

Commissione tecnica per il dibattito pubblico

Incontro con organizzazioni del lavoro e sindacati del 26.01.2021

Restituzione sintetica

L'incontro si è tenuto online martedì 26 gennaio ed è stato il sesto 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 e il programma straordinario che interessa il Porto di Genova, chiarire eventuali dubbi, e invitare i rappresentanti delle organizzazioni del lavoro e dei sindacati a portare le proprie osservazioni e domande, anche attraverso la forma scritta ("quaderni degli attori").

All'incontro si sono collegati 21 partecipanti, di cui 9 rappresentanti dei sindacati e delle organizzazioni del lavoro, 9 membri della Commissione tecnica e 3 progettisti. Hanno preso parte all'incontro:

Commissione tecnica

1. Ugo Ballerini, Struttura commissariale
2. Roberto Tedeschi, Struttura commissariale
3. Marco Vaccari, Porto di Genova
4. Marco Sanguineri, Porto di Genova
5. Laura Ghio, Porto di Genova
6. Emanuele Profice, Porto di Genova

7. Luca Bruzzone, Porto di Genova
8. Alberto Pera, Porto di Genova
9. Alessandra Figliomeni, Struttura commissariale

Progettisti

1. Paolo Sammarco, Università di Roma
2. Simonetta Migliaccio, Modimar
3. Antonio Lizzadro, Technital

Organizzazioni del lavoro e sindacati

1. Igor Magni, Cgil
2. Enrico Ascheri, Cgil
3. Enrico Poggi, Cgil
4. Marco Pietrasanta, Cisl
5. Mauro Scognamillo, Cisl
6. Mario Ghini, Uil
7. Antonio Benvenuti, Compagnia Unica fra i lavoratori delle merci varie
8. Raffaele Gazzari, Acli Genova
9. José Nivoi, USB Unione Sindacale di Base

L'incontro, moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon, è stato gestito in modalità informale e ha previsto due momenti. Prima di tutto, l'intervento di Prof. Paolo Sammarco, Università di Roma, con una presentazione sull'analisi costi-benefici. In seguito si è dato spazio alla discussione coi partecipanti.

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

La presentazione in breve

Prof. **Paolo Sammarco**, Università di Roma, partendo dalle dimensioni attuali del bacino, ha illustrato che, al momento, esiste un cerchio di evoluzione di 550 metri all'ingresso del porto vecchio e una larghezza del canale che va da 150 metri a 200 metri. Questi spazi portuali sono per navi che al massimo hanno 300 metri di lunghezza e larghezza di 40 metri, quindi sono spazi di manovra limitati, specialmente per l'accesso di grandi navi. Le soluzioni individuate per risolvere questo problema sono tre, che si chiamano soluzioni 2, 3 e 4 perché dalla famiglia di soluzioni iniziali (che erano 5), solo queste tre sono state sconsiderate perseguibili.

La soluzione 2 prevede una nuova imboccatura a levante in cui le navi commerciali dirette al Bacino di Sampierdarena passerebbero attraverso un canale lungo 2800 metri e largo 300 metri, in una prima fase, mentre nell'assetto finale sarebbe presente un ulteriore canale largo 400 metri. Mentre

nella soluzione 2 il traffico diretto al porto antico continuerebbe a entrare nel canale attuale, nella soluzione 3 le navi dirette al porto vecchio potrebbero entrare anche dalla nuova imboccatura, con un cerchio di evoluzione di 800 metri. La soluzione 4 prevede l'ingresso da ponente con un varco da 400 metri verso il porto antico ed un cerchio di evoluzione di diametro 800 come la soluzione 3. Tutte e tre le soluzioni, nella fase finale, prevedono un allargamento del Canale di Sampierdarena fino a 400 metri.

I costi complessivi sono compresi tra 1 e 1,3 miliardi di euro, i costi previsti per la prima fase di realizzazione, detta fase a), per la soluzione 2 e 3 è di 950 milioni, mentre per la soluzione 4 è di 750 milioni di euro.

Per comprendere perché gli spazi di manovra attuali sono insufficienti, sono state fornite delle indicazioni sulla capacità e la lunghezza (LOA) delle navi porta container: al crescere di una, cresce anche l'altra. Le Feeder sono le più piccole, fino ad arrivare alle ULCV (Ultra Large Container Vessels) che trasportano oltre 14.500 TEU. Nel tempo si è verificato il fenomeno del gigantismo navale, cioè una marcata crescita della grandezza delle navi. Inoltre, gli studi dimostrano che si sta verificando una polarizzazione tra le Feeder e le Panamax da un lato e le New Panamax e le ULCV dall'altro. A riprova del fenomeno della polarizzazione, nel periodo 2005-2015, le navi Panamax e Post Panamax (media dimensione) hanno costituito il 55% della capacità totale costruita, mentre tra il 2016 e il 2023 (calcolando gli ordinativi delle navi) il 49% della capacità è nelle ULCV (maggiori di 360 metri), che insieme alle New Panamax costituiscono il 66%; nello stesso periodo le media Panamax e Post Panamax hanno costituito solo il 7% della totale capacità costruita (contro il 55% del periodo 2005-2015).

Genova al momento può ricevere regolarmente navi di massimo 300 metri di lunghezza (10-12.000 TEU), mentre le New Panamax e le ULCV non possono entrare. E al contempo succede che il progresso tecnologico trovi il suo driver nelle grandi alleanze con operatori della logistica (marittimi e terrestri), per cercare economie di scala sulle grandi navi e sui terminal. Inoltre i porti concorrenti, cioè i porti che concorrono allo stesso bacino mediterraneo, sono già attrezzati e/o hanno lavori in corso per prevedere di poter ospitare navi da 400 metri. La prima conclusione è che questa polarizzazione è trainata da un'evoluzione tecnologica, dalle strategie di alleanza e dall'adeguamento infrastrutturale dei porti.

Pertanto, nei prossimi 30 anni si prevede che i traffici delle rotte extra-Mediterraneo avverranno esclusivamente con navi maggiori di 300 metri di lunghezza. Il traffico che Genova non potrà più accogliere, scenario che si genererebbe qualora si restasse nella situazione attuale, è detto "traffico rifiutato".

Genova è in una posizione unica rispetto al canale di Suez da dove passano i traffici provenienti dai porti più importanti del mondo, perché è l'approdo più vicino per l'Europa, a cinque giorni di navigazione in meno rispetto alla rotta per Rotterdam. Quindi con i rinnovati nodi e infrastrutture ferroviarie, che si prevede di completare con la realizzazione del Terzo Valico che colloca Genova nel corridoio Reno-Alpi (che diventerebbe Reno-Mediterraneo) Genova si collocherebbe in Europa.

Si prevede che, con la realizzazione di queste infrastrutture, i traffici potrebbero crescere di +150% in 6 anni, ma questa crescita presunta non deve stupire, perché nella storia dei porti una volta che si è completata la piena operatività si verifica una grossa crescita (si riportano gli esempi positivi dei porti di Prà e Gioia Tauro, e quello negativo di Cagliari).

L'analisi costi-benefici risponde alla domanda: "Conviene fare la diga o no?" La risposta è sì, quando il rapporto tra benefici e costi è maggiore di 1. Come per le norme tecniche di costruzione, si è cercato di tenere il più possibile aperta la considerazione dei costi e di rimanere più cauti sui benefici. Non tutti i benefici quindi sono stati inclusi, per esempio l'eventuale espansione dell'attività nautica da diporto e della cantieristica. Anche il traffico deviato dal Northern Range - che in un'ottica globale andrebbe considerato un beneficio ambientale indiretto perché prevede una minore tratta su mare e percorrenza su terra - è stato computato invece come costo ambientale su scala regionale, a causa dei traffici che genererà a livello più locale.

I benefici occupazionali sono stati calcolati sulla costruzione della diga e sulla movimentazione dei traffici che ne deriverà. Secondo gli studi di Prometeia negli investimenti previsti da AdSP finora sono previste 22.461 unità di lavoro, di cui 11.978 durante la costruzione (per prendere visione dei dati completi, si invita a leggere l'Analisi costi-benefici pubblicata sul sito).

I costi sono quelli di costruzione, manutenzione e i costi ambientali derivanti dall'aumento dei traffici via mare e via terra. Mettendo a confronto costi e benefici, si vede che per le tre soluzioni il rapporto sia superiore a 1.5, pertanto l'analisi conferma l'opportunità di realizzare la diga.

A seguito delle presentazioni ha avuto avvio la discussione con i partecipanti presenti.

I temi emersi

La necessità della diga nel contesto territoriale

Diversi attori presenti all'incontro si sono espressi a favore della realizzazione della diga in tempi brevi, perché a loro avviso risulta fondamentale sia per lo sviluppo del porto che per il trasporto italiano ed europeo. Molti hanno sottolineato come quest'opera possa rendere il porto di Genova competitivo col Nord Europa, specialmente se collegata con gli altri progetti in corso, ovvero le tratte terrestri (la Gronda, il Terzo Valico) che rappresentano una grande opportunità. Alla luce della continua crescita delle dimensioni delle navi, secondo alcuni partecipanti, non fare la diga significherebbe mettere il porto in una posizione non solo di svantaggio, ma addirittura di marginalità rispetto al panorama marittimo mediterraneo e oltre. Inoltre, altri hanno evidenziato che, a seguito della pandemia, bisogna essere pronti ad accogliere tutte le opportunità che il mercato offre e le infrastrutture sono sicuramente tra queste. Data l'importanza dell'opera, dunque, alcuni presenti hanno chiesto maggiori chiarimenti sulle tempistiche previste per la sua realizzazione.

I progettisti hanno spiegato che il progetto di fattibilità tecnico-economica si compone di due fasi: la prima è stata completata e al momento ci troviamo nella fase dedicata al dibattito pubblico; una

volta individuata la soluzione, si procederà con la seconda fase di progettazione che porterà poi alla costruzione della diga. Si confida che i lavori possano iniziare nel 2022, dopo aver concluso un intenso anno di progettazione. Naturalmente si tratta di un intervento in mezzo al mare che dipende quindi anche dalle condizioni meteomarine, ma l'Ing. Lizzadro ha garantito che si cercherà di organizzare il cantiere in modo tale da ridurre il più possibile i periodi di stand-by. Ad esempio, l'opera sarà costituita da materiale granulare su cui poggeranno cassoni cellulari che verranno prefabbricati fuori dall'opera, quindi con una modalità di costruzione indipendente dalle condizioni meteomarine, al fine di ridurre eventuali tempi di inoperatività del cantiere.

Quest'ultimo aspetto è stato sottolineato anche in risposta alla preoccupazione espressa da alcuni partecipanti di mantenere l'operatività del porto durante la cantierizzazione dell'opera. L'Ing. Lizzadro ha spiegato che i lavori avverranno per la maggior parte via mare e ha aggiunto che tra i requisiti del bando di gara per la costruzione figura quello di garantire la continuazione dell'operatività del porto durante i lavori.

La diga come volano per lo sviluppo del lavoro

Data la presenza di rappresentanti delle organizzazioni del lavoro e dei sindacati all'incontro, uno dei principali temi emersi è stato quello dell'occupazione. In un'ottica di interesse generale, è stato chiesto a più voci di considerare nell'ambito dello sviluppo dei traffici portuali anche lo sviluppo del mercato del lavoro.

Sebbene non ci si possa attendere che la diga sia la soluzione dei problemi legati all'occupazione e al lavoro, è stato sottolineato che l'opera può avere una ricaduta positiva su questi due aspetti, pertanto si rende necessario investire sulla quantità e sulla qualità del lavoro che si potrà generare grazie all'intervento. In particolare si auspica ad un miglioramento dell'attuale occupazione portuale sotto il profilo della sicurezza (specialmente dal momento in cui i lavori avverranno in mare) e della salute, della stabilità contrattuale e della qualificazione professionale: oltre a ciò si auspica la sua rigenerazione per il futuro attraverso un turnover nelle postazioni di lavoro volto a favorire l'occupazione giovanile e femminile, grazie anche a percorsi formativi relativi a nuovi profili professionali e alle nuove tecnologie. È stato specificato che la rigenerazione implica l'applicazione di misure già previste dalla legge per il riconoscimento del carattere usurante del lavoro sulle banchine e per l'eventuale ricollocazione delle persone all'interno del porto a certe condizioni psico-fisiche.

Molti degli attori presenti hanno rimarcato il fatto che siccome la diga è un'opera che si realizza con soldi pubblici, essa debba avere una ricaduta sul lavoro, andando a incastrarsi con altre opere (es. ultimo miglio), per far sì che la merce che arriverà al porto porti valore aggiunto al territorio. Con le parole di un partecipante: "Ogni soldo pubblico investito in un'opera così importante deve corrispondere a un obiettivo sociale, che è il lavoro, perché è l'unico elemento che è possibile conteggiare per il rilancio dello stesso".

A questo proposito, l'AdSP ha spiegato che questo grande investimento pubblico è stato considerato strategico proprio perché permette di rendere sostenibile lo sviluppo dei traffici e quindi anche del lavoro ad essi collegato, così come fanno altri interventi di cui l'Autorità si fa carico. In quanto soggetto pubblico (lunghi dall'essere un semplice arbitro, come temono alcuni) l'AdSP interviene direttamente con il piano delle opere, attraverso investimenti diretti di modernizzazione e di gestione dei nuovi strumenti (es. digitalizzazione degli arrivi portuali) che hanno effetti in termini di sicurezza e di impatto ambientale.

L'AdSP quindi si è detta decisa ad incrementare la sua presenza a tutela dello sviluppo del lavoro, sia attraverso la realizzazione delle opere, come la diga, ma anche con altre azioni di garanzia, insieme alle organizzazioni sindacali.

La necessità di un dialogo continuativo coi sindacati

Tutti i rappresentanti delle organizzazioni sindacali e del lavoro presenti all'incontro si sono detti disponibili ad aprire un dialogo continuativo con le istituzioni per facilitare l'integrazione di questi aspetti all'interno delle prossime fasi di progettazione e per misurare passo per passo quali saranno gli effetti dell'opera sullo sviluppo del lavoro.

Dal quadro finora delineato, infatti, emerge la necessità di coniugare gli interessi di attori diversi per trovare un equilibrio tra capitale e lavoro. Come già specificato da alcuni attori, tuttavia, la diga come gli altri progetti in programma possono dare a Genova una possibilità di sviluppo ulteriore, ma non possono garantire di per sé un equilibrio sociale. È per questo che è importante che le organizzazioni sindacali vengano coinvolte in maniera attiva attraverso l'apertura da parte delle istituzioni di tavoli di lavoro che vadano oltre questo incontro "spot", con l'obiettivo di contribuire con le proprie competenze e garantire il successo e la valorizzazione dell'investimento. In particolare, secondo alcuni si dovrebbe investire sulla qualità del lavoro che si andrà a sviluppare andando a coinvolgere anche le istituzioni formative (università e altri enti).

Infine, un partecipante ha proposto di istituire un accordo-quadro generale su occupazione, sicurezza, formazione e mercato del lavoro da stipularsi tra imprese e organizzazioni sindacali, alla stregua di un accordo territoriale e di distretto che si collochi a un livello intermedio tra quello primario di contrattazione nazionale e quello secondario aziendale (i dettagli di questa proposta verranno trasmessi tramite un quaderno degli attori che sarà pubblicato sul sito).

Chiarimenti e richieste sui dati dell'analisi costi-benefici

Secondo un partecipante, nel materiale presentato il tema del lavoro è stato trattato in maniera non approfondita, sulla base di dati non aggiornati, parziali e sommari. È stato richiesto quindi che vengano fornite delle stime più precise sull'aumento dei posti di lavoro previsti con l'incremento dei traffici, tenendo conto dell'automazione e della digitalizzazione che si immagina siano necessarie per adeguare il porto alle esigenze del futuro. In particolare, per tracciare lo sviluppo del porto e quindi del lavoro, è stato richiesto all'AdSP di comporre un piano operativo generale del porto commerciale

e di riunire in un unico documento i programmi operativi ex art. 16 o programmi di attività ex art. 18, volti all'incremento dei traffici e dalla produttività del porto, che i terminalisti sono tenuti a consegnare all'AdSP e sulla base dei quali vengono rilasciate le autorizzazioni e le concessioni. In tali piani di impresa sono descritti gli scenari di traffico, gli obiettivi produttivi, gli investimenti reali e l'occupazione diretta e indiretta (quindi il lavoro temporaneo), che permettono di ottenere una previsione di sviluppo non accademica, ma pratica. Da questo dovrebbe scaturire il piano dell'organico generale (già previsto dalla legge) in cui vanno riportati gli organici attuali di ogni terminalista con tutti i dettagli (l'età, i titoli di studio, i contratti applicati, l'orario, i turni e i turnover, le ore di formazione etc.) che servirebbe a rendere più trasparenti i piani di impresa prevedendo degli standard adeguati.

In secondo luogo, alcuni partecipanti hanno sottolineato che sebbene negli ultimi dieci anni sia aumentato esponenzialmente il volume di container in arrivo al Porto di Genova, l'occupazione diretta tra i terminal e la Compagnia unica è rimasta praticamente ferma (da 3000 a 3010 unità).

Anche alla luce di questa considerazione, è stato chiesto come sono calcolati i 1800 addetti in più previsti a Sampierdarena (citati all'interno dell'analisi costi-benefici) e se nei calcoli si è tenuto conto del piano dell'organico. Il Prof. Sammarco ha spiegato che i calcoli si sono basati su analisi parametriche: le unità di lavoro dirette sono calcolate in Volumi Totali TEU diviso 1300 TEU/Addetto, questo serve per dare uniformità ai calcoli. Il Professore ha aggiunto che 1300 è un dato conservativo di letteratura perché è un valore specifico più alto che tiene conto che c'è un processo di automazione. Infine, ha chiarito che il piano dell'organico non è stato incluso nell'analisi per mantenere l'indipendenza dei dati.

Infine, un partecipante ha chiesto di chiarire come è possibile immaginare uno spostamento dei traffici marittimi da Rotterdam a Genova se le merci sono destinate a un altro paese. Il Prof. Sammarco ha risposto che grazie al fatto che il porto di Genova è a cinque giorni di navigazione in meno ed a distanze terrestri inferiori per molte destinazioni nevralgiche del centro Europa, se la catena logistica sarà ben organizzata, il porto di Genova diventerà molto più competitivo rispetto ai porti del Nord Europa.

Il desiderio di investire sul rapporto città-porto

Alcuni partecipanti hanno segnalato che sebbene nell'analisi costi-benefici l'opportunità di migliorare il rapporto porto-città non sia stata computata in termini economici, dovrebbe comunque essere tenuta in considerazione. Questo tema non può essere lasciato solo ai municipi strettamente interessati, ma deve essere affrontato in maniera più ampia dalle istituzioni, non solo attraverso compensazioni o mitigazioni, ma anche in termini di opportunità. Andando oltre al dibattito pubblico, si spera che ci siano dei piani di sviluppo strategico che coinvolgano altre realtà territoriali attigue dell'area metropolitana genovese, riprendendo tematiche e progetti come la Gronda perché - seppure sia vero che si può prevedere un aumento del trasporto su ferro grazie al Terzo Valico - la nuova diga porterà comunque un aumento del traffico su gomma. È quindi sempre più importante

avere una visione ampia in cui il traffico venga spostato a monte dalla città e in cui si colga l'occasione per aprire il rapporto fra città e mare, con l'obiettivo di dare una valorizzazione più ampia e completa all'intervento. Diversi attori infatti hanno sottolineato che, armonizzare l'opera con la viabilità sia interna che esterna al porto, è importante anche per garantire dignità al lavoro portuale e renderlo compatibile con la città.

A questo riguardo, il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha ricordato che gli studi sullo sviluppo economico sono stati affrontati durante il secondo incontro pubblico del 15 gennaio, e sul sito è possibile trovare le presentazioni utilizzate a una restituzione sintetica dell'incontro. Inoltre ha invitato tutti i presenti a partecipare all'incontro di venerdì 29 gennaio in cui si parlerà degli impatti ambientali, tra cui l'impatto dei trasporti.