



DIBATTITO PUBBLICO DIGA FORANEA PORTO DI GENOVA

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
ASSAGENTI GENOVA
Associazione Agenti
e Mediatori Marittimi

21 gennaio 2021

NUOVA DIGA FORANEA – DIBATTITO PUBBLICO GENNAIO 2021

Nel contesto del dibattito pubblico sulla nuova Diga Foranea, questa Associazione ha preso parte agli incontri a cui è stata chiamata a partecipare esprimendo, come peraltro la moltitudine dei soggetti coinvolti, non solo del mondo portuale, un parere ampiamente positivo sulla realizzazione dell'opera e sulla sua strategicità per lo sviluppo dei traffici e la possibilità di accogliere navi di ultima generazione, di dimensioni superiori ai 400 metri di lunghezza, in assoluta sicurezza, dando una prospettiva temporale di crescita dell'economia della città e del nostro Paese non solo nel medio ma, soprattutto, nel lungo periodo.

Si ritiene doveroso, tra l'altro, esprimere anche il nostro apprezzamento per l'approccio metodologico del dibattito pubblico per un'opera che prevede un forte investimento da parte della mano pubblica e un'altrettanta rilevanza dal punto di vista strategico per il futuro non solo della nostra città.

L'auspicio, al riguardo, è che le tempistiche di realizzazione previste in fase progettuale possano essere rispettate, così come abbiamo capito che sia possibile fare con l'esempio del Ponte di San Giorgio.

Fatta questa premessa, per voce del Presidente Paolo Pessina nel corso di questi incontri sono stati toccati prioritariamente tre punti ritenuti fondamentali, peraltro condivisi da molti dei partecipanti al dibattito.

Necessità della contemporanea realizzazione delle più importanti infrastrutture ferroviarie afferenti il porto di Genova: le previsioni di sviluppo dei traffici, nello specifico del numero dei container (teus), con la realizzazione della nuova diga, nell'arco temporale dei prossimi 10 anni infatti, è tale da rendere impensabile non raggiungere almeno una quota del 40% di trasporto via ferrovia. Ben sappiamo infatti che già oggi, con gli attuali livelli di traffico, il numero dei camion da e per il porto di Genova, in senso generale, comprendendo ovviamente anche il bacino di Prà, rappresentano la soglia massima sopportabile dalla rete viaria di collegamento della nostra città, questo va inteso sia in termini di traffico, tempi di percorrenza, sia in termini di sostenibilità ambientale. La stessa sostenibilità ambientale il cui miglioramento incide positivamente sul rapporto porto e città.

Piano straordinario dei dragaggi: si deve infatti tener conto che le grandi navi in oggetto, non hanno solamente lunghezze e larghezze ben superiori alle navi a cui siamo abituati, ma ovviamente anche pescaggi importanti, che necessitano di fondali adeguati per garantirne la sicurezza delle manovre. Da qui nasce appunto la necessità di porre particolare attenzione anche al piano dei dragaggi nonché a quello di consolidamento delle banchine che ne consegue.

Questa necessità risulta particolarmente importante nel bacino del porto vecchio dove trova sbocco il traffico del settore passeggeri le cui navi andranno ad avere un'evoluzione dimensionale paragonabile a quello delle navi portacontainer.

Continuità operativa del porto: ultimo, ma non meno importante rilievo che si ritiene opportuno sollevare, riguarda la continuità operativa del lavoro portuale nei terminal, dei servizi tecnico nautici e dell'accesso ai terminal stessi durante le due distinte fasi di cantiere, quella della costruzione della nuova diga e quella della demolizione delle parti della vecchia.

Risulterebbe infatti improponibile dover interdire parte del porto, o anche solo alcune banchine, a navi in previsione di arrivo a seguito di impedimenti causati da fasi particolari di lavorazione dei cantieri della nuova diga.

Si dovranno al riguardo individuare tutte le possibili soluzioni pratiche e operative per garantire a tutte le compagnie di navigazione che scalano nel porto di Genova, la continuità operativa come sopra detto.

Per quanto riguarda infine le diverse varianti progettuali presentate, pur non volendo invadere un campo nel quale si ritiene che le migliori valutazioni possano essere fatte da un punto di vista meramente tecnico dai soggetti deputati, quindi in primis dall'Autorità di Sistema Portuale e dall'Autorità Marittima, con l'ausilio dell'esperienza e della competenza dei rappresentanti dei servizi tecnico nautici del porto di Genova, parrebbe poter garantire una maggiore flessibilità la così denominata soluzione 3 che, come peraltro la 4, che prevede l'ingresso di tutte le navi dal lato ponente, consentono comunque, in caso di necessità, l'utilizzo dell'attuale entrata per quasi tutte le tipologie di navi.

In conclusione appare anche utile far presente che le opere sopra elencate potranno portare il nostro porto ad un livello di traffico potenziale così come ben espresso dagli studi presentati e come emerso dall'analisi costi benefici, ma che tali traffici non confluiranno su Genova solo per aver realizzato queste infrastrutture, ma dovranno essere conquistati rispetto ad altri competitor portuali internazionali dove questi traffici sono consolidati da anni.

Sarà pertanto indispensabile iniziare fin da subito a promuovere a livello internazionale le nuove opportunità di sviluppo con un'azione di marketing territoriale tanto imponente e qualificato quanto importanti sono le opere in questione, puntando sull'efficienza e la competitività anche commerciale dei servizi offerti, spingendo verso la digitalizzazione e la sburocratizzazione delle operazioni portuali e logistiche.

Genova, 19 gennaio 2021