

risposte ai problemi da troppo tempo in sospenso che, se non risolti, potrebbero portare a catastrofi analoghe al crollo del Morandi.

Se parallelamente il traffico container con le mega navi, venisse concentrato a Genova/Pra, con l'aggiunta di soluzioni innovative come il Bruco, la portualità genovese potrebbe diventare analoga a quella dei grandi porti del Nord Europa caratterizzata da traffici di almeno 10 milioni di teu; sarebbero così possibili linee regolari con le mega navi che riducono costi e tempi di trasporto facilitando la rinascita di Genova e l'inserimento a pieno titolo ed a condizioni decisamente convenienti del Nord Italia nel mercato mondiale, grazie anche alla minore distanza marittima con l'estremo oriente,.

La soluzione alternativa ipotizzata aiuterebbe anche la logistica della U.E. il cui territorio è ubicato su una penisola larga circa 1.400 km., posta fra il Mediterraneo e l'Atlantico; è facile infatti capire che nel secolo della logistica se si continuasse a servire dal Nord Europa anche la costa mediterranea verrebbe compromesso l'equilibrio ecologico e la competitività dell'intero sistema. Realizzare quindi nel Mediterraneo, a Genova unico punto possibile, un grande centro logistico portuale analogo a quelli del Nord Europa può diventare un obiettivo significativo per la U.E., consono al suo indirizzo strategico.

Per tutte queste considerazioni ritengo che andando a Bruxelles a chiedere di finanziare lo spostamento della diga finalizzato solo a servire le mega navi si rischia di perdere credibilità perché politici e funzionari, conoscendo bene la realtà portuale esistente nel raggio di 100 km., considererebbero il progetto inconsistente. Se invece si proponesse l'intero pacchetto con lo spostamento della diga finanziato al 50% fra U.E. e Stato italiano e il Bruco 25% U.E. e 75% privati, l'approvazione dovrebbe essere molto più agevole. In questo difficile momento mettere a rischio l'aiuto U.E sarebbe drammatico, mentre ottenerlo a sostegno di un progetto globale e di interesse Europeo, sostenibile sia dal punto di vista economico che ambientale, potrebbe costituire l'elemento in grado di riportare la Superba ed il suo porto agli antichi meritati splendori.