



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

---

**QUADERNO**  
**DEGLI ATTORI**

---

Presentato da  
**ASSARMATORI**

03 febbraio 2021

Prot. n. 35/2021

Roma, 3 febbraio 2021

**Spett.le**

**Coordinatore del Dibattito Pubblico**

[info@dpdigaforanea.it](mailto:info@dpdigaforanea.it)

**e p.c.**

**Autorità di Sistema Portuale del Mar  
Ligure Occidentale**

[segreteria.generale@pec.portsofgenoa.com](mailto:segreteria.generale@pec.portsofgenoa.com)

**Oggetto: Dibattito Pubblico Diga Foranea nel porto di Genova – Incontro Commissione tecnica del 19.01.2021 – Osservazioni Assarmatori**

La scrivente è l'Associazione rappresentativa dell'utenza armatoriale che mantiene in parte maggioritaria nel porto di Genova servizi regolari di linea di trasporto passeggeri e merci.

In relazione all'incontro dello scorso 19 gennaio nell'ambito del Dibattito Pubblico, riservato alle categorie economiche e di rappresentanza, con la presente si sottopongono alla Vostra attenzione le seguenti osservazioni.

### **Premessa**

Assarmatori accoglie con estremo favore la realizzazione della "nuova" Diga Foranea quale opera strategica per il necessario adeguamento infrastrutturale del porto di Genova onde permettere allo scalo, nonché all'intero sistema portuale italiano, di consolidare il proprio ruolo logistico nello scenario mediterraneo ed europeo.

La progettazione della nuova Diga Foranea rappresenta il primo atto del nuovo Piano Regolatore Portuale dello scalo, che si inserisce nel più ampio ambito di cui al Piano Regolatore di sistema portuale che dovrebbe contenere gli indirizzi strategici di Sistema. Tuttavia, anche a seguito dell'approvazione delle linee guida ministeriali adottate a supporto della redazione di tali "Piani", sarebbe importante avere contezza delle scelte che l'Amministrazione competente intenda concretamente perseguire in termini di obiettivi di sistema, nonché ai fini della realizzazione dell'opera.

La necessità dell'opera è, infatti, intrinsecamente legata: (i) all'adeguamento indefettibile delle strutture di grande parte del porto commerciale oggi relegato ad una dimensione navale che non risponderebbe né alle esigenze del mercato né agli indirizzi di programmazione adottati e agli ingenti investimenti già realizzati sul demanio; (ii) alla necessità di creare un nuovo sistema di protezione del porto per far fronte al deterioramento delle condizioni meteo marine che si attendono negli anni a venire.

## 1. Il ruolo dell'armamento nella pianificazione portuale

Non v'è dubbio che il porto, inteso come centro di servizi alla nave ove si realizza la più importante delle operazioni della intermodalità del trasporto marittimo a servizio della merce o dei passeggeri, assolve alla sua funzione se, ed in quanto, sia in grado di offrire servizi competitivi ed efficienti all'utenza armatoriale.

Specialmente con riguardo alle opere di grande infrastrutturazione, la Pubblica Amministrazione dovrebbe senz'altro considerare, nelle proprie scelte funzionali e dimensionali, le indicazioni di coloro che saranno in ultima analisi i "giudici" di tali scelte, potendo contribuire a decretare il successo o (talvolta anche) l'insuccesso delle iniziative legate alla infrastrutturazione portuale. Il tutto coinvolgendo direttamente in tali consessi e nei relativi processi decisionali i rappresentanti delle associazioni maggiormente rappresentative delle categorie operanti nel settore marittimo.

## 2. Il porto inteso come struttura portuale integrata nel sistema nazionale

Troppe volte assistiamo a prese di posizione di portatori di interessi particolaristici e locali che affrontano i temi della logistica nazionale partendo dal loro esclusivo punto di osservazione localistico e particolaristico.

Ci sia concesso, quindi, di affermare come la legge affidi alle Autorità di Sistema Portuale il compito di gestire il demanio per lo sviluppo dei traffici come parte del sistema integrato della portualità e della logistica nazionale. Ciò non è solo previsto dall'articolo 11-ter della legge n. 84/94 – in materia di coordinamento con l'Amministrazione a livello centrale per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione – ma anche dall'articolo 18-bis della medesima legge che prevede una sorta di "mutualità" finanziaria tra gli scali nazionali per agevolare il finanziamento delle opere di grande infrastrutturazione confermando ulteriormente la centralità del sistema.

In questa ottica, non vi sarebbe posto per chi sollevi eccezioni sugli effetti dell'opera sui Sistemi Portuali vicini ovvero sul regime dell'offerta dei servizi nel medesimo Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale<sup>1</sup>.

Parimenti, chi solleva obiezioni circa la opportunità di realizzare l'opera allo scopo di mantenere una posizione dominante sul mercato dei servizi di terminal nel porto di Genova non parrebbe aver compreso che tali istanze siano difficilmente sostenibili in quanto contrastanti con l'interesse generale che ha senz'altro la necessità di creare i presupposti per avere un porto efficiente e competitivo sotto il profilo della differenziazione della offerta e della economicità dei servizi.

Premesso quanto sopra, valgano quindi le seguenti ed ulteriori osservazioni tecniche.

## 3. Osservazioni tecniche

### 3.1. Sulla primaria necessità di mantenere l'alternatività degli accessi al porto.

Indipendentemente dalla soluzione che verrà adottata tra quelle alternative (2, 3 o 4) rappresentate nello studio pubblicato dall'Amministrazione competente, la realizzazione della fase B di ciascuna di esse sembra essere fortemente compromessa dalla mancata soluzione dei limiti del cono aereo che gravano sulla parte

---

<sup>1</sup> Come è stato nel caso della realizzazione della Diga a Savona a protezione dell'impianto portuale da ultimo costruito in quel porto.

più a ponente del Bacino di Sampierdarena, tanto da pregiudicarne l'effettiva realizzazione, e comunque la fase B è posticipata di 10/12 anni rispetto alla fase A, non solo pregiudicando lo sviluppo dei terminal presenti tra Calata Massawa e il fiume Polcevera ma non permettendo neppure la navigazione, in questo tratto del canale, alle navi superiori ai 300 mt. di lunghezza.

È necessario, quindi, prevedere delle misure compensative che, finché non verrà realizzata la fase B, almeno compensino i maggiori costi dei servizi tecnico-nautici per le navi che scalano i terminal della parte del Bacino di Sampierdarena non interessata dalla "nuova" Diga (a ponente di Calata Massawa). Nella fase B, inoltre, si prevede "solo" di aumentare la distanza tra le attuali testate delle banchine e il tratto di "nuova" Diga, che si prevede di realizzare nella fase B, modificando l'attuale bocca di ponente del Bacino di Sampierdarena "solo" per meglio proteggere gli specchi acquei interni e "solo" "allo scopo di consentire l'accesso di imbarcazioni di servizio e consentire lo sfogo del Polcevera". Sarebbe invece opportuno che la fase B di tutte e tre le soluzioni prevedesse il rifacimento dell'attuale bocca di ponente – che ha l'apertura rivolta a levante – per realizzarla con l'apertura rivolta a ponente permettendo di evitare il più possibile la completa evoluzione delle navi all'interno del porto, per rendere più flessibile tutto il Bacino di Sampierdarena con due nuove bocche di ingresso/uscita, una rivolta a levante (fase A) e una rivolta a ponente (fase B), e per permettere l'ingresso/uscita contemporanea di due navi in porto, tre se si considera anche l'attuale bocca di levante.

Inoltre, a prescindere dalla soluzione alternativa d'intervento che sarà ritenuta preferibile dall'Amministrazione competente, sarà necessario:

3.1.1. Mantenere la piena funzionalità dell'attuale imboccatura di levante per l'accesso delle unità *Ro-Ro*, *Ro-Pax* e delle crociere. Ciò nell'ottica di evitare un congestionamento degli ingressi in porto, quando la nuova infrastruttura spiegherà i propri effetti, consentendo un aumento del traffico e l'accesso in porto di unità di più grandi dimensioni. Il tutto, migliorando la sicurezza nelle manovre e l'efficienza di entrambe le imboccature (quella attuale e quella nuova). In sostanza, quello che preme segnalare è che dovrà essere sempre assicurato il mantenimento dell'alternatività degli accessi al porto (vale a dire sia al canale di Sampierdarena sia al Porto Antico) della navigabilità per le navi di entrambe le imboccature di levante – quella attuale e quella nuova – al fine di utilizzare la prima per tutte le unità che scalano i terminal nella zona del Porto Antico e, la seconda (quella nuova), per tutte le navi che scalano i terminal che si affacciano sull'attuale Canale di Sampierdarena e che il traffico delle navi da crociera e quello dei traghetti siano adeguatamente tenuti in considerazione ai fini della corretta realizzazione dell'opera in commento<sup>2</sup>.

3.1.2. Sotto altro profilo, mantenere distinta l'alternatività e la navigabilità degli accessi al porto (evitando così l'evoluzione delle navi all'interno di un unico bacino) potrebbe ridurre:

- a. il costo dei servizi tecnico-nautici (favorendo la competitività dello scalo in una valutazione economico funzionale complessiva);
- b. l'impegno del bacino di evoluzione, permettendo così un numero di manovre in sicurezza maggiore e di durata più breve (nonché un numero di ingressi e di uscite più rapido all'interno del porto).

---

<sup>2</sup> In quanto estremamente importanti sia in termini di ricaduta economica sulla città sia per la natura strategica dei collegamenti di cabotaggio con le Isole maggiori e le Autostrade del Mare.

### 3.2. Sulle soluzioni alternative proposte.

Quanto alle soluzioni alternative 2 e 3 – tra loro simili e che differirebbero nella distanza che si verrebbe a creare tra la “vecchia” Diga e la (Calata) banchina ad essa prospiciente per permettere l’utilizzo anche della nuova bocca di levante per le navi che scalano i terminal del Porto Antico – prendiamo atto del fatto che quest’ultima parrebbe essere quella attualmente “favorita” dall’Amministrazione, dalla Capitaneria di Porto e dai servizi tecnico-nautici.

Da parte nostra e come precisato più sopra, tuttavia, ci sia consentito precisare come la soluzione n. 2 garantirebbe non solo l’accesso in porto in maggior sicurezza delle navi (specie quelle di grandi dimensioni) verso i singoli terminal ma sarebbe preferibile anche dal punto di vista delle condizioni nautiche. Tenuto conto delle condizioni marine, dominanti nel quadrante di riferimento, prediligere la soluzione alternativa 2 potrebbe, infatti, consentire di evitare la creazione di grandi correnti marine in porto.

Quanto alla soluzione alternativa 4, senz’altro questa potrebbe avere il pregio di aumentare la flessibilità dello scalo se si continuasse a mantenere attiva anche l’attuale bocca del porto rivolta a levante, rendendo la “nuova” bocca con apertura rivolta a ponente più vantaggiosa per l’ingresso e/o l’uscita delle navi da carico, comportando così un possibile minor numero di evoluzioni per queste ultime. Ciò, allungherebbe, tuttavia, i tempi manovra per le navi dirette al Porto Antico.

In questo senso, sarebbe altresì auspicabile una armonizzazione tra le soluzioni alternative 2 e 4 che contempli i “vantaggi” in termini maggiore sicurezza della navigazione e di funzionalità in termini di accesso in porto rispettivamente previste da entrambe.

Infine, nell’ipotesi in cui non vi fossero fondi sufficienti ai fini del completamento dell’opera ricorrendo alle soluzioni alternative 2 e 3 (il cui costo si equivale), l’alternativa numero 4 (che presenta costi inferiori rispetto alle altre due) potrebbe comunque essere tenuta in considerazione.

## 4. Sui costi di realizzazione e sui fondi disponibili

In quest’ottica, preme sottolineare l’opportunità di attirare fondi aggiuntivi, rispetto ai 500 milioni di euro stanziati dal PNRR. Se, infatti, in un primo momento l’intero *cluster* marittimo-portuale ha salutato con grande favore il PNRR che considerava esiziale per l’interesse del Paese un consistente e fattivo sostegno dello Stato al settore, quanto da ultimo approvato nell’ambito del *Recovery Fund*<sup>3</sup> ha ridimensionato le aspettative del *cluster*.

Ci riferiamo, in particolare, non solo a quelle dell’armamento, ma anche a quelle di altre categorie imprenditoriali che ritenevano che lo Stato si sarebbe fatto carico di quest’opera che è al servizio del mercato nazionale del trasporto marittimo e non solo del porto di Genova. Occorre infatti distinguere gli interventi che non possono che essere a carico dello Stato, tra cui rientrano a ben ragione le opere di protezione a mare dei porti, dalle opere che debbono essere poste a carico dei privati per assecondare iniziative private nel

---

<sup>3</sup> Rispetto alle modalità di attuazione degli investimenti inizialmente previsti per il settore marittimo-portuale, nonché sulle risorse da destinare in concreto ai singoli interventi in esso contenuti.

settore del terminalismo portuale. In questo contesto, infatti, è la legge<sup>4</sup> ad affermare con chiarezza i principi già consolidati nel settore da parte delle Istituzioni della Unione europea<sup>5</sup>.

Solo opere che giustificano l'intervento economico dello Stato – secondo le regole dell'investitore privato ovvero seguendo logiche che giustificerebbero tale intervento da parte del capitale di rischio – possono essere oggetto di sostegno<sup>6</sup>.

Sotto diverso profilo, segnaliamo l'opportunità che nella scelta delle soluzioni proposte sia considerato lo strumento previsto dall'articolo 18-bis della legge n. 84/94 in favore delle Autorità di Sistema Portuale.

## 5. Conclusioni

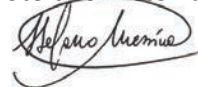
Segnaliamo l'opportunità affinché la realizzazione della "nuova" Diga Foranea ampli la (e non invece crei distorsioni nella) scelta dell'operatore portuale. La pluralità di offerta non deve essere condizionata dal diverso costo dei servizi tecnico-nautici per raggiungere le diverse banchine. La progettualità o l'azione amministrativa delle Autorità coinvolte deve essere tale da garantire la competitività tra le varie banchine del porto (a tutto vantaggio della merce e degli operatori economici che la producono e la trasportano).

Con l'auspicio che le superiori considerazioni critiche possano costituire un utile e costruttivo contributo alla riflessione preordinata all'adozione di provvedimenti volti alla realizzazione di opere infrastrutturali di così grande rilevanza, non solo per il singolo sistema portuale di riferimento ma anche per quello dell'intero Paese, segnaliamo nuovamente la necessità di coinvolgere l'utenza in tutti i necessari passaggi dell'iter amministrativo che porterà all'approvazione e alla realizzazione dell'opera in commento.

La struttura di Assarmatori (aderente a Confrtrasporto – Confcommercio Imprese per l'Italia) manifesta sin d'ora la propria completa ed immediata disponibilità per fornire tutti gli elementi di supporto ritenuti necessari dall'Amministrazione competente.

Nel ringraziarVi per l'attenzione che Vorrete dare alla presente, si porgono i migliori saluti.

Stefano Messina



---

<sup>4</sup> Vds. Regolamento (UE) 2017/352, art 11.

<sup>5</sup> Vds. Decisione della Commissione del 19 dicembre 2012 relativa all'aiuto di Stato SA.34940, Porto di Augusta, G.U. C 077 del 17.3.2013; Decisione della Commissione del 27 marzo 2014 relativa all'aiuto di Stato SA.38302, aiuto all'investimento a favore del porto di Salerno, G.U. C 156 del 23.5.2014; Decisione della Commissione del 19 giugno 2015 relativa all'aiuto di Stato SA.39542, dragaggio e smaltimento del materiale di dragaggio nel porto di Taranto, G.U. C 259 del 7.8.2015; Decisione della Commissione del 28 giugno 2016 relativa all'aiuto di Stato SA.36112, presunti aiuti a favore dell'Autorità Portuale di Napoli e di Cantieri del Mediterraneo, G.U. C 369 del 7.10.2016.

<sup>6</sup> Seguendo quest'ottica, dovrà leggersi le ipotesi di intervento dello Stato oggi indicate in via sommaria ma che dovranno essere dettagliate al più presto. In tale prospettiva sarà necessario che siano eliminate dai fondi destinati dal PNRR alla infrastrutturazione portuale quelle opere che non abbiano le caratteristiche citate e cioè che non siano giustificate dalla necessità dell'intervento pubblico.