



# **DIBATTITO PUBBLICO DIGA FORANEA PORTO DI GENOVA**

---

## **QUADERNO DEGLI ATTORI**

---

Presentato da  
**Lorenzo Ventura**

24 gennaio 2021

Alla cortese attenzione delle Autorità.

Da cittadino responsabile che ha a cuore il futuro della sua Genova, accolgo con entusiasmo l'opportunità di contribuire al *debat public* sugli investimenti nel porto.

Dalla fondazione di questa città, l'intimo rapporto con il mare ne ha determinato la vocazione marittima e commerciale, con una fitta rete di vie di comunicazione tutt'intorno e al centro il nostro amato porto. La rivoluzione industriale applicata alla navigazione, la nascita dell'industria pesante e dell'automazione, l'esplosione dei consumi e dei redditi sono 3 fenomeni che hanno permesso ad alcuni imprenditori lungimiranti, illuminati, visionari di portare ai loro concittadini un diffuso benessere. Tuttavia sarebbe un errore fatale credere che la formula di ieri possa essere riproposta domani e dare risultati altrettanto buoni in un contesto così profondamente cambiato.

Negli ultimi decenni è diventato evidente che assecondare con nuove infrastrutture (pagate con soldi pubblici) la tendenza al gigantismo navale favorisce i vettori e i terminalisti che realizzano effettivamente una riduzione dei costi (a scapito però dell'occupazione: poche navi grandi, meno addetti), ma purtroppo grava sulle finanze pubbliche perché aumenta la nostra spesa sanitaria, visto l'impatto negativo dei trasporti sulla qualità dell'aria e quindi sulla salute. La modesta ricaduta occupazionale di un terminal container giustifica solo parzialmente il sacrificio di tutti gli altri settori produttivi. Un ulteriore investimento nella logistica aumenta la dipendenza di tutta l'economia della regione da un unico settore produttivo, privando tutti gli altri della necessaria liquidità. Ne consegue una scelta obbligata - quella dell'importazione - che espone l'industria manifatturiera ai rischi negli approvvigionamenti (lo abbiamo visto tutti con il Covid-19), chiudendo così un circolo vizioso che porta a una dipendenza completa dell'economia dal settore della logistica che è tutto meno che resiliente. Per converso, l'ingresso dell'Asia nel libero mercato ha spostato il baricentro dei traffici commerciali, introducendo il vettore ferroviario come futuro competitor del porto e mettendo in discussione le analisi costi-benefici che non ne tengano il dovuto conto. Un ulteriore fattore da non sottovalutare è la *carbon tax*: si rimanda agli studi dell'autorevolissimo International Maritime Organization per una descrizione di queste misure e delle contromisure attualmente praticate dalle compagnie.

Per entrare nel merito della discussione, parto da un assunto basilare: un piano regolatore degno di questo nome deve innanzitutto razionalizzare l'esistente.

1. Per aumentare la competitività con i porti atlantici occorre ragionare in modo innovativo, per esempio tagliando i tempi di lavorazione delle portacontainer con nuove gru capaci di movimentare più container in una singola manovra.
2. Per migliorare la qualità della vita dei Genovesi, occorre mitigare l'impatto del trasporto su gomma con la delocalizzazione dei piazzali oltre l'Appennino via treno.
3. Per riflettere adeguatamente l'effettivo valore strategico degli spazi portuali, occorre una riforma della fiscalità coerente con i costi e i benefici delle imprese sul territorio.
4. Per aumentare la sicurezza delle manovre nel bacino di Sampierdarena, in luogo dell'attuale configurazione "a pettine" non bisogna costruire una banchina rettilinea, ma "a dente di sega".
5. Per adeguare lo spazio di manovra alla crescita dimensionale delle navi, propongo infine di ridurre in lunghezza il Molo Nuovo, idealmente fino a restituire la Lanterna alla città.

Nessuna di queste opzioni esclude l'altra, tutte possono essere attuate senza indebitare i Genovesi di domani per la bellezza di un miliardo di euro. D'altra parte, cosa dobbiamo aspettarci con la costruzione della nuova diga, la demolizione dell'attuale e il tombamento di tutte le calate? Dovranno essere scavati e trasportati milioni di metri cubi di inerti, che lasceranno equivalenti cicatrici sul territorio. Dovranno essere emesse milioni di tonnellate di gas-serra per produrre e trasportare i materiali, frenando l'urgente corsa alla decarbonizzazione. Si rinverrà il contrasto al trasporto su gomma, autentico nemico della qualità dell'aria e del patrimonio immobiliare che rende Sampierdarena oggi un luogo inospitale. Faccio anche una riflessione di carattere strettamente etico: l'importazione dei prodotti di un'industria delocalizzata non risolve, bensì elude il tema dei diritti, dei redditi e della salute. In assenza di una regolamentazione efficace, il commercio internazionale aggiunge una ulteriore penalità alle già miserevoli condizioni dei paesi in via di sviluppo dove le risorse materiali e umane vengono estratte senza quelle adeguate ricadute reddituali che permetterebbero a miliardi di lavoratori di elevarsi da una condizione di indigenza estrema e dotarsi dei Diritti Umani che l'Italia orgogliosamente promuove.

Per concludere, una esortazione finale: il declino demografico della città è un segnale inequivocabile di insoddisfazione per le politiche delle precedenti amministrazioni che può essere colto o può essere ignorato, dipende da voi.

AugurandoVi buon lavoro, Vi porgo il mio cortese saluto.

Lorenzo Ventura