



DIBATTITO PUBBLICO
DIGA FORANEA
PORTO DI GENOVA

QUADERNO
DEGLI ATTORI

Presentato da

Federico Martinoli

Comitato per il dibattito pubblico
sul Porto di Genova

31 gennaio 2021

Genova, 31 Gennaio 2021

**Ulteriori aspetti da tenere in considerazione
riguardo la costruzione della diga e il futuro del porto.**

Il dibattito pubblico sulla diga foranea, seguiti gli incontri, letta la documentazione ufficiale presentata e i quaderni degli attori usciti fino ad oggi, è stata un'iniziativa che, rivisti i limiti di tempo troppo esigui e la gestione poco dialettica del dibattito a distanza, andrebbe ripetuta per le altre opere legate al mondo portuale e cittadino.

La sua funzione, solo in parte raggiunta, avrebbe dovuto essere di parlare di visione ampia di porto e di città e sulle legittime speranze e preoccupazioni che sorgono attorno alla costruzione dell'opera.

Sono state infatti giustamente avanzate critiche all'Analisi Costi e Benefici (ACB) e si sono rilevate sia la necessità di un patto per il lavoro, che la necessità di una maggior attenzione all'ambiente e ai quartieri più colpiti.

Faccio miei e non ripeto, dunque, i temi già trattati da altri nel quaderno degli attori (in particolare ma non solo i contributi dei colleghi del *Comitato per il dibattito pubblico sul Porto di Genova*); mi limiterò pertanto ad alcuni aspetti specifici che mi sembra non siano stati molto affrontati.

Sulla costruzione in sé.

Un primo punto riguarda l'individuazione delle aree dedicate al cantiere a terra per la diga, perché lo spazio scelto sarà occupato per lungo tempo, sospendendo dunque l'eventuale precedente attività economica di quel sito e creando disagio per le zone limitrofe portuali e urbane.

Costruire la diga sicuramente porterà lavoro un po' a tutti e, forse, sarà più diffuso il benessere immediato generato dalla costruzione della diga in sé, che dai traffici che ne deriveranno in futuro, dato che la costruzione richiederà una mole importante di forza lavoro locata necessariamente in città o aree limitrofe e, ci si augura, molte ditte della zona potranno parteciparvi.

È utile chiedersi come si possa mantenere questa diffusione di benessere, così che allo sviluppo economico sia accompagnato anche un progresso sociale. Già altri hanno scritto sulla opportunità di un patto per il lavoro e su opere compensative per Sampierdarena e quindi non mi dilungo su questo aspetto.

È importante che l'iter dell'opera non segua le sorti della Gronda o, per essere un po' più ottimisti, quello del ribaltamento a mare di Fincantieri che, se non altro in forma aggiornata e migliorata, mi pare essere ormai in via di esecuzione. Perdere altri 10 anni in discussioni potrebbe essere peggio che decidere subito di non farla.

Rinunciare ad allontanare la diga potrebbe essere un errore, poiché:

- 1) Contano le opportunità di domani che ancora non conosciamo, più di quelle di oggi; se ogni volta posticipiamo la scelta ci ritroveremo sempre in ritardo con le occasioni che si presenteranno. Ricordiamoci l'errore che fu fatto col super-

bacino, svenduto perché inutilizzato, salvo poi realizzare poco tempo dopo che sarebbe stato utilissimo.

- 2) Se non utilizziamo i 500 milioni di fondi europei per la diga, essi, molto probabilmente, verranno dirottati lontano da Genova, forse proprio per progetti che faranno concorrenza a questo porto.

È lecito, tuttavia, anche chiedersi se le previsioni imprecise, probabilmente irrealistiche e gli altri limiti segnalati da molti, dell'ACB possano mettere a rischio la decisione politica che prenderà la Commissione UE al riguardo e quindi i finanziamenti europei che ne potrebbero o meno derivare.

Sulla politica portuale italiana.

I limiti della ACB sono dovuti soprattutto alla debolezza della programmazione portuale locale e questa, in parte, è legata all'assenza, di fatto, di una politica portuale nazionale che aiuti ad orientare le vocazioni dei vari scali in modo da avere una offerta diffusa, ma equilibrata e capace di stare sul mercato.

Purtroppo, la riforma Del Rio non è riuscita a risolvere questo compito fondamentale. Probabilmente, a sua volta, essa partiva da uno scenario difficile, derivante dalle conseguenze di lungo termine delle scelte prese al tempo dell'entrata in vigore della legge 84/'94. Senza rinvangare quanto è stato fatto in questi 26 anni, è ovvio che le conseguenze pesano, perché quando si è arrivati alla riforma, ormai il Demanio non era, di fatto, più nel pieno controllo dello Stato, ma in balia dei piccoli campanili e dei concessionari privati.

La riforma è stata comunque un tentativo di ritrovare un minimo di coordinamento nazionale e uscire dall'iperlocalismo. Tuttavia, mi sembra che l'attuale progetto di porto post-diga ne confermi proprio l'insufficienza. Che senso ha proporre una piastra solo container a Sampierdarena, mentre a pochi chilometri abbiamo Prà, Vado e La Spezia, che anch'esse puntano su questo traffico? Serve, palesemente, un'altra spinta riformatrice, che crei un vero coordinamento nazionale e, già che ci siamo, che tenga anche conto dei problemi posti alla Corte di Giustizia Europea riguardo la fiscalità della AdSP.

Su una visione alternativa del porto post-diga.

Se dobbiamo pensare a un'opera che deve durare almeno 100 anni, allora servirebbe una visione lunga, ispirata dalla storia e dalle possibilità future.

La storia ci insegna che Genova ha resistito grazie alla diversità, sia culturale che di servizi offerti. Il porto di Genova fa un po' di tutto e questo genera un virtuoso effetto anti-ciclico, che protegge il porto dagli andamenti isterici del mercato. Lo fa con un sistema originale, forse unico, che ha sempre saputo mischiare il pubblico al privato. Trasformare tutta la zona di Sampierdarena a solo traffico container in concessione trentennale va contro la nostra storia, e potrebbe essere una visione di futuro meno lungimirante di quanto appare. Il gigantismo navale sicuramente esiste e va tenuto in considerazione, ma ha i suoi limiti. Le VLOC, le maxi portarinfuse secche, sono state un fallimento e in ambito assicurativo c'è una fortissima preoccupazione per ciò che

accadrebbe se si arenasse una 25.000 TEU in qualche zona non attrezzata: si parla di 2 anni solo per liberare la nave e di centinaia di milioni di euro di costi.

Si è già detto prima della competizione tra scali e molto è già stato detto da altri. Vorrei però invitare a guardare, oltre agli attuali traffici con la Cina, che per la amministrazione USA sembrano aver raggiunto un certo limite politico ed economico, anche all'Africa. L'auspicato sviluppo dell'Africa non potrà avvenire solo con gli attuali porti attrezzati per le 25.000 TEU, considerate anche le ridotte infrastrutture di terra. Mi pare quindi che vi sarà un futuro anche per i rotabili e le general cargo.

Ma soprattutto, come abbiamo già detto, l'attività col maggior numero di addetti per m² e con un importante indotto locale è la navalmeccanica, dunque avrei apprezzato che nel progetto si fosse quanto meno ipotizzato un eventuale spazio per un nuovo maxi bacino, sicuramente anche più adatto a garantire le esigenze di tutela ambientale e sanitaria rispetto alle attuali infrastrutture.

Infine, nonostante che ora piaccia tanto il turismo, anche lato passeggeri non c'è niente nel progetto. Gli eventuali adeguamenti di Ponte Parodi non sembrano sufficienti a soddisfare una richiesta di lungo termine di spazi per crociere e traghetti, si potrebbe forse pensare a fare di più e questo potrebbe aiutare anche l'aeroporto (sulle cui effettive potenzialità, una volta ultimata la Y ferroviaria con Torino e Milano, sarebbe bene interrogarsi).

Grazie per l'opportunità di dibattito.

Federico Martinoli

Comitato per il dibattito pubblico sul Porto di Genova