



DIBATTITO PUBBLICO
DIGA FORANEA
PORTO DI GENOVA

QUADERNO
DEGLI ATTORI

Presentato da
Confindustria Genova

28 gennaio 2021



Nuova diga foranea del porto di Genova

La costruzione di una nuova diga foranea rappresenta per Confindustria Genova un'opera strategica per lo sviluppo del porto nella sua interezza, opera che, una volta realizzata, consentirà allo scalo ligure, terminale Mediterraneo nel corridoio Reno Alpi, di candidarsi a diventare la porta di ingresso marittima delle merci dirette in Svizzera ed in bassa Germania evitando alle stesse di circumnavigare lo stretto di Gibilterra, scegliendo gli scali del nord. Un'infrastruttura di tale portata, che conferma la vocazione portuale della città, deve essere concepita come valore aggiunto non solo per gli operatori del porto di Genova e per la città, ma anche per il sistema logistico ed il tessuto economico di tutto il nord Italia.

Una prima considerazione che vorremmo portare all'attenzione del dibattito pubblico in corso è la natura estremamente diversificata delle tipologie di attività presenti nel nostro scalo: il porto di Genova è caratterizzato da una pluralità di settori merceologici che ne confermano la sua unicità e il primato a livello italiano: comparto commerciale (traffico contenitori, rinfuse solide e liquide, prodotti petroliferi, merce varia), traffico passeggeri (crociere, traghetti, rotabili), comparto delle costruzioni e riparazioni navali, attività di refitting di mega yacht e servizi dedicati alla nautica da diporto, servizi portuali e tecnico nautici. La nuova diga - alla luce dell'ingente investimento - deve essere in grado di esplicitare i propri benefici al maggiore numero possibile di categorie merceologiche che operano nello scalo.

Inoltre riteniamo che la realizzazione della nuova diga deve essere inserita in un contesto di sviluppo più ampio che ricomprenda anche quello infrastrutturale lato "terra". "Gronda di ponente", "terzo valico", "nodo ferroviario", "opere di ultimo miglio" (soprattutto quelle ferroviarie, cd. piano del ferro in ambito portuale) devono essere realizzati/ultimati senza indugio per consentire, una volta realizzata la diga, la fuoriuscita delle merci dal porto e, soprattutto, di riequilibrare il rapporto tra traffico stradale e ferroviario e garantire un porto più sostenibile anche dal punto di vista trasportistico e ambientale. Gli scenari dei volumi di traffico ipotizzati a seguito della realizzazione della nuova diga impongono infatti



Confindustria Genova

importanti investimenti infrastrutturali per un agevole afflusso/deflusso delle merci dal porto al fine di evitare anche commistioni con il traffico cittadino.

Le finalità della nuova diga devono essere plurime: sicurezza della navigazione e dell'ormeggio delle grandi navi, aumento della capacità produttiva dei terminal portuali (sia merci che passeggeri), sviluppo del comparto industriale delle riparazioni navali e del refitting di grandi yacht, anche attraverso il recupero di nuovi accosti e, in previsione, di nuovi spazi a terra da dedicare al settore, protezione da eventi meteomarinari (mareggiate, burrasche) che nel recente passato, soprattutto quelli provenienti da sud est, sono state di grande intensità.

Peraltro l'avvio della progettazione di questa grande opera portuale - che dovrebbe nel medio-lungo periodo consentire anche espansioni di comparti e attività - deve essere accompagnata necessariamente dalla revisione e aggiornamento del Piano Regolatore di Sistema Portuale (quello vigente risale al 2001); occorre pertanto avviare quanto prima il percorso volto a redigere il nuovo Piano Regolatore del porto di Genova con individuazione di relativi ambiti e funzioni.

Per quanto concerne le soluzioni alternative progettuali illustrate resta in prima analisi da approfondire il tema degli attuali vincoli aeroportuali imposti da ENAC che potrebbero modificare le destinazioni di uso di aree interessate dalla realizzazione dell'opera.

Delle tre soluzioni progettuali prospettate, l'ipotesi n. 3 sembra essere in grado di rispondere alle esigenze di sviluppo di un maggior numero di categorie di operatori portuali. In particolare tale soluzione garantirebbe:

- un aumento della capacità ricettiva dei terminal di Sampierdarena e del porto vecchio che potrebbero quindi ricevere navi di grande dimensione;
- una maggiore sicurezza della navigazione grazie all'alleggerimento della commistione tra traffico destinato alla parte commerciale e quello destinato alle riparazioni navali ed al refitting di mega yacht;
- il recupero di nuovi accosti a disposizione del comparto industriale di levante (già oggi limitati e sacrificati dal transito delle navi dirette al porto commerciale e passeggeri).

Confindustria Genova
16121 Genova, Via San Vincenzo, 2
Telefono 0039.010.83381 (passanti)
Telefax 0039.010.8338225
Indirizzo web: www.confindustria.ge.it
email: info@confindustria.ge.it

**Confindustria Genova ha un sistema di gestione per la qualità
certificato conforme agli standard ISO 9001:2015**



Confindustria Genova

Confermando quanto già espresso nelle nostre osservazioni (14 febbraio 2020) al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, al fine di consentire l'espansione verso mare del comparto delle costruzioni e riparazioni navali e di grandi yacht – comparto quasi del tutto assente dalle analisi del dossier di progetto ed invece caratterizzato da un'elevata densità occupazionale rispetto alla porzione di territorio occupata e dal crescente valore aggiunto creato per il territorio – si chiede, nell'ambito della soluzione alternativa 3, di valutare sin d'ora la demolizione di una porzione ulteriore della attuale diga duchessa di Galliera verso levante con previsione di un pannello di protezione del moto ondoso; ciò consentirebbe di ampliare il raggio di evoluzione delle navi dirette verso il bacino di Sampierdarena ed il porto vecchio (Calata Sanità e terminal crociere/traghetti) con giovamento in termini di risparmio di tempi e costi di manovra. Una maggiore demolizione dell'attuale diga verso levante peraltro era già stata approvata dalla allora Autorità Portuale di Genova nel 2015 in occasione dell'avvio della procedura di VAS nell'ambito del nuovo Piano Regolatore Portuale. La soluzione progettuale del 2015 prevede anche un ingresso da ponente come previsto nell'attuale soluzione alternativa 4. Diventerebbe così più agevole svincolare del tutto l'attuale ingresso a levante dal traffico merci, passeggeri e crociere consentendo in futuro una espansione verso mare delle attività navalmeccaniche ivi presenti ed una più sicura navigazione del traffico diportistico/sportivo che oggi risulta commisto con quello mercantile.

Infine segnaliamo la necessità che i lavori di costruzione della nuova opera non creino interferenze significative con la normale operatività portuale ed aeroportuale durante la lunga fase di realizzazione. A tal fine sarà importante, una volta avviata la fase di progettazione, attivare un confronto permanente con gli operatori dei vari comparti merceologici interessati per minimizzare gli impatti della varie fasi di cantiere.

Genova, 28 gennaio 2021