

Sviluppo Territoriale ed Economico

Incontro pubblico del 15.01.2021

Restituzione sintetica

Il 15 gennaio 2021 si è tenuto il secondo incontro del dibattito pubblico, che aveva l'obiettivo di affrontare il tema dello sviluppo territoriale ed economico e i contenuti dell'analisi costi-benefici realizzata, come richiesto dalla normativa, per valutare se procedere o meno con la progettazione della diga. A seguire, vi è stato uno spazio per le richieste di chiarimento da parte dei partecipanti.

Struttura dell'incontro

L'incontro si è svolto con i relatori in presenza, presso la Sala del Capitano di palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ed i partecipanti collegati in videoconferenza online. L'incontro è stato moderato dal Coordinatore dibattito pubblico, Andrea Pillon.

Durante la prima parte sono intervenuti:

- Marco Bucci, Sindaco di Genova e Commissario per la ricostruzione;
- Giuseppe Catalano, Coordinatore Struttura Tecnica di Missione del MIT;
- Paolo Emilio Signorini, Presidente Autorità di Sistema Portuale;
- Paolo Sammarco, Università di Roma;
- Rosa Frignola, RFI – Responsabile Commerciale Area Nord Ovest;
- Laura Ghio, AdSP – Dirigente Servizio Pianificazione, Processi Portuali e Innovazione.

I partecipanti all'incontro, 154 nel momento di massima presenza, sono stati invitati ad avanzare via chat le domande o le osservazioni da sottoporre ai relatori.

Le domande sono state sintetizzate e raggruppate da parte dei componenti del gruppo di lavoro del Coordinatore il quale, durante la seconda parte dell'incontro, le ha sottoposte ai referenti del progetto che hanno fornito le relative risposte.

Restituzione degli interventi

Andrea Pillon ha aperto l'incontro dando il benvenuto ai presenti e introducendo i relatori.

Marco Bucci, Sindaco di Genova e Commissario per la ricostruzione, ha salutato e ringraziato i partecipanti, aprendo l'incontro con una riflessione sui riflessi economici dell'opera. Ha ricordato che da 2000 anni, Genova può vantare una posizione logistica importante in quanto "porta dell'Europa dal mare". A questo proposito ha ricordato che Genova è uno dei due terminali del corridoio europeo

Reno Alpi, che collega i porti del mediterraneo con quelli del mare del Nord, e ha suggerito di modificare il nome del corridoio in “Reno-Mediterraneo”, proprio per valorizzare l’accesso a sud rappresentato dal porto di Genova.

Poi il Sindaco ha evidenziato che, rispetto alle linee di sviluppo per la città di Genova, individuate nel 2017 - logistica e portualità, digitalizzazione, alta tecnologia e turismo - il porto e la nuova diga servono soprattutto alla logistica e al turismo: tutti i numeri presenti nell’analisi costi benefici, infatti, sono da considerare estremamente vantaggiosi per la città di Genova.

Infine, ha ricordato che, quando l’ingegnere De Ferrari ha realizzato la prima diga foranea, non ha fatto nessuna analisi costi-benefici e neanche ha pensato a quanti container sarebbero arrivati, ma piuttosto ha operato secondo una visione di futuro. Con lo stesso spirito, ovvero con una visione per il futuro per la città di Genova, occorre quindi approcciarsi a questa nuova infrastruttura, che servirà per i prossimi 30/50 anni.

Giuseppe Catalano, Coordinatore Struttura Tecnica di Missione del MIT, intervenuto da Roma, sede del Ministero, ha ringraziato per essere stato invitato e ha riconosciuto il valore dell’iniziativa, la cui importanza risiede anche nel carattere metodologico che si auspica serva da modello per il futuro. Ha anticipato che il suo intervento sarebbe stato di condivisione di informazioni e di valutazioni di carattere generale, ma che sarebbe entrato anche in elementi di merito. Citando il libro V di Adam Smith, ha rimarcato l’importanza della spesa pubblica e dell’investimento statale in opere infrastrutturali e ha elencato gli elementi importanti da prendere in considerazione per comprendere la scelta dello Stato di investire in questa grande opera pubblica.

Il primo elemento evidenziato riguarda la logistica dei traffici marittimi: il documento “Italia veloce”, approvato dal Consiglio dei Ministri e ora in attesa della vidimazione da parte dell’Europa, stabilisce che per l’Italia lo sviluppo della logistica dei traffici marittimi sia la vocazione naturale ed un elemento fondamentale per un Paese. Ha ricordato, tuttavia, che anche se ci si specializza in determinate attività, si è ormai molto più interdipendenti dagli altri paesi, dal punto di vista economico e sociale, di quanto non si sia mai stati. La logistica è al centro delle nostre vite, in quanto senza pianificazione logistica non avremmo accesso a beni che diamo per scontati: il coordinamento e la connessione, dunque, risultano importanti tanto quanto l’efficienza e la specializzazione. Il prof. Catalano ha aggiunto che la storia di Genova è una storia di connessioni e continuerà ad esserlo anche in futuro. Il porto di Genova, infatti, non è una ricchezza solo per i propri cittadini, ma anche per lo Stato, perché è integrato in un sistema di logistica e di trasporti di cui fanno parte il corridoio Reno-Alpi, il Terzo Valico e il nodo ferroviario di Genova.

Inoltre, ha sottolineato come il Paese, attraverso la decisione di co-finanziare l’opera, abbia individuato un interesse collettivo nella mobilità e nella logistica basate sui principi di sostenibilità e libera concorrenza: questi principi sono importanti in quanto le risorse pubbliche sono scarse e sono in competizione per i possibili usi. Per queste ragioni, pur in una visione lungimirante, è giusto rendere conto ai cittadini del fatto che l’investimento nel porto di Genova è un investimento utile per tutti. Ha poi aggiunto che la diga porterà benefici locali e nazionali e per questo è giusto che l’investimento sia condiviso dalla finanza pubblica europea e statale, da quella privata degli operatori economici e dal porto. L’approccio condiviso, quale che sia la soluzione tecnica che sarà scelta, di co-

finanziamento locale, europeo, nazionale deve essere rivendicato perché porta benefici locali, nazionali e internazionali. Ha ricordato la scelta della Ministra De Micheli di garantire un investimento da parte del Recovery Fund ma ha evidenziato che sono necessarie delle integrazioni anche da parte dalle finanze nazionali, nonché di un contributo dall’Autorità portuale che sarà ripagato dagli impatti positivi che gli interventi sulla diga foranea di Genova porteranno. Questi interventi sono necessari sia per la sicurezza che per lo sviluppo del Porto.

Ha poi elencato le tre caratteristiche fondamentali del processo di attuazione di questa opera, da replicare per i grandi investimenti:

1. una visione strategica di lungo periodo, non contingente;
2. la capacità progettuale. L’Autorità di Sistema Portuale ha chiesto e ottenuto un finanziamento importante - anche in quella circostanza co-finanziato - che permette oggi di disporre di uno studio fattibilità tecnico-economica;
3. la scelta di sottoporre il progetto a dibattito pubblico: una delle primissime volte che si fa in modo così partecipato.

Ha ribadito l’importanza di questi tre elementi per arrivare ad esiti positivi. Ha affermato che il Ministero guarda con interesse a questa esperienza e che la Ministra si è già espressa a favore di un possibile ulteriore contributo. Pertanto, è giusto discutere nel merito di diverse soluzioni con un atteggiamento, che guarda verso il futuro ma anche verso gli investimenti che si fanno oggi. Ha infine sottolineato l’importanza di discutere nel merito delle diverse soluzioni.

Ha concluso rimarcando che questo processo porta con sé una grande responsabilità per il territorio e per il Paese: se questo metodo avrà risultati positivi non si farà solo un’operazione intelligente a Genova, ma si rilancerà la città con un metodo improntato ad un grande respiro intellettuale ma anche a notevole pragmatismo economico e tecnico. Il Ministero ci sarà e guarderà a questa esperienza con grande attenzione.

Paolo Emilio Signorini, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale ha salutato e ringraziato per l’invito, anticipando che il suo discorso avrebbe riguardato l’impatto economico dell’opera. Mentre il Ministero ha un ruolo centrale nel finanziamento e nel supporto alla visione strategica, sia in sedi nazionali che internazionali, il suo intervento è volto a presentare la diga nel complesso di interventi che l’Autorità di Sistema Portuale ha in programma nel Porto di Genova. Ha ricordato che altri interventi verteranno sull’analisi costi benefici e su aspetti più operativi.

Tre le colonne portanti del piano di azione degli ultimi anni: il primo riguarda il programma straordinario di rilancio infrastrutturale; il secondo, le misure per l’efficienza del sistema portuale e della logistica (principalmente rispetto alla digitalizzazione); il terzo, il sostegno alle imprese e al lavoro. Il programma straordinario di rilancio infrastrutturale è stato varato a fronte del crollo del Ponte Morandi e prevede 4 aree di intervento: accessibilità marittima e terrestre (stradale e ferroviaria), accessibilità aerea, l’espansione dei cantieri navali della città e l’integrazione tra porto e città.

Ha poi sottolineato quattro date importanti come punto di partenza: nel 2018 crolla il Ponte Morandi e viene approvato un programma da 2 miliardi e mezzo; nel 2019 vengono appaltate opere per 156

milioni; nel 2020 vengono appaltate opere per 245 milioni; nel 2021 si investono 2 miliardi e duecento milioni, per la diga foranea e l'espansione di Fincantieri. Questi numeri sono importanti ed aiutano a capire se una stazione appaltante che intenda affrontare un'opera di questo genere ha la credibilità dal punto di vista della capacità operativa di portarla a termine. In relazione a questo punto, il Presidente ha mostrato un grafico che illustra, dal 2016 al 2020, la performance in termini di opere programmate e aggiudicate, ed in questo modo ha evidenziato che l'Autorità di sistema è in grado di lavorare su grandi quantità di opere e di svolgere efficacemente il ruolo di stazione appaltante.

Ha aggiunto che questo programma ha suscitato un interesse notevole a livello internazionale con richieste dalle ambasciate di tutto il mondo e che è in programma un roadshow nei prossimi mesi, per mostrare le opportunità di investimenti contenute nel programma.

In seguito, ha affermato che la diga va vista all'interno di un piano di azione molto più ampio che ha ricadute molto diversificate. Secondo lo studio realizzato da Prometeia per AdSP, l'insieme delle opere in programma dovrebbe portare ad un aumento delle unità lavorative, principalmente nel settore della costruzione tra le 22.000 e le 37.000 (tra dirette, indirette e indotte). A titolo di confronto, ha riportato l'esempio di quanto accaduto tra il 2012 e il 2019, in cui si è avuto aumento del 27% di traffico merci e le unità di lavoro impiegate, sia dirette che di lavoro temporaneo, sono aumentate del 15% e i turni della Compagnia unica sono aumentati del 33%. Ha sottolineato l'importanza dei numeri che sono confortanti per quanto riguarda il lavoro.

La diga, ha ricordato, non è un'opera di cui l'Autorità portuale ha iniziato ad occuparsi negli ultimi due anni e mezzo, ma fa parte di uno dei punti centrali della politica dei trasporti europea. Genova è infatti l'unico porto core del Mediterraneo dell'asse Reno-Alpi e la Commissione Europea in tutti i documenti di programmazione ha ricordato, anche nei work plans del corridoio Reno-Alpi, l'importanza di un accesso marittimo e terrestre al porto di Genova come una delle priorità fondamentali. Ha aggiunto che la diga è stata inserita nel piano Next Generation EU del Governo italiano, a testimonianza ancora una volta dell'importanza dell'opera.

Per quanto riguarda l'analisi costi-benefici, il Presidente ha affermato che la diga risponde all'esigenza di aumentare la sicurezza sia nell'accesso sia nelle manovre di evoluzione e di affiancamento che si svolgono nel bacino storico del porto di Genova; l'opera permetterà anche di sfruttare accosti e banchine adesso inutilizzate, sia per le merci che per le navi passeggeri, con manovre che potranno svolgersi in sicurezza. Infine, ha ricordato che verrà eliminata la commistione tra diverse tipologie di traffico (navi merci e navi turistiche), che adesso passano tutte dallo stesso canale.

Proseguendo nella descrizione dell'intervento ha illustrato come la diga migliori l'**accessibilità marittima** specificando che deve essere considerata nel complesso degli altri interventi previsti, che integrano e completano la diga, con un approccio olistico. Tra questi interventi ha ricordato quelli sui dragaggi: poiché ci sarà uno specchio di acque più grande e arriveranno navi più grandi con pescaggio superiore, è previsto un programma di aumento dei pescaggi con una gara d'appalto da 10 milioni di euro, che assicurerà che non ci siano problemi di dragaggio dopo la realizzazione della diga; inoltre, ha ricordato, è stata appena appaltata la nuova torre piloti, che è un elemento a favore

dell'accessibilità perché garantisce la sicurezza per le manovre tecnico-nautiche; verranno poi portati avanti investimenti significativi sui grandi terminal che beneficeranno direttamente della diga.

Il Presidente è poi passato ad affrontare il tema dell'**accessibilità terrestre** e in generale della viabilità: infatti, quando aumenteranno i traffici marittimi, sarà importante assicurarsi di avere le necessarie infrastrutture per il trasporto su ferro e su gomma, con una predilezione per il primo. Numerosi saranno gli interventi a Sampierdarena, più direttamente collegati alla diga, come anche interventi sul sistema ferroviario. Gli interventi sulla viabilità stradale di accesso a Sampierdarena sono importanti perché quando aumenteranno i volumi di merci o di passeggeri, sarà importante avere una viabilità il più possibile separata da quella cittadina. Questi interventi, molti dei quali sono già stati appaltati, mirano a questo. Inoltre, ha ribadito l'importanza degli interventi sulla **digitalizzazione**, che sono integrati al tema della viabilità cittadina. Nel futuro conterà sempre di più la digitalizzazione e sempre meno conteranno le opere fisiche.

Ha comunicato che gli interventi non saranno solo destinati ad aumentare l'accessibilità su ferro di Sampierdarena, ma anche della grande area portuale del bacino di Prà con un investimento per l'espansione della capacità ferroviaria del terminal di Prà, il più grosso in Italia. L'accessibilità di Prà, ha ricordato, è infatti connessa alla diga: se si vogliono avere più volumi a Genova, una volta ultimata la diga, è necessario aumentare il trasferimento intermodale (ovvero il trasferimento di più merce dalla strada alla ferrovia); il concetto importante è quello di aggregare volumi da tutti i nodi del sistema portuale, in modo da avere una scala minima di movimentazione di merci via ferro che supererà il problema storico di avere volumi insufficienti per il trasporto via terra.

Ha aggiunto che anche la parte passeggeri del porto beneficerà della diga, in quanto sono previsti interventi per accogliere grandi navi da crociera e i passeggeri, dato che mai come oggi la messa in sicurezza dei passeggeri è centrale per accogliere le navi da crociera. Verranno ampliati i terminal passeggeri e verranno riqualificate le aree limitrofe alla stazione marittima, in modo che i crocieristi possano trovare strutture ricettive e commerciali pronte ad accoglierli. Tutti questi interventi sono già stati appaltati o sono in via di aggiudicazione. Ha ricordato che avere una diga più grande significa avere la capacità di accogliere navi più grandi e che gli interventi sui cantieri navali servono ad assecondare a 360 gradi il fenomeno del gigantismo navale.

Ha poi parlato degli interventi di mitigazione dell'impatto ambientale: la spinta su investimenti per le infrastrutture, l'accessibilità, l'intermodalità, la competitività ha un forte impatto sulla popolazione, che va mitigato. Per ora sono già previsti interventi di elettrificazione delle banchine e di mitigazione dell'inquinamento acustico e paesaggistico dei grandi terminal portuali di Prà.

Infine, ha concluso ricordando come il tema dell'accessibilità sia connesso a quello dell'aeroporto di Genova, che è fondamentale per servire il sia mercato crociere sia il mercato cargo. A questo proposito ha ricordato che è appena stata appaltata l'espansione dell'aerostazione.

Tornando all'inizio, ha ricordato che la diga ha senso solo all'interno dell'approccio olistico e integrato in cui è stata progettata.

Paolo Sammarco, Università di Roma "Tor Vergata", ha avviato il suo intervento spiegando che avrebbe illustrato le linee essenziali dell'analisi costi-benefici. Il suo intervento infatti è volto a

rispondere a una domanda molto semplice: “Conviene costruire la nuova diga foranea?”. Ha aggiunto che Genova è il campione italiano dei trasporti o il capitano dei porti e quindi non si può permettere di rinunciare ad alcun tipo di traffico. Ha inoltre affermato che l’analisi segue le procedure standard europee.

Prima di iniziare, ha ricordato che l’ampliamento del porto di Genova comporterà la demolizione di parte della diga esistente e l’ampliamento del canale di Sampierdarena; che ci sono tre soluzioni individuate: due con nuova imboccatura a levante e una con nuova imboccatura a ponente. Tutte le soluzioni alleggeriscono il traffico dell’imboccatura attuale.

Ha iniziato parlando del nuovo gigantismo navale, mostrando come negli ultimi anni si sia passati dalla produzione e circolazione di navi piccole e medie dimensioni – rispettivamente Feeder, Panamax e Post Panamax, ad una produzione “polarizzata” di navi grandi e molto grandi – rispettivamente New Panamax e Ultra Large Container Vessel da un lato e di “piccole” Feeder dall’altro, con esaurimento delle medie (Panamax e Post Panamax). La classificazione si riferisce alla differente capacità di trasporto delle navi e si misura nel numero di contenitori che possono trasportare, da 0 a 25.000 TEU. La capacità di trasporto di una nave, misurata in TEU è proporzionale alla lunghezza della nave stessa. Negli ultimi anni si è arrivati a una popolazione di navi costruite che sono principalmente le New Panamax e le ULCV - mentre sono scomparse quelle di medie dimensioni – arrivando a coprire insieme circa il 70% della capacità di trasporto navale complessiva. Ha affermato che la crescita del gigantismo navale è un dato di fatto e a questa novità farà fronte la nuova diga foranea, assicurando la possibilità del passaggio delle ULCV e delle New Panamax.

Per quanto riguarda Genova, il professore ha spiegato che al momento il porto non è in grado di accogliere né le New Panamax, né le UCLV, poiché manca lo spazio per portare a termine le manovre in sicurezza. Inoltre, sempre di più le navi vecchie vengono demolite: la regolamentazione europea è sempre più stringente per quanto riguarda la demolizione delle navi inquinanti. Le New Panamax e le ULCV sono navi che possono viaggiare in qualunque condizione atmosferica, ma al momento non si riescono ad accogliere in sicurezza nel porto. Ha rimarcato dunque come la costruzione di una diga che renda il porto capace di accogliere questo tipo di navi significhi andare incontro al futuro della logistica del trasporto marittimo.

Ha infine ricordato che alla base dell’evoluzione delle grandi navi ci sono le grandi alleanze: l’unione dei grandi operatori della logistica che si integrano a monte e a valle con gli operatori dei terminali, dei grandi centri logistici a terra e nell’hinterland per trovare economie di scala. Questo diventa tanto più forte nei momenti anticiclici. Ha inoltre ricordato che ci sono porti come Valencia, Barcellona, Marsiglia, ovvero “concorrenti” nel Mediterraneo, che sono già capaci di accogliere le navi di 400 metri.

La prima conclusione che deriva da queste considerazioni è che vi è una progressiva polarizzazione verso le navi molto grandi. Genova, a fronte dell’approfondimento dei fondali che coinvolge tutta l’Italia, è la città più avvantaggiata perché a fronte del costo maggiore della diga dovuto al fatto che il fondale diminuisce rapidamente, vi sarà un costo moderato dei dragaggi.

La seconda conclusione è che senza questo intervento a Genova ci sarà una porzione di traffico che dovrà essere, giocoforza, “rifiutato”: ad oggi, ci sono delle tipologie di navi che Genova non riesce a

fare entrare e bisogna essere consapevoli che un porto non attrezzato rimarrà escluso al traffico commerciale, traffico che in gergo si chiama “traffico rifiutato”. A questo proposito ha mostrato un traffico in cui si vede una prospettiva di presunta perdita di traffici.

Dopodiché ha sottolineato che Genova, come anche i porti della Liguria e dell’Alto Tirreno, è in una posizione privilegiata anche rispetto all’asse Reno-Alpi. Il porto di Genova rispetto a Rotterdam corrisponde infatti al risparmio di cinque giorni di navigazione, che potrebbero aumentare perché le navi in futuro dovranno andare più piano; da Genova si arriva a Zurigo solo in 400 km: lungo le rotte fondamentali transoceaniche, quindi, il porto di Genova è avvantaggiato perché può accogliere le merci destinate al nord e trasferirle su ferro e su gomma. Fino ad ora il porto non è stato in grado di attendere la sua naturale vocazione a causa dell’incapacità di accogliere le grandi navi. Da un punto di vista della razionalità dei traffici e dell’impatto ambientale, perché mai un operatore della logistica dovrebbe scegliere di affrontare cinque giorni di navigazione in più per arrivare ai porti del Northern range, quando invece potrebbe passare da Genova? Questo dipende dal fatto che l’Italia è ancora indietro nell’intero ciclo logistico, a causa anche della insufficiente infrastrutturazione a terra che ha limitato fortemente lo sviluppo dei traffici. La riprova è nel fatto che i traffici del sistema Italia sono cresciuti molto poco rimanendo quasi stabili a 10 milioni di TEU circa negli ultimi dieci anni, mentre i tre porti spagnoli, moderi ed attrezzati, hanno fatto registrare +4,5 milioni di TEU.

Ha anche affermato che il Terzo Valico sarà una grande opportunità: se aprirà nel 2023, con il porto di Genova e del Tirreno, saremo in Europa con una presenza mai vista. Potenzialmente il sistema dei porti italiani potrà far crescere fino a +6 milioni di TEU di traffico merci, se collegamenti moderni e razionali verso l’hinterland regionale ed europeo saranno completati. Ha spiegato che una crescita così importante è dovuta al fatto che la crescita di tutti i terminal è sempre molto rapida e legata all’insediamento di attività di portualità. Ha menzionato come esempio il porto di Gioia Tauro, che è passato da porto vuoto a porto di trans-shipment aumentando il traffico del 300% in 3 anni. Ha ricordato anche che vale il contrario: nel caso di Cagliari il porto ha chiuso perché l’operatore ha deciso di andare altrove.

L’analisi costi-benefici valuta oggettivamente se i benefici siano maggiori dei costi: se i benefici sono maggiori dei costi, l’opera, nei limiti di validità dello schema con cui è calcolata, va bene. Ha aggiunto che nella valutazione di questa opera si è cercato di essere più severi possibili nel valutare i costi nella loro interezza mentre per i benefici si è scelto di rimanere molto conservativi. Nella valutazione dei benefici, sono stati calcolati i benefici diretti con opportuna valorizzazione: il traffico aggiuntivo, le tasse di ancoraggio, le tasse portuali, il valore residuo della diga dopo 50 anni e la produzione di energia rinnovabile. Alcuni benefici indiretti o indotti sono stati valutati ma non sono stati inclusi nel calcolo dell’analisi costi-benefici perché lo si è considerato prematuro. Il traffico deviato dai porti del Nord Europa è stato computato come un costo ambientale per il territorio: infatti l’aumento del traffico, nonostante i vantaggi economici, è anche un costo ambientale, pur se in termini globali, visto il risparmio dei cinque giorni di navigazione e delle percorrenze a terra, l’impatto ambientale è inferiore e potrebbe anche essere computato come beneficio. Siccome però stiamo valutando se fare o meno la diga e quindi il perimetro è quello regionale, è stato messo tra i costi. In merito all’occupazione si stima inoltre un aumento di 7.000 unità di lavoro dirette e 11.000 dirette, indirette o indotte durante la realizzazione e circa 3.000 per l’aumento dei traffici.

Infine, ha rimarcato che i costi comprendono i costi dell'opera, quelli di manutenzione e quelli ambientali e che si prendono tutti in esame per avere un'analisi economica che porta alla valutazione della convenienza economica: il rapporto benefici/costi minimo è di 1.73. Le due soluzioni di levante e quella di ponente costano rispettivamente tra 1 miliardo e 1 miliardo e trecentomila euro con un rapporto costi-benefici rispettivamente pari a 1,73, 1,74 e 1,85.

Ha concluso affermando che la sostenibilità e la fondatezza del progetto è dimostrata dal fatto che il rapporto costi benefici è sempre maggiore di 1,5 e che il ritorno economico è sempre maggiore dell'8.9%. Il risultato dell'analisi, dunque, è estremamente solido.

Rosa Frignola, RFI, ha salutato e ringraziato per l'invito a presentare la strategia di RFI sulla rete e sui terminali di adduzione alla città di Genova e al porto di Genova. Ha mostrato i corridoi europei internazionali delle merci e ha ricordato come questi corridoi siano l'ossatura forte della rete ferroviaria italiana. I corridoi principali sono: il corridoio Baltico-Adriatico, il corridoio Mediterraneo, il corridoio Mediterraneo- Scandinavo e il corridoio Reno-Alpi (o Mediterraneo-Alpi).

Ha ricordato che in linea con il Libro bianco dei trasporti, la rete di trasporto va potenziata per favorire lo spostamento modale da gomma a ferro. In quest'ottica, Genova e il suo porto, si pongono sul vertice del triangolo del corridoio Reno-Alpi che parte dal porto di Genova, sale su e in corrispondenza di Tortona si dirama verso Alessandria e Milano e prende poi i corridoi del Gottardo e del Sempione per inoltrarsi in Svizzera e Germania e sfociare al di là nei paesi del Nord Europa. Ha aggiunto che la rete ferroviaria italiana sta investendo lungo le linee identificate precedentemente, ricordando che perché avvenga lo shift modale è necessario far sì che le linee della rete abbiano caratteristiche che rendono efficiente l'utilizzo del treno a fronte di altri modi di trasporto. Bisogna quindi intervenire sulle capacità e la prestazione delle linee. Altri interventi importanti riguardano: l'adeguamento a modulo, ovvero la possibilità di far circolare sulle linee treni lunghi 750 metri (lo standard individuato come lunghezza da garantire per l'efficienza economica); la garanzia che sulla rete possano viaggiare merci che hanno dimensioni di un certo tipo (sagoma) – cioè intervenire su gallerie o in particolare su attraversamenti stradali per garantire il passaggio di contenitori alti e il peso assiale che la linea deve avere per garantire passaggio dei treni.

Ha aggiunto che perché il sistema nel suo complesso sia efficiente è necessario intervenire anche sugli impianti terminali: sia sui centri intermodali che sui porti che, per non creare un collo di bottiglia, devono replicare le caratteristiche menzionate: sagoma, lunghezza ecc. Ha sottolineato, però, che è necessario anche provvedere al potenziamento tecnologico di questi impianti per far sì che le movimentazioni interne siano ridotte al minimo. Infine, ha ricordato che RFI sta provvedendo all'attrezzaggio di tutta la linea nazionale del programma accelerato ERTMS che garantirà l'interoperabilità fra i treni, in modo che nelle stazioni di confine non si abbia la necessità di cambio del locomotore per passare da un sistema tecnologico a un altro.

L'ing. Frignola passa poi a presentare gli interventi: nel 2020 è stata adeguata la linea che va da Chiasso a Milano e che da Luino va a Gallarate con sagoma PC80, e lo stesso succederà per Genova. Progressivamente infatti si stanno adeguando tutte le linee di interesse.

Nel dettaglio dell'ambito genovese e a servizio del porto di Genova, ha ricordato l'importanza dell'infrastruttura del Terzo Valico: opera in galleria per la realizzazione di 50 km di nuova linea a

doppio binario con due nuove grandi gallerie che permettono di eliminare il vincolo di pendenza delle linee storiche. Ha sottolineato che le specifiche di questa opera saranno in linea con i parametri precedentemente sottolineati. Ha aggiunto che il Terzo Valico consente di portare tutte le specifiche sopra descritte fin dentro le aree portuali. Passa ad illustrare delle mappe in cui si vedono i vari tratti di linea che prevedono che il Terzo Valico sia connesso con la stazione di Genova Voltri e poi con il porto di Prà; la linea che conduce, attraverso la linea Sommergibile, verso la zona di Sampierdarena e nell'area del porto. In particolare, gli interventi portati avanti per connettere il Terzo Valico saranno: il potenziamento della stazione di Voltri, incrementata da 4 a 6 binari e per cui il prossimo passo sarà adeguare a modulo. Per quanto riguarda il Porto storico ha dichiarato che due interventi sono stati individuati dal protocollo siglato con il sistema portuale, siglato nel 2018, che vede la rete ferroviaria italiana come realizzatore di questi interventi: la connessione di Bettòlo al Terzo Valico con la linea ferroviaria e quindi di tutta l'area del Parco Rugna e Bettòlo con la linea a doppio binario, lavori che inizieranno entro estate; la connessione di Campasso a Bivio Fegino; il potenziamento del parco Fuori Muro a cui si accede tramite la linea Sommergibile. Ha illustrato come avverrà una rivisitazione completa del parco Fuori Muro con nove binari a modulo di 750 metri gestiti da un apparato di sicurezza di moderna concezione che garantirà di gestire i treni portuali con maggiore efficacia.

Laura Ghio, Autorità di Sistema Portuale, ha presentato il suo intervento, sull'accessibilità stradale, che rappresenta uno degli elementi cardine a sostegno della realizzazione della diga. Ha ricordato che il tema dell'accessibilità, ovvero l'arrivo e la partenza di mezzi su gomma in particolare in un porto come Sampierdarena è un tema a cui prestare particolare attenzione, sia per il sistema di collegamento con gli assi autostradali che per le caratteristiche orografiche. Ha ricordato che Autorità di sistema, proprio in corrispondenza del lancio di questi importanti investimenti infrastrutturali, ha concentrato l'attenzione sulla componente stradale attraverso l'avvio di un sistema di interventi sul bacino di Sampierdarena e sulla viabilità. In particolare, ha specificato che ci si è concentrati sullo studio dei flussi stradali con approcci moderni e modellistici simulativi che consentono di avere risposte accessibili e oggettive, che sono la base delle scelte e posizioni che sono state portate avanti.

Oltre a questi studi, che hanno accompagnato la viabilità, ci sono attività correnti che l'Autorità di sistema sta portando avanti con un confronto tra i flussi portuali con i dati di traffico autostradali urbani, con i dati che arrivano dal community system, un sistema di rilevazione. Ha sottolineato infatti che i dati forniscono una base di monitoraggio e informazione sempre più imprescindibile. La vera scommessa del futuro, ragionando in termini prospettici, è di accettare la sfida del ferroviario che si coniuga con una capacità di penetrare i mercati in modo efficiente e sostenibile. Questi studi sono stati completati in questi ultimi anni tra il 2019 e il 2020 sia per Sampierdarena che per Voltri e Prà e hanno portato a una ricostruzione della situazione attuale con una suddivisione del porto nelle sue aree industriali, scalo passeggeri, scalo commerciale e polo di Prà Voltri. Ha rimarcato che il programma straordinario prevede una serie di interventi fondamentali per il miglioramento della gestione del traffico stradale: il prolungamento della sopraelevata autostradale, un autoparco a ponente, l'adeguamento dei varchi per la security, la chiusura del varco Etiopia e il suo spostamento in quota e la messa in esercizio del varco Milano, che è il cuore degli scambi città-porto passeggeri. Non si prevedono solo interventi infrastrutturali, ma anche organizzativi e di digitalizzazione: il

processo di sostegno al movimento delle merci con adeguati strumenti di gestione informatica consentirà anche di ottimizzare questi flussi e di ridurre progressivamente l'impatto.

Ha concluso parlando delle proiezioni e sottolineando che l'analisi costi-benefici individua una crescita in particolare del traffico containerizzato ferroviario, e per questo cui si sono fatte delle ipotesi sulla quota di transhipment e sulla quota di ferroviario molto ambiziose perché il Porto di Genova punta ad aderire agli obiettivi dell'Europa. Ha aggiunto che si potrebbe immaginare un residuale impatto sul traffico stradale valutabile in 1,0 - 1,1 milioni di TEUs. Ha specificato che si tratta di dati previsionali che però sono stati testati attraverso le analisi modellistiche connesse agli interventi infrastrutturali, che hanno permesso di valutare l'incremento del traffico stradale dallo scenario attuale fino ad una situazione a regime che porterebbe a una dimensione di circa 5.000 mezzi al giorno. Si tratta quindi di un incremento significativo, ma ha ricordato che questi numeri permettono di testare l'efficacia degli interventi in corso e quindi si spera che - insieme alla realizzazione della diga che avrà tempi lunghi e agli interventi previsti sul ferroviario - consentano di verificare che questi incrementi non avranno impatti negativi sulla città, ma che anzi queste previsioni permetteranno proprio di gestire i flussi senza creare impatti in termini di congestionamenti aggiuntivi rispetto alla città e alla rete autostradale.

Domande e risposte

Domanda 1: L'Analisi costi-benefici non dovrebbe essere redatta in ottica Stato (e non AdSP - Sampierdarena) per tener conto degli effetti sui traffici dei porti italiani dell'area?

Giuseppe Catalano ha anzitutto apprezzato la domanda ma ha risposto che l'analisi è un obbligo del soggetto proponente l'opera, mentre il Ministero e tutti gli stakeholder fanno una meta-valutazione dell'analisi costi benefici. Tuttavia il Ministero, come tutti gli attori, fa un'analisi dei costi-benefici. Da un certo punto di vista è giusto porsi il problema se il progetto specifico abbia un effetto negativo sul resto dei porti sottraendo traffici per competizione. Ha ricordato però che la diga foranea non è uno strumento di promozione in sé, ma affronta una criticità strutturale di messa in sicurezza e accessibilità del porto e che è per questa ragione che lo Stato lo condivide e investe risorse nazionali. La collocazione di Genova e delle infrastrutture in termini di collegamento dell'ultimo miglio corrisponde a una strategia. Ha anche sottolineato che aumentare la competitività tra gli attori non è un male: citando il caso di Italo, ha affermato che RFI ha tratto vantaggio da una nuova competitività sul mercato.

Domanda 2: Dall'analisi costi-benefici sembra che, almeno per un certo periodo, Prà e Sampierdarena diventeranno porti concorrenti. Come si concilia questo nella strategia delineata?

Paolo Sammarco ha risposto dicendo che i porti concorrenti si definiscono come porti che si aprono sullo stesso bacino geografico, quindi che concorrono ai traffici di quell'area. In questo caso, infatti, i calcoli presentati non parlano di traffici che vengono deviati, ma di traffici aggiuntivi, calcolati con i 6 milioni di TEU in più, facilmente prevedibili dalla riorganizzazione europea dei traffici. I 6 milioni di TEU verranno ripartiti tra i porti del Tirreno e della Liguria. Non ci sarà una competizione tra i porti, ma un vantaggio per tutti i porti. Prà e Vado non saranno in concorrenza, piuttosto cresceranno tutti.

Domanda 3: L'analisi costi-benefici ipotizza una costante perdita di traffico nello scenario senza diga e una riduzione nei primi anni con la diga. Come giustificare la discrepanza fra questi dati e il rinnovo delle concessioni delle banchine (che certamente prevedevano un aumento)?

Ha risposto Paolo Sammarco, sottolineando come sia molto difficile entrare nello specifico delle strategie che può avere in mente un concessionario. Tuttavia ha ricordato che, in generale, il fenomeno del gigantismo navale interessa tutte le navi, anche le navi da crociera, e che dunque con ogni probabilità anche i terminalisti stanno scommettendo su questo tipo di traffici.

Domanda 4: La nuova diga porterà navi di stazza maggiore: le banchine attuali saranno sufficienti?

Laura Ghio ha risposto affermativamente, dicendo che il bacino di Sampierdarena ha delle banchine che potranno essere avvantaggiate dallo spostamento della diga perché oggi la conformazione di Sampierdarena trova nel canale d'accesso un limite alla possibilità di offrire servizi a navi di dimensioni crescenti, che è una tendenza in corso. Lo spostamento della diga permetterà a tutti sia a quei compendi che sono partiti adesso, sia in tutte le banchine di Sampierdarena, l'accessibilità a navi di dimensioni crescenti, eliminando alcuni vincoli che oggi sono presenti.

Domanda 5: Si intende ampliare il settore delle riparazioni navali con un bacino di carenaggio ad esso dedicato?

Ha risposto Laura Ghio affermando che allo stato attuale non è nei programmi ampliare la struttura dei bacini. Il porto di Genova ha a disposizione dei servizi per navi fino a una certa dimensione: si era parlato della possibilità di investire su un progetto di ampliamento del bacino, ma è un tema che verrà affrontato nelle disposizioni del nuovo piano regolatore che potrà anche approfondire le caratteristiche e i bisogni del settore.

Domanda 6: Come è stata calcolata la produttività media annua per addetto? Come si spiega che il dato citato nell'Analisi costi-benefici (circa 1300 TEU) contrasta con il piano organico dell'AdSP che prevede 1800 TEU?

Ha risposto Laura Ghio dicendo che non le risulta che nel piano organico sia presente questo dato. Paolo Sammarco ha aggiunto che sono stati utilizzati i parametri generali usati nel settore: è un dato medio discusso all'interno e che serve a parametrare i dati. È un dato, peraltro, che è stato elevato e portato a un valore conservativo più alto per prendere in considerazione il progressivo ingresso di sistemi di automazione che potrebbero ridurre la mano d'opera.

Domanda 7: Si chiede se è possibile pubblicare il rapporto Prometeia riguardo gli impatti occupazionali.

Verrà fatto, pubblicando una sintesi di comoda lettura.

Domanda 8: Si conferma che il quadruplicamento della linea Tortona-Voghera è calendarizzato al 2030? È finanziato?

Ha risposto Rosa Frignola, affermando che nell'ambito della programmazione e del potenziamento della rete del comparto Tortona-Voghera c'è un numero importante di interventi. Un primo intervento che verrà concretizzato in coerenza con l'attivazione del Terzo Valico, è la parte di piano regolatore generale della stazione di Tortona che permette di innestare il Terzo Valico nella stazione.

Per quanto riguarda il quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera, è presente nella programmazione: la progettazione era finita anni fa, ma si è dovuto riprenderla in mano. Adesso è in fase di riprogettazione a causa di questioni carattere idrogeologico: quando sarà finita la progettazione, si procederà, ma sarà sicuramente dopo il 2025. Per quanto riguarda il finanziamento, in questo momento non è completamente finanziato. Per adesso, i finanziamenti che servono in questa fase sono quelli per la progettazione e quelli sono disponibili.

Domanda 9: È possibile avere un inquadramento temporale più dettagliato per gli interventi descritti da RFI?

Per tutto ciò che riguarda il collegamento del Campasso con il Terzo Valico, la realizzazione della stazione di Campasso e il collegamento del Campasso verso Bettolo siamo in un ordine temporale coerente con l'attivazione del Terzo Valico. Le tempistiche per la nuova stazione Fuori Muro non è ancora ben definita: stiamo procedendo ora con la progettazione preliminare. È un intervento delicato e complesso in quanto interferisce in maniera importante sulla viabilità interna al porto, pertanto sono necessarie valutazioni molto di dettaglio. Lo scenario realizzativo si potrà definire in seguito alla fase di progettazione.

Domanda 10: C'è preoccupazione per i treni che passeranno nelle gallerie che si trovano sotto il quartiere di Sampierdarena, in particolare per le merci pericolose. Si può chiarire questo aspetto?

Rosa Frignola ha chiarito che le gallerie saranno dotate di tutti i presidi di sicurezza previsti dalla normativa vigente proprio in relazione al tipo di traffici che sono chiamate a percorrere: sono state progettate in modo da essere dotate di tutti gli strumenti tecnici e tecnologici per garantire il passaggio delle merci, anche pericolose.

Conclusioni

Andrea Pillon ha presentato le altre domande pervenute e ha spiegato che verranno affrontate durante gli eventi successivi (quelli dedicati alle alternative progettuali e agli aspetti ambientali). Ha ricordato che sul sito si possono inviare i quaderni degli attori o scaricare quelli già pubblicati e ha ricordato l'appuntamento della settimana successiva (venerdì 22 gennaio, dalle 17 alle 19) per la presentazione delle alternative di progetto.

Al termine dell'incontro sono pervenute due domande a cui non è stato possibile rispondere per mancanza di tempo, ma che si riportano per completezza:

1. *A causa del riscaldamento globale stanno diventando percorribili rotte artiche per parte dell'anno rendendo in futuro **meno appetibile la rotta attraverso il Mediterraneo e per Genova. Perché questo impatto non è stato considerato?***

La condizione di posizionamento favorevole del porto di Genova dovrebbe risultare assicurata anche nel medio-lungo periodo quando rotte alternative tra l'Estremo Oriente e l'Europa quali il Northern Sea Route (NSR) attraverso l'Oceano Artico saranno ulteriormente consolidati. Tale rotta non dovrebbe impattare in maniera significativa sulle rotte tradizionali innanzitutto per la molto più ridotta capacità di trasporto permessa. Inoltre la rotta Artica rispetto al passaggio via Suez risulta meno conveniente soprattutto per le navi più grandi poiché non

permette lo stopover in importanti porti a servizio di aree strategiche e in rapido sviluppo (ad esempio India, Medio Oriente e paesi del Mediterraneo). L'importanza del bacino del Mediterraneo in questo contesto è anche rafforzata dalla attiva politica tariffaria praticata dall'Egitto per il transito nel canale di Suez con aggiustamenti tesi soprattutto a mantenere elevato il numero di navi in transito. Un esempio è quello degli sconti tariffari adottati nell'anno 2020 per contrastare una forte riduzione dei transiti per la contrazione temporanea degli scambi commerciali e per l'abbassamento del costo del petrolio che ha indotto alcune compagnie di navigazione a circumnavigare l'Africa per risparmiare il pedaggio.

- 2. Vorrei chiarimenti sulle due linee ferroviarie che partono e giungono nel porto di Sampierdarena (la linea Sommergebile e la linea Campasso Santa Limbania): in particolare nella seconda è a livello del mare. In termini compensativi si può trasformare in una ferrovia metropolitana ad uso pubblico?*

Le due linee ferroviarie rappresentano il principale collegamento ferroviario portuale alle linee nazionali (di competenza RFI) e sono già oggetto di progettazione nell'ambito degli interventi di "Ultimo Miglio" ferroviario, finalizzati al riequilibrio dello split modale da gomma a ferro. Nello specifico, nella parte portuale di levante, le linee ferroviarie di collegamento al tratto "Santa Limbania-Campasso" fanno parte del progetto "Nodo di Genova" di RFI e del progetto promosso da AdSP "collegamento ferroviario tra i parchi Rugna e Campasso tramite la galleria Molo Nuovo", finanziato nell'ambito del "Programma Straordinario degli Interventi" e oggetto di una Convenzione tra AdSP ed RFI, che ne prevede l'avvio entro l'anno corrente. Nella parte portuale di ponente, la cosiddetta linea Sommergebile ad oggi rappresenta l'unico collegamento attivo per l'ingresso/uscita dei convogli ferroviari portuali. Anche a seguito di altri interventi che riguarderanno il parco portuale Fuori Muro (Stazione Ge Marittima), tale linea Sommergebile rappresenterà sempre il collegamento ferroviario portuale alle linee nazionali di RFI. In conclusione, entrambe le linee ferroviarie in oggetto saranno dedicate al traffico merci da e per il porto Storico di Genova Sampierdarena/San Benigno.