

Nuova diga di Genova - terminalisti, spedizionieri e agenti dicono sì ma con alcuni rilievi

13 Gennaio 2021



Il 'dibattito pubblico' sulla nuova diga di Genova e la presentazione del Dossier di progetto sull'opera (la relativa analisi costi benefici non è ancora stata resa disponibile dagli organizzatori) hanno attirato l'attenzione della città e degli stakeholder su questo ambizioso e costoso intervento infrastrutturale. La cittadinanza inizia a interessarsi al tema e il **'Comitato per il dibattito pubblico sul porto di Genova'** nei giorni prossimi presenterà un'ampia serie di osservazioni su metodo del dibattito, su alcuni aspetti dell'opera e sull'impossibilità di esprimere valutazioni approfondite su alcuni temi specifici dal momento che manca l'analisi costi benefici. Anche diversi accademici hanno espresso non poche perplessità sul fatto che un dibattito pubblico possa andare in scena senza l'esame degli studi e delle analisi che hanno portato a determinati risultati.

In attesa che questa procedura di consultazione pubblica faccia il suo breve corso, SHIPPING ITALY ha sondato il *sentiment* del cluster portuale genovese dopo aver ricevuto da diversi attori commenti e critiche negative al progetto [dopo la pubblicazione dell'articolo nel quale sono stati spiegati pro e contro dell'opera](#) secondo quanto è riportato nero su bianco nel Dossier di progetto. In estrema sintesi il documento in questione, tralasciando l'esistenza e la funzione dei vicini terminal container di Prà e di Vado Ligure, arriva a sostenere l'utilità di spostare al largo la diga (con un costo compreso fra 750 milioni come minimo e 1,3 miliardi di euro al massimo) per ottenere un bacino d'evoluzione in grado di far attraccare nel tratto di porto compreso fra Terminal Bettolo e Genoa Port Terminal le grandi navi portacontainer da 24.000 Teu.

La quasi totalità delle associazioni di categoria direttamente o indirettamente interessate dall'investimento pubblico nella diga si dicono favorevoli all'opera, soprattutto guardando a un orizzonte temporale di lunghissimo termine; pochi (o

silenti) sono stati gli oppositori. Fra chi ha preferito non intervenire sul tema figura ad esempio **Assiterminal**, l'associazione dei terminal portuali guidata da Luca Becce. Il presidente ha scelto di non esprimersi, anche se non è un mistero che uno dei motivi di profonda spaccatura negli ultimi anni con quella parte di associati [che poi è fuoriuscita a fine 2020](#) (tra questi terminal Bettolo e Spinelli) era propria una divergenza di vedute anche sul tema della nuova diga di Genova.

Sul tema è curiosamente intervenuto pochi giorni fa con un post su LinkedIn anche Stefano Corsini, presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, che in risposta a un articolo di SHIPPING ITALY ha domandato con sorpresa: "Un miliardo per un terminal???".

Fra gli scettici della nuova diga di Genova c'era poi Guido Nicolini, presidente di **Confetra**, che nei mesi scorsi [proprio con un contributo pubblicato su SHIPPING ITALY](#) aveva messo in dubbio l'utilità di spendere un miliardo di euro per questo intervento. "Onestamente non so se oggi la portualità italiana possa porsi come priorità il tema di una nuova diga foranea nel porto di Genova" aveva detto il vertice della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, ricevendo [la pronta replica di Roberto Spinelli \(Gruppo Spinelli\)](#), convinto sostenitore dell'intervento che avrà un impatto diretto sul proprio Genoa Port Terminal.

Favorevoli anche i terminalisti rappresentati in **Confindustria Genova – sezione terminal operators** da Beppe Costa, che dice: "La realizzazione di una nuova diga foranea di fronte a Sampierdarena potrebbe spingere a ulteriori ingenti investimenti per rendere le proprie aziende ancora più competitive. Un'opera così è strategica non solo per il porto ma per l'intera città. Il gigantismo navale di questi ultimi anni ha tagliato fuori gli scali che non si sono adeguati alle nuove dimensioni delle navi; ed è quello che sta succedendo al bacino di Sampierdarena, stretto tra banchine troppo vicine alla diga foranea (opera pensata nel 19° secolo) e soggetto a vincoli aeroportuali di difficile rimozione. La nuova diga renderebbe le manovre e gli accosti più sicuri e accrescerebbe la capacità in termini di traffici di alcuni terminal".

Costa aggiunge però che "a questo punto si porrebbe non più indifferibile nel tempo la realizzazione e/o il completamento di quelle opere infrastrutturali attese da anni per facilitare la circolazione e l'uscita della merce dal porto. Non parlo solo della gronda di ponente, del terzo valico e del nodo ferroviario, ma anche delle opere di ultimo miglio (soprattutto ferroviario), su cui da tempo si è programmato di intervenire ma che ancora poco è stato fatto. Il tutto con enormi ricadute sull'occupazione".

Circa le alternative progettuali della nuova diga prospettate, il presidente dei terminalisti in Confindustria afferma quanto segue: "Avendo raccolto le prime

impressioni degli associati, saremmo favorevoli a mantenere sia l'entrata a ponente che quella a levante, una specie di mix [tra le soluzioni 3 e 4](#). In ogni caso, auspico che la nuova diga accresca l'operatività di tutti i terminal di Sampierdarena (anche quelli più a ponente) e che contribuisca a potenziare le diverse funzioni del porto, mantenendo competitiva l'offerta differenziata che oggi il nostro scalo offre al mercato". A questo proposito il Dossier di progetto spiega infatti che, per portare le grandi navi portacontainer nei terminal più a ponente del bacino di Sampierdarena, sarà necessario modificare il cono aereo imposto dal vicino scalo Cristoforo Colombo.

Voto favorevole è stato espresso anche dagli agenti marittimi genovesi che, tramite il presidente di **Assagenti** Paolo Pessina, dicono: "La realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova è certamente un'opera di estrema importanza per lo sviluppo dei traffici e, soprattutto, per far sì che le navi di nuova generazione e dimensioni, sia portacontainer che da crociera, possano accedere alle banchine in tutta sicurezza, cosa che non sarebbe possibile con la attuali dimensioni dei bacini d'evoluzione". Anche Pessina però avanza alcuni rilievi: "Per dare un senso e poter sfruttare appieno i cospicui investimenti necessari alla realizzazione di quest'opera, che parto dal presupposto che, come ha anche recentemente dichiarato il Ministro De Micheli, saranno di mano pubblica, e per poter raggiungere i livelli di traffico che sono stati dichiarati in fase di presentazione del progetto, bisogna tener presente che saranno indispensabili almeno altri due interventi di tipo infrastrutturale e uno, altrettanto importante, di tipo strategico e di promozione". Il primo riguarda "l'assoluta necessità di effettuare un imponente piano di dragaggi che consenta alle navi sopraccitate di poter manovrare agevolmente in porto tenendo nel dovuto conto i loro importanti pescaggi, così come si deve raggiungere celermente anche il completamento di tutte le infrastrutture ferroviarie necessarie almeno al trasporto della quota di container di cui si prevede la crescita, in quanto sarebbe impensabile incrementare l'attuale quota che transita via camion. Il secondo caso – conclude Pessina – riguarda il marketing territoriale di cui si è parlato anche recentemente in un paio di occasioni, si dovrà trovare il modo di vendere sul mercato con competenza e professionalità le nuove opportunità di traffico che si apriranno con il completamento di queste opere".

Gian Enzo Duci, vicepresidente (genovese) di **Conftrasporto**, promuove la fattibilità dell'opera sottolineando come si tratti di "un progetto a lungo termine che riguarda i prossimi decenni e che non si può e non si deve limitare a considerazioni legate solo al traffico container". Secondo Duci l'analisi costi benefici dedicata esclusivamente alle prospettive di traffico e alle navi che trasportano container è riduttiva: "Bisogna guardare all'Africa, perché il trend demografico europeo e mondiale ci dice che sarà quello probabilmente il continente con il quale l'Italia e l'Europa avranno i maggiori scambi commerciali in futuro. Si parla di traffici che in larga parte viaggeranno su navi ro-ro, non solo portacontainer, quindi una diga spostata e un bacino d'evoluzione più ampio sono

il presupposto necessario per rendere competitivo il porto di Genova nei prossimi 100 anni”.

Dello stesso avviso, infine, anche Alessandro Pitto, presidente dell’associazione degli spedizionieri genovesi **Spediporto**, che esprime un giudizio “del tutto favorevole perché si parla di un progetto che riguarda i prossimi 30-40 anni ed è da interpretare all’interno di un puzzle più ampio di cui fanno parte anche terzo valico, nodo ferroviario e altri interventi su Genova”. Pitto conclude infine sottolineando che “con la nuova diga il porto di Genova potrà garantire fra 40 anni condizioni infrastrutturali ottimali a un mercato del trasporto marittimo che nel frattempo sarà evoluto e vedrà scenari probabilmente molto diversi rispetto anche ai player di mercato di cui parliamo oggi”.

Nicola Capuzzo