



DIBATTITO PUBBLICO
DIGA FORANEA
PORTO DI GENOVA

QUADERNO
DEGLI ATTORI

Presentato da
Santo Grammatico
Legambiente Liguria

04 febbraio 2021

Contributo al dibattito pubblico sulla Diga Foranea del Porto di Genova

Premessa

In questa fase si è sempre fatto riferimento ad un dibattito pubblico con proposte annunciate come “pre progettuali” e che il dibattito stesso necessariamente proseguirà, con il coinvolgimento degli enti territoriali, delle associazioni di categoria, sindacali e della società civile, per le successive fasi. Riteniamo necessario continuare la fase di ascolto e relazione con gli attori che hanno partecipato al dibattito, ne siano integrati di nuovi e che i cittadini che saranno interessati principalmente dagli effetti di questa opera, in particolare per gli abitanti di Sampierdarena, siano coinvolti nella definizione delle eventuali opere di mitigazione e compensazione che dovranno essere previste in caso di avvio dei lavori.

Il dibattito pubblico sia utile a scrivere un “patto” tra Porto e Città

Lo sviluppo del sistema portuale, intimamente collegato alle nostre città, deve coesistere con la vita dei cittadini che vivono affacciati sulle banchine e con la presenza di un'area protetta di grandissimo pregio, quale il Santuario dei Mammiferi marini Pelagos.

Riconosciamo la vocazione portuale ligure e l'innovazione in questo ambito può essere fonte di ricchezza per la nostra comunità, ma nella condizione attuale continuano ad esistere difficoltà per una integrazione ambientale col tessuto urbano.

È necessario per questo individuare quali le oggettive possibilità di crescita degli spazi portuali e delle relative attività.

Quanti container, quante merci e quante persone devono e possono movimentare i nostri porti?

A questa domanda purtroppo viene data una risposta parziale.

Ci auguriamo che “la diga” possa essere elemento di relazione tra porto e città, piuttosto che l'ennesima infrastruttura conflittuale, in una relazione tra Porto e Città basata su fragili equilibri, grandi interessi economici, e forti impatti socio ambientali.

L'elettificazione delle banchine di Genova, La Spezia e Savona di cui si discute da decenni non può essere procrastinata; occorre una rinnovata pianificazione portuale, dei piani portuali dei rifiuti per poter gestire le materie prime seconde e, in questo caso non solo per l'ambito portuale, l'applicazione del Green Public Procurement per gli appalti.

I porti devono aggiornare e riscrivere un patto con le città conciliando le funzioni mercantili, turistiche e di trasporto pubblico, razionalizzando gli spazi interni per il contenimento dei container.

Laddove compatibili, vanno valorizzate aree retroportuali diffuse che utilizzino gli spazi parcellizzati delle dismissioni industriali in modo non impattante per la viabilità. In questo modo l'infrastruttura può rappresentare un'occasione di rilancio del territorio, senza peggiorare la vivibilità dell'insediamento urbano e limitando i fenomeni di inquinamento atmosferico ed acustico.

Il decentramento dei luoghi decisionali, gli impatti locali, la bulimia infrastrutturale

Il Porto di Genova è stato nei secoli al centro dello sviluppo economico e sociale del Mediterraneo e negli ultimi decenni di quello internazionale, con il risultato che i centri decisionali sullo sviluppo



della portualità e delle infrastrutture si sono fortemente decentrati ed oggi rispondono ad interessi globalizzati che nascono prevalentemente nel continente asiatico. E' qui, in particolare nei cantieri sud Coreani, che hanno cominciato ad essere prodotte le mega-container da 24.000 teu e a cui la portualità mondiale dovrà adeguarsi.

Il nostro Paese ha aderito entusiasticamente al modello della "Via della Seta" che decentra su soggetti lontani dal territorio, legati ad una visione ideologica dello sviluppo che non prevede limiti. I grandi player mondiali della movimentazione merci, continuano ad essere impegnati in questa corsa al primato.

Tale visione è evidente ed fatta propria dai proponenti l'opera al punto 4.2 del Dossier sulla diga portuale del dicembre 2020, quando si afferma che "La realizzazione della nuova diga permetterà al porto di Genova, ed in particolare all'area di Sampierdarena, di non avere limiti allo sviluppo dei traffici portuali con riferimento in particolare a quelli fuori dal Mediterraneo." o nella analisi costi benefici al capitolo 5.7 L'impatto socioeconomico – Analisi Costi Benefici: "La realizzazione del progetto della nuova diga permetterà invece al porto di Genova di non avere limiti allo sviluppo dei traffici portuali, che dipenderanno quindi dalla capacità dei terminalisti e delle altre componenti trainanti e di supporto allo sviluppo."

Questa visione e questo approccio determina una bulimia infrastrutturale che ha come unico indicatore e riferimento il PIL e non altri indicatori, che dovrebbero essere considerati di fronte ad opere mastodontiche e che utilizzano fondi economici di origine pubblica, come quelli relativi al benessere equo e sostenibile (BES) sviluppati dall'ISTAT e dal CNEL, "per valutare il progresso di una società non solo dal punto di vista economico, come ad esempio fa il PIL, ma anche sociale e ambientale e corredato da misure di disuguaglianza e sostenibilità."

E' evidente che siamo di fronte a progetti che promuovono un "gigantismo" pericoloso. Nella analisi costi benefici non vengono menzionati le variabili relative alle oscillazioni dei costi di nolo dei container, in balia di una potenziale bolla speculativa, e una valutazione prospettiva sulla effettiva capacità di riempimento delle navi, sempre più grandi e che potrebbero quindi viaggiare non a pieno carico vanificando le entusiastiche previsioni nel rapporto costi-benefici collegati ad una economia di scala.

Nella trattazione del dibattito non si è fatto cenno alle attuali modalità e tempistiche di movimentazione dei volumi di container, (tra operazioni documentali e di entrata e uscita dei container) responsabili anch'esse della congestione delle strade cittadine (su questo punto si è accennato che vi sarà un miglioramento, senza ulteriori approfondimenti) insieme ai "colli di bottiglia" trasportistici del sistema infrastrutturale ferroviario e stradale esistenti.

Nelle previsioni di crescita previste, forzando il territorio ad ospitare una eccessiva sovra infrastrutturazione stradale (modalità che rimarrebbe privilegiata in valori assoluti e percentuali rispetto alla movimentazione su ferro), gli impatti sul tessuto urbano sarebbero insostenibili.

La movimentazione dei materiali, gli inquinanti atmosferici, gas clima alteranti, inquinamento acustico

La costruzione della diga, in qualunque delle sue soluzioni, prevede una movimentazione di materiale notevole, milioni di metri cubi, e non è chiaro ne da dove arriverà tale materiale (in parte

dai lavori del terzo valico ma si è fatto cenno anche da cave dalla Sardegna) ne come sarà trattato. Per la demolizione della parte esistente non è chiaro quali tecniche saranno utilizzate e se sono previste attività esplosive, così come sono carenti le informazioni sulle modalità di dragaggio dei fondali.

Tali attività influenzeranno la qualità dell'aria in città (producendo notevoli quantità di gas inquinanti, clima alteranti), avranno un impatto acustico a danno dei cittadini e produrranno fenomeni di inquinamento sulla costa e in mare.

Ricordando che il Porto di Genova è compreso nel Santuario internazionale dei Mammiferi Marini Pelagos (dal 2001 sulla lista delle ASPIM del Protocollo relativo alle Aree Specialmente Protette e alla Diversità Biologica della Convenzione di Barcellona), tali nuove fonti di inquinamento andrebbero quantificate con puntualità per indicare quali potranno essere le soluzioni di mitigazione ambientale.

La trattazione sugli impatti del moto ondoso, sulla conseguenze della costruzione della diga lungo la linea costiera, sulle spiagge e, più in generale, l'approccio ecologico che dovrebbe descrivere gli scenari di impatto sono sembrati estremamente carenti e analizzati su una scala ridotta.

Negli scenari presentati molta enfasi è stata data alla elettrificazione delle banchine e alla possibilità di produzione di energie rinnovabile da eolico che, nelle previsioni più rosee, arriverebbe a coprire circa il 30% dei fabbisogni energetici portuali.

Nel dibattito su questa opera diventa dirimente comprendere quale relazione con l'Aeroporto di Genova e quali i limiti imposti da Enac, non solo per le pale eoliche ma anche per le strutture di servizio portuali e per le altezze delle navi che potranno essere ospitate.

Conclusioni

Riteniamo necessario, per una valutazione oggettiva della bontà dell'opera, che vengano chiariti gli aspetti trattati precedentemente a cui si aggiungono:

- la necessità di un iter procedurale chiaro con l'indicazione, non emersa nella prima fase del dibattito, del percorso autorizzativo che seguirà la proposta dell'opera. Ad oggi è stata fornita dalla FAQ n.8 la seguente delucidazione "E' prevista una procedura di VIA/VAS integrata. Stiamo interloquendo in questi giorni con la Regione Liguria per approfondire meglio gli step procedurali sottesi a questa procedura innovativa.";

- la necessità di conoscere nel dettaglio la provenienza dei finanziamenti a sostegno dell'opera;

- la necessità di una maggiore attenzione ai cittadini residenti fronte porto per assicurare un dibattito propedeutico allo sviluppo del nuovo piano portuale, che abbia come orizzonte la cooperazione tra i due sistemi liguri e quello dell'alto Tirreno, in relazione alle funzioni svolte dagli altri porti e alle loro potenzialità;



**LEGAMBIENTE
LIGURIA**
ONLUS

- la chiarezza sullo sviluppo e il ruolo strategico di connessione con il Paese e l'Europa dell'Aeroporto di Genova e si indichi se la compagine societaria (60% Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, 25% Camera di Commercio di Genova, 15% Aeroporti di Roma s.p.a) ha intenzione di sacrificare lo scalo, prediligendo il traffico container e quali costi/benefici vi sarebbero;
- che siano valutate ulteriori alternative progettuali a quelle proposte, compreso lo sviluppo della sola "fase a"