

Commissione tecnica per il dibattito pubblico

Incontro con i Municipi del 11.01.2021

Restituzione sintetica

L'incontro si è tenuto lunedì 11 gennaio (11.00 – 13.00) in modalità on line, ed è stato il primo incontro organizzato dalla Commissione tecnica, che è stata istituita per assistere il coordinatore del dibattito pubblico nel monitorare l'andamento del processo, affrontare le criticità che emergono, esplorare i temi da approfondire e ascoltare in incontri dedicati i portatori di interesse della città.

La Commissione è composta da un rappresentante dell'Autorità di Sistema Portuale, uno della Struttura commissariale di Governo, un rappresentante del Comune di Genova e uno di Regione Liguria:

- Marco Vaccari (Autorità di Sistema Portuale);
- Marco Rettighieri (Autorità di Sistema Portuale e Struttura commissariale);
- Roberto Tedeschi (Comune di Genova e Struttura commissariale);
- Ugo Ballerini (Regione Liguria e Struttura commissariale).

L'obiettivo dell'incontro era quello di illustrare il progetto, chiarire eventuali dubbi, e invitare i rappresentanti dei Municipi a portare le proprie osservazioni e domande, anche attraverso la forma scritta ("quaderni degli attori"). All'incontro si sono collegati 15 partecipanti, di cui 7 rappresentanti dei Municipi, 5 progettisti e 3 membri della Commissione Tecnica.

Hanno preso parte all'incontro:

Commissione Tecnica

1. Roberto Tedeschi – Struttura commissariale e Comune di Genova
2. Marco Rettighieri – Struttura commissariale - Responsabile attuazione del programma
3. Marco Vaccari – AdSP – RUP progetto diga foranea

Progettisti

1. Antonio Lizzadro – Technital
2. Roberto Riva – HR Wallingford
3. Paolo Sammarco – Università di Roma
4. Paolo De Girolamo – Università di Roma
5. Irene Rossetti – Res Publica

Rappresentanti di Municipi

1. Michele Colnaghi – Municipio II (Centro Ovest)
2. Fabrizio Maranini – Municipio II (Centro Ovest)
3. Fabrizio Ivaldi – Municipio III (Bassa Val Bisagno)
4. Mario Bianchi – Municipio VI (Medio Ponente)
5. Ugo Truffelli – Municipio VII (Ponente)
6. Francesco Vesco – Municipio VIII (Medio Levante)
7. Francesco Carleo – Municipio IX (Levante)

L'incontro, moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon, è stato gestito in modalità informale e ha previsto due momenti:

- la presentazione del progetto, a cura di Antonio Lizzadro (Technital), che sarà disponibile sul sito;
- la discussione coi partecipanti.

Le domande poste dai partecipanti e le relative risposte sono state raggruppate per temi trasversali e vengono riportate di seguito.

I temi emersi

La necessità di comunicare con i cittadini

I rappresentanti dei Municipi hanno accolto con favore la possibilità di partecipare al dibattito, ricordando che essendo il livello più vicino alla cittadinanza, è fondamentale far sentire la propria voce in merito all'opera. In particolare, è stato chiesto in che modo i Municipi possano far comprendere ai cittadini il processo di trasformazione che l'opera porterà nella loro vita quotidiana, con particolare attenzione agli impatti sulla mobilità, sull'occupazione, sulla rivitalizzazione del tessuto economico dei quartieri, sugli affitti delle case etc. È stato sottolineato che oggi, più che mai, è importante offrire alla cittadinanza delle informazioni corrette e complete; a questo proposito i rappresentanti dei Municipi si sono resi disponibili a collaborare per favorire una comunicazione capillare sul territorio. Bisogna tenere a mente, infatti, che la diga va inquadrata nell'ambito di una più ampia riqualificazione in ottica generale della città di Genova. A questo proposito, è stato ricordato che l'incontro pubblico del 15 gennaio sarà dedicato proprio al contesto di sviluppo economico e territoriale all'interno del quale andrebbe inserirsi l'opera.

Gli impatti dell'opera sul traffico e sull'inquinamento della città

Una delle principali questioni su cui i partecipanti hanno richiesto informazioni è quella del traffico che verrebbe generato dalla costruzione dell'opera, sulla quale i progettisti hanno fornito ulteriori delucidazioni. Innanzitutto, è stato ricordato che la diga non va vista solo in quanto tale, ma in relazione di una serie di interventi nell'ambito portuale di Genova che prevedono una separazione del traffico su gomma: la nuova viabilità infatti permetterà di far immettere i mezzi pesanti che arrivano dall'autostrada direttamente nel porto, senza interferire con la viabilità cittadina. È stato specificato, inoltre, che se è vero che la Gronda dovrebbe alleggerire le ricadute sul traffico cittadino,

questo fattore non è stato considerato nell'analisi costi-benefici per mantenere un approccio per ora cautelativo.

In secondo luogo, in merito agli impatti del cantiere, i progettisti hanno spiegato che si cercherà di utilizzare lavorazioni con mezzi marittimi, quindi che si muovono via mare, che risultano preferibili anche per limitare l'approvvigionamento di materiali via terra tramite mezzi su gomma pesanti. Questo approccio, che è comunque più conveniente per le imprese, sarà ulteriormente incentivato in fase di gara. Inoltre, per ridurre al minimo gli effetti sul traffico della città, si prevede di realizzare la pre-fabbricazione dei cassoni necessari alla costruzione della diga in una banchina portuale o in un sito lontano dai centri abitati, che abbia un attracco adeguato a caricare il materiale su delle chiatte per poi raggiungere il cantiere via mare.

Infine, per quanto riguarda l'inquinamento causato dalle navi, è stato sottolineato che parallelamente alla diga, l'Autorità portuale sta implementando il cold ironing (cioè l'elettrificazione delle banchine) che permetterà alle navi di collegarsi alla rete elettrica e quindi di spegnere i motori. Anche in questo caso è stato ricordato che il 29 gennaio si terrà un incontro pubblico dedicato agli aspetti ambientali legati all'opera.

Gli effetti sull'occupazione e sul tessuto economico

C'è un grande interesse per le opportunità che l'opera potrebbe avere sull'occupazione e sugli effetti che potrebbe generare sul tessuto economico cittadino. Si stima che con le nuove navi che entreranno nel porto di Genova grazie alla diga, l'incremento del traffico merci e crocieristico potrebbe portare 66.000 posti di lavoro in più rispetto a quelli attuali. Tutti questi aspetti, a cui si aggiunge il waterfront di levante dove sono previsti ricoveri per yacht e super yacht, dovrebbero far sì che Genova diventi un polo di attrazione a livello europeo per tutte le attività legate al porto (cantieristica, container, navi da crociera). Inoltre, è stato specificato che la ristrutturazione dell'edificio Hennebique non prevede l'installazione di locali ad uso commerciale proprio per non soffocare gli esercizi commerciali della città.

La durata dei lavori

Dopo un primo anno di progettazione esecutiva e di attesa delle autorizzazioni, assumendo che le condizioni meteomarine non siano troppo sfavorevoli, la prima fase di cantiere dovrebbe durare 5 anni, mentre la seconda 2. È stato sottolineato che lo sforzo dei progettisti è di fare tutte procedure possibili per stare nei tempi, pur tenendo conto delle difficoltà legate al fatto che i lavori si svolgeranno in mare aperto. Per farlo, si cercherà di organizzare il cantiere agendo in parallelo sulle varie lavorazioni, ovvero l'imbasamento in pietrame e la prefabbricazione dei cassoni. Bisognerà iniziare con l'imbasamento, e nel frattempo si prefabbricheranno i cassoni in una banchina possibilmente vicina all'area dell'intervento.

La diga rispetto alla foce del Polcevera

Alcuni rappresentanti dei Municipi di ponente hanno domandato se le alternative progettuali possano comportare un diverso utilizzo dello sbocco a ponente della diga che sta a protezione dell'aeroporto, visto che è collegata alla foce del Polcevera. È stato spiegato che il pregio della

progettazione è stato proprio quello di impostare bene i criteri di funzionalità grazie ai quali sono state identificate le famiglie di soluzioni da portare avanti. I lavori sulla parte a ponente della diga, infatti, verranno realizzati solo nella fase B. Nel progetto si prevede di spostare la diga esistente di 200 metri, in modo da avere un canale da 400 metri, e di prolungare la diga per garantire la protezione dalle onde da scirocco che entrano nell'imboccatura. Il criterio che si è adottato è quello di mantenere l'apertura davanti alla foce del Polcevera proprio per permettere di sfogare le portate del torrente e gli apporti solidi, anche se il Polcevera ha la caratteristica particolare di avere una vasca di accumulo proprio alla foce che permette di bloccare i materiali più grossolani. La soluzione ipotizzata comunque consentirebbe di far disperdere i sedimenti più fini su fondali più alti al largo.

Inoltre, un partecipante ha sottolineato che negli ultimi anni si è parlato di dislocare i depositi costieri di Multedo e che l'ultima proposta riguardava la zona della foce del Polcevera. A questo proposito, è stato chiesto se il tragitto delle navi per raggiungere i depositi saranno compatibili con le misure e gli studi fatti, idem per quanto riguarda il GNL. La struttura commissariale ha confermato che tutte le misure di sicurezza che contraddistinguono certi tipi di navi sono state rese compatibili col traffico navale e verificate e certificate da enti terzi.

Altro

Nel corso della discussione uno dei rappresentanti dei Municipi ha presentato il documento che ha inviato al coordinatore del dibattito pubblico e che verrà pubblicato sul sito come "quaderno degli attori". Poiché il documento comprendeva diversi punti, le risposte che non sono state fornite durante l'incontro verranno restituite dalla Commissione tecnica successivamente.