



DIBATTITO PUBBLICO
DIGA FORANEA
PORTO DI GENOVA

QUADERNO
DEGLI ATTORI

Presentato da
Benedetto Costa Broccardi
e Federico Barbieri
Più Europa Genova

29 gennaio 2021

AL COORDINATORE DEL DIBATTITO PUBBLICO SULLA DIGA FORANEA DEL PORTO DI GENOVA

Prima di tutto vorremmo ringraziare tutte le persone coinvolte nel processo che ha portato al Dibattito Pubblico, il lavoro, le analisi, gli studi, e ovviamente il Presidente dell’Autorità Portuale il Presidente della Regione e il Sindaco che hanno deciso di perseguire questa strada prima che diventasse obbligatoria, malgrado a Genova una precedente esperienza non sia stata esattamente entusiasmante .

Le poche pagine che seguono vogliono essere un contributo da parte di una forza politica che cerca soluzioni invece di segnalare problemi.

Una forza politica più che europeista, come noi, in questo momento storico ha un faro, il Next Gen EU che deve essere un’arma per grandi riforme, principalmente innovative o ecologiche. Siamo convinti che seguendo questo faro possiamo fare qualcosa per noi che cambi le prospettive dell’UE.

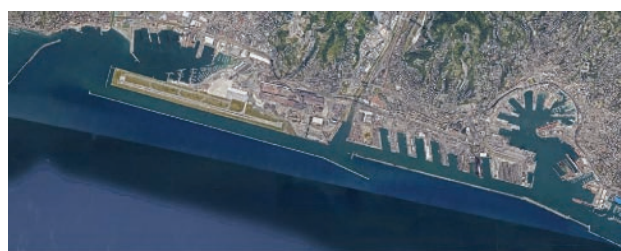
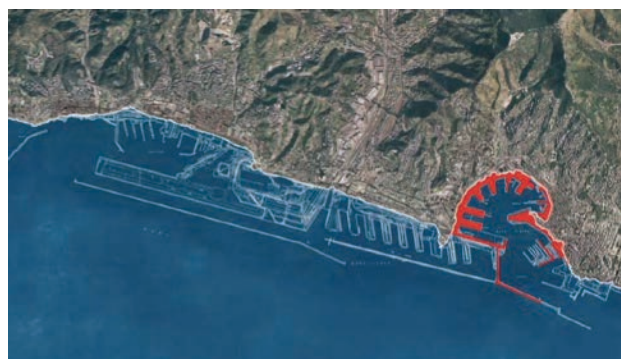
IL PORTO

Il porto è un entità viva, la prima foto (tratta dall’affresco di Renzo Piano Building Workshop) rappresenta in rosso il porto cento anni fa e, in tratteggio, gli sviluppi fino a inizio XXI secolo, oggi come si vede nella seconda foto è cresciuto ancora con i tombamenti del Ronco e di Calata Bettolo,

In questi giorni sono cominciati i lavori del blueprint qualcosa di innovativo, recuperare al mare parte dei tombamenti nella zona della fiera, una novità, forse mondiale.

Ma proprio perchè è vivo il porto deve modificarsi, cambiare, evolvere, se possibile in sintonia con la città.

Il 2020 è stato un anno orribile, e non sappiamo che impatto avrà sui mercati marittimi, se consideriamo, ad esempio, che molte aziende stanno ripensando la catena dei fornitori, per evitare le criticità emerse da febbraio scorso. I dati in tabella sono del 2019, e pur confermando per Genova la leadership italiana e un ruolo importante in Mediterraneo rappresentano anche chiaramente la distanza dai porti del Nord. Porti che sono più lontani dall’Oriente, ma o hanno fatto investimenti importanti, Rotterdam ha spostato il porto 50 km verso il mare, o li stanno pianificando, Amburgo con Hyperloop, o hanno seri problemi di pescaggio con incagli frequenti, Anversa.



I primi porti europei per movimentazione di containers (TEU)		
Porto	Nazione	2019
1 Rotterdam	Paesi Bassi	14,811
2 Antwerp	Belgio	11,860
3 Hamburg	Germania	9.,259
4 Piraeus	Grecia	5,650
5 Valencia	Spagna	5,441
6 Algeciras	Spagna	5,120
7 Bremerhaven	Germania	4,871
8 Felixstowe	GB	3,778
9 Barcelona	Spagna	3,324
10 Le Havre	Francia	2,786
11 Marsaxlokk	Malta	2,720
12 Genova	Italia	2,635
13 Gioia Tauro	Italia	2,523
14 St Petersburg	Russia	2,222
15 Gdansk	Polonia	2,073

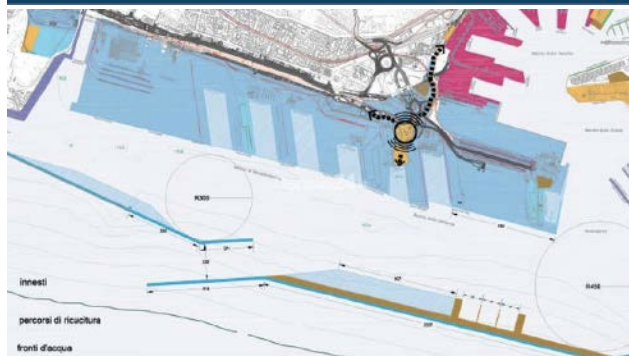
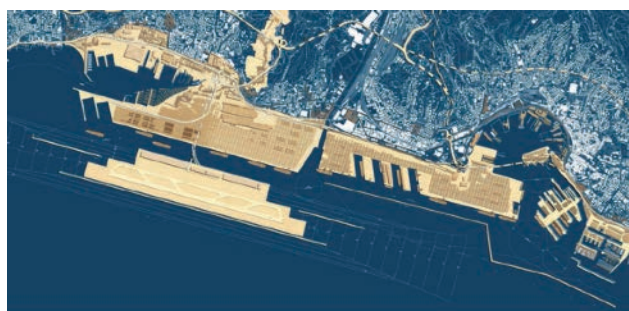
Tabella 3- Fonte: SRM su Autorità Portuali

Per noi il problema dei fondali è più facilmente superabile, ma oltre ai notori problemi burocratici che ingessano i porti aumentando i costi di sbarco, le nostre strutture non garantiscono la capacità potenziale richiesta dai grandi operatori per essere veramente attraenti.

LE PROPOSTE

Per questo fin da fine del XX secolo si sono susseguiti progetti per adeguare i nostri porti ai nuovi traffici e al gigantismo navale, la recente inaugurazione della piattaforma di Vado ne è un esempio.

Ricordiamo i due Affreschi di Renzo Piano e RPBW, che prefiguravano anche un ripensamento della città da cui origina il Blueprint, oppure il BRUCO a Voltri con



l'innovativa idea dei treni automatici per la pianura padana, come Rotterdam già fa senza il peso delle gallerie, e in ultimo l'idea, ora prescelta, dello spostamento a mare della Diga foranea.

IL GIGANTISMO

Il gigantismo ha molte conseguenze, la larghezza e lunghezza delle navi, il pescaggio e l'altezza, ma anche la capacità di ricezione di un ormeggio. Come si può vedere da questa linea marittima di una delle principali compagnie i porti in Europa sono solo 4 perchè il costo di ogni chiamata per una ULCV è molto alto, e bisogna quindi fare un quarto dei movimenti in ognuno di essi, caricare o scaricare 10/12000 TEU a chiamata.



Questo pone due problemi a Genova:

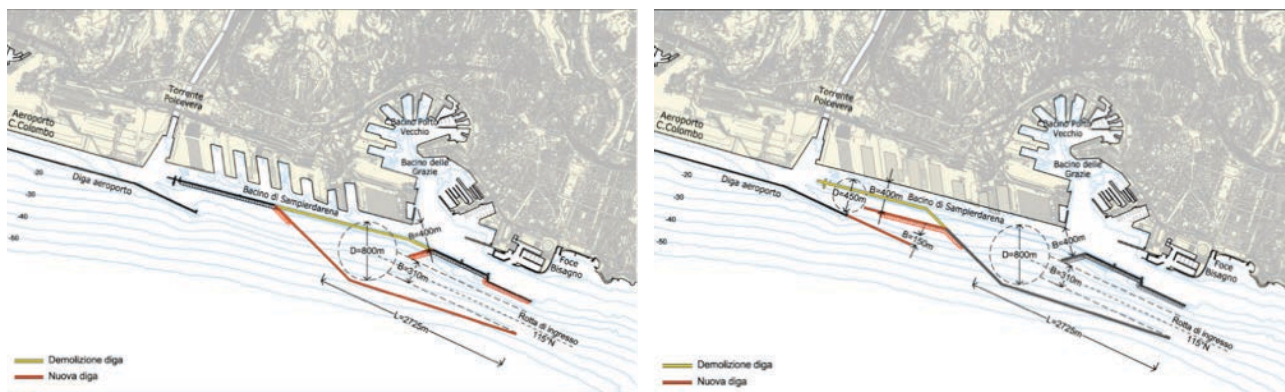
- 6/8000 container al giorno in un solo ormeggio, è più o meno la capacità odierna di tutto il porto di Genova e Voltri
- questo significa 500/600 mila TEU all'anno sullo stesso ormeggio per una sola linea settimanale, aggiungendo una linea per gli Usa che utilizza le leggermente più piccole PostPanamax, un solo ormeggio in tre giorni di utilizzo genera un traffico di un milione di TEU.

D'altro canto 6 giorni di occupazione, ovvero due linee per l'Asia e due per gli USA, sono difficilmente gestibili su un solo ormeggio. Dobbiamo porci l'obiettivo di essere un'alternativa seria per i 25 milioni di TEU che vanno a Rotterdam e Anversa e ne consegue che con gli investimenti infrastrutturali in corso abbiamo bisogno di 6/7 ormeggi adatti a queste linee per esserlo e poter fare la differenza nelle emissioni di CO2 dell'Europa, il primo obiettivo del NextGenEU, diventare insieme porto terminale e di transhipment.

Non è una competizione con gli altri porti italiani che per motivi diversi possono solo essere di supporto. Il corridoio NorthSea-Med rende Genova vicinissima a Baviera e Baden-Württemberg, comparabile con Rotterdam e molto più vicina alla Svizzera. Oggi, per le nostre carenze, persino la Pianura Padana si serve in parte del Nord Europa!

LA DIGA A MARE

Perseguire lo spostamento a mare della diga foranea è stata la scelta più logica, più semplice e meno onerosa, in partenza molto meno onerosa.



Dai primi incontri del Dibattito Pubblico risultano però evidenti alcune fragilità. Innanzi tutto il costo è salito significativamente per varie differenti problematiche, secondo vi è un conflitto con l'aeroporto che di fatto limita l'impatto della nuova infrastruttura a calata Bettolo e al Terminal Rinfuse, inoltre le navi impegnano i canali a doppio senso in ingresso e uscita, qualcosa che nei porti moderni si cerca di evitare, se possibile.

In qualsiasi azienda succede spesso che si selezioni una soluzione che pare di gran lunga la migliore e poi le cose si complicano. La frase tratta dalla presentazione del Dibattito Pubblico che riportiamo qua di seguito indica un conflitto tra due risorse della città, porto e aeroporto, e infatti dall'aeroporto sono arrivate immediate precisazioni.

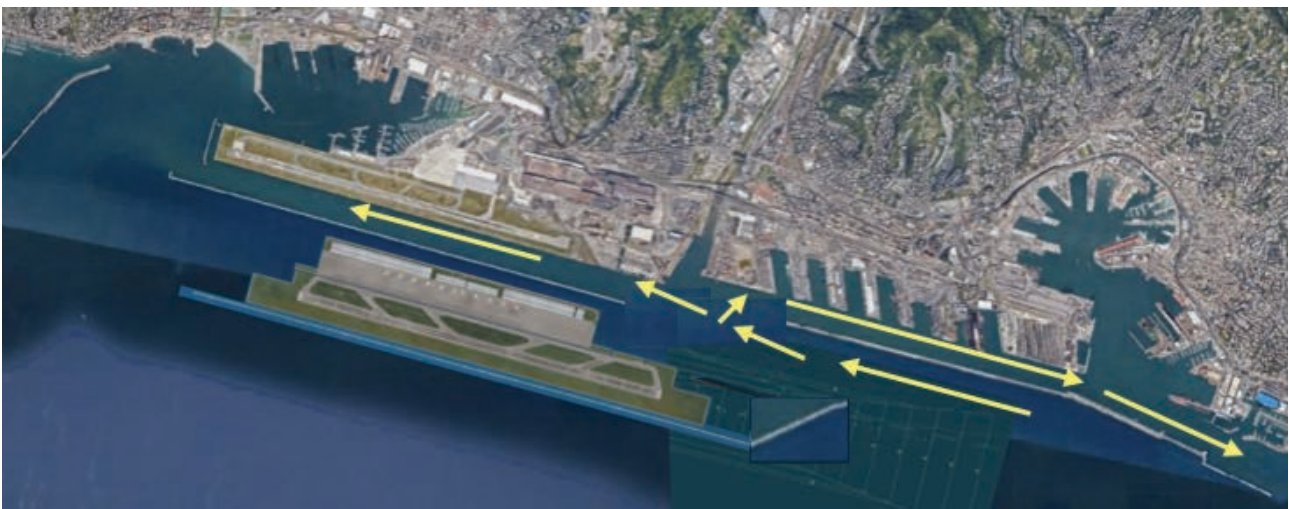
il rispetto dei vincoli di sicurezza aeronautica con riferimento alla fase a) di costruzione, dettati dalla presenza dell'aeroporto Cristoforo Colombo. La fase b) dell'intervento che consente l'accesso delle grandi navi anche ai terminali più a ponente, potrà diventare operativa solo se verranno stabiliti nuovi vincoli aeroportuali.

In ultimo il rendimento interno è, come logico per una diga foranea, negativo, anche se complessivamente come dimostra l'Analisi Costi Benefici l'investimento è certamente interessante per la città ed il paese.

LA PROPOSTA

Come accade in una azienda, perchè Genova e la Liguria sono la nostra azienda, ci siamo chiesti quindi se non si fosse persa la prospettiva. Abbiamo quindi recuperato alcuni dati dei vari progetti proposti nel passato. Il BRUCO ha costi molto rilevanti anche se con le nuove tecnologie come LOOP potrebbe essere decisamente più accessibile. Riteniamo però che l'affresco di Piano, spostando a mare l'aeroporto, superi completamente il conflitto tra il cono aereo e i terminali.

Il costo? Dai calcoli di RPBW sono inferiori a 1,7 miliardi. Questo includendo lo smantellamento di tutta la diga foranea dell'attuale aeroporto, la costruzione di una nuova e un tunnel di collegamento con la terra ferma di grandi dimensioni. Costi probabilmente datati e da rivedere nel dettaglio, ma forse riducibili alla luce delle nuove tecnologie (Loop ad esempio). Però RPBW o L'Arch. Scarabicchi, partner responsabile al tempo ,possono sviluppare un'ipotesi che non richieda immediatamente lo smantellamento della diga dell'aeroporto, ad esempio nel fotomontaggio abbiamo ipotizzato di spostare più a levante la pista e di allargare la bocca di ponente, per favorire il passaggio delle navi e il deflusso del Polcevera.



Questo porta una serie di vantaggi diretti per i terminali esistenti, con maggiori traffici e maggiori introiti per l'AdSP, di sicurezza per la possibilità di evitare le manovre con evoluzione in porto oltre che per per l'aeroporto che ha caratteristiche migliori (E o F) e la possibilità d crescere su merci e passeggeri, sviluppare ulteriormente il traffico crocieristico e quello premium Yacht/Aereo,.

In seguito con il crescere dei traffici si possono sviluppare ulteriori ormeggi lungo la pista abbandonata, creando un vero porto lineare.

Il valore residuo delle opere e il loro impiego rende questa prospettiva più redditizia e meglio finanziabile, perseguendo in maniera più puntuale gli obiettivi del Next Gen EU.

ALTRI VANTAGGI

E la città?

Gli spazi liberati dall'aeroporto risolvono completamente il problema del porto petroli e del petrolchimico che vengono riposizionati sul terminale dell'attuale pista d'atterraggio, una soluzione meno invasiva delle varie in discussione per Carmagnani e Superba, oltre a consentire un più appetibile ribaltamento a mare di Fincantieri, con maggiori spazi e senza più la ferrovia tra i capannoni.

Chi più guadagna sono Multedo e Sestri Ponente che recuperano in parte il loro lungomare, un efficiente porticciolo turistico e il nuovo centro di attrazione creato dalla nuova stazione/aerostazione collegata al terzo valico a agli Erzelli, eventualmente anche un nuovo stadio, già ipotizzato nel passato, nasce così un nuovo nucleo di sviluppo per la città con potenzialità quasi illimitate, per clima e posizione.



Ma per la città la parte fondamentale è il Lavoro. Avere un porto con potenziale da milioni di TEU significa essere attrattivi per tutte le compagnie di navigazione, per le aziende di manutenzione, le software house e in generale tutta la conoscenza che gira intorno alle navi e alla logistica. Il container passa e va, ma le navi hanno bisogno di professioni ad alto valore aggiunto che vanno dove meglio possono realizzarsi, oggi è Rotterdam a trarne pieno beneficio, Genova e l'Italia con vicino Milano e la Finanza sono un'alternativa più che valida.

Più Europa crede che l'opportunità offerta dal Next Gen EU debba essere indirizzata allo sviluppo, in questo caso del porto, e crede che questo sviluppo debba essere finalizzato alle prossime generazioni, che dovranno gestire i debiti generati a seguito della pandemia. Per questo ci auguriamo che con il Dibattito Pubblico si valutino con attenzione tutte le alternative che possono riportare Genova e Savona al centro dei traffici non solo mediterranei ma mondiali, dato che la realizzazione della nuova diga si sta rivelando molto più costosa e meno efficace di quanto inizialmente previsto.

Se dopo questa rivalutazione restasse la soluzione migliore si vada avanti, facendo sapere alla cittadinanza le risultanze delle ulteriori analisi, perchè abbiamo bisogno di una politica inclusiva.

GRAZIE

Benedetto Costa Broccardi - presidente gruppo più Europa Genova

Federico Barbieri - Coordinatore gruppo più Europa Genova