



DIBATTITO PUBBLICO
DIGA FORANEA
PORTO DI GENOVA

QUADERNO
DEGLI ATTORI

Presentato da
Rossella D'Acqui
Associazione Linea Condivisa

01 febbraio 2021



Contributo al Dibattito Pubblico sulla Diga Foranea del Porto di Genova

Nell'ambito del Dibattito Pubblico in corso, Linea Condivisa ritiene opportuno portare il proprio contributo sul tema dello Sviluppo Portuale, per la grande importanza che questo riveste in relazione allo sviluppo e alla sostenibilità della Liguria.

Credendo nell'importanza di dotare il porto di Genova e il Sistema dei Porti Liguri di infrastrutture adeguate a garantirne la competitività in un panorama globale e per preservarne il ruolo chiave all'interno del Mediterraneo, riteniamo che questa discussione debba essere l'occasione per rinvigorire e rafforzare la Relazione tra città e porto che nei decenni passati ha vissuto un forte deterioramento, dovuto ai modelli di sviluppo delle due realtà, spesso in contrapposizione piuttosto che in sinergia.

La discussione sullo Sviluppo futuro del porto di Genova, nodo fondamentale della catena dei trasporti italiana ed europea, che si è aperta con la proposta della Nuova Diga Foranea, deve da subito vedere coinvolta la Politica cittadina e regionale – per garantire uno sviluppo sostenibile del porto, della città e dell'entroterra, mediando tra gli interessi privati delle società operanti all'interno delle aree portuali e l'interesse pubblico che deve essere ritenuto prioritario.

In premessa va ancora sottolineato che rifare una diga operativa da 120 anni ed evitare la contrazione dei traffici a causa di spazi non adeguati nel porto sono motivazioni valide, ma alla discussione sono mancati molti elementi fondamentali per effettuare un'approfondita valutazione di fattibilità, tra cui: la relazione dello scalo genovese con gli altri porti liguri, il rapporto con il traffico passeggeri (citato solo in merito alle rotte di entrata e uscita dal porto) e la valutazione dell'impatto dei cambiamenti climatici in atto, solo per citarne alcuni. Sono inoltre rilevanti le carenze riguardo i modelli previsionali in materia non strettamente commerciale, i cui dati d'ingresso non appaiono aggiornati e in ogni caso utilizzati in modo non sistemico.

Alla luce della premessa fatta riteniamo opportuno portare l'attenzione della discussione verso i seguenti temi:

Trasporti

Viste le possibilità di crescita aperte dalla nuova diga, è necessario che grande attenzione al rispetto delle tempistiche di progetto venga posta sulle opere di viabilità stradale e ferroviaria (di ultimo miglio e di ampio respiro) necessarie a garantire una crescita sostenibile, senza le quali, l'incremento dei traffici connesso al porto insisterebbe su una rete di viabilità già debilitata e in sofferenza da tempo. Forti dubbi infatti sussistono sulla capienza della A7 che non è idonea a supportare ulteriore traffico di nessun tipo. Andrebbe inoltre considerato come strumento di potenziamento della viabilità stradale il progetto "Genovina" che presenta una serie di vantaggi, anche in merito alla viabilità da e per il porto, rispetto a quelli preventivati con la costruzione della Gronda di Ponente citata nel Dossier di Progetto.

Vista la volontà di incrementare sensibilmente la quota dei traffici in ingresso e uscita dal porto mediante ferrovia, vanno considerate una serie di criticità relative alle infrastrutture ferroviarie che, se non adeguatamente affrontate, ridurranno pesantemente i benefici derivanti da questa scelta.

Primo fra tutti è necessario verificare che il completamento dei lavori del cosiddetto Nodo Ferroviario, indispensabile per garantire il trasporto pubblico nel ponente genovese, non accumuli ulteriori ritardi, così da poter destinare a seguito della conclusione dei lavori, l'attuale linea ferroviaria litoranea "Voltri-Terralba" e la linea "Sampierdarena-Busalla", lungo la linea Storica dei Giovi, a



linee metropolitane ferroviarie.

Al fine di connettere la linea sommergibile e il parco del Campasso alle linee di valico, RFI prevede di realizzarne il collegamento mediante due linee a doppio binario entro il 2023; nonostante la realizzazione di quest'opera permarranno però alcune criticità che limiteranno la capacità delle linee nel tratto considerato. Il terzo valico infatti inizia a Genova-Fegino, precisamente a valle del Bivio Fegino, procedendo da Genova, ma nel tratto Bivio Fegino-Sampierdarena avremo una linea a doppio binario su cui confluiscono quattro linee di cui tre a doppio binario (il terzo valico dei Giovi, la linea Succursale dei Giovi, il prolungamento della bretella Voltri-Borzoli con i treni a lunga percorrenza dal Ponente, la linea per Ovada) e tutti questi incroci sono a raso con una forte riduzione della capacità. Alcune considerazioni provengono infine dalle differenti pendenze delle linee citate, (Torbella-bivio Fegino parzialmente 16‰, Sampierdarena-inizio terzo valico 16‰ con grado di prestazione 18, terzo valico 12,5‰) che rendono necessario, l'impiego di treni a trazione doppia per poter inviare sulle linee treni di standard europeo da 2000 tonnellate.

Urbanistica

La città è considerata solo una componente esterna al progetto nella quale è necessario neutralizzare alcuni degli impatti, senza prendere in considerazione il fatto che potrebbe essere l'occasione per valutare e/o realizzare una nuova connessione città/porto. L'approccio progettuale risulta infatti esclusivamente funzionale e limitato a considerazioni tecniche sull'infrastruttura diga, intesa come opera protettiva e migliorativa per l'accessibilità nautica e per la logistica, senza approfondire realmente l'impatto sulla città inteso nel senso più ampio, qualitativo e non solo funzionale; manca totalmente un approccio di tipo urbanistico e non si comprende la scelta di iniziare il dibattito pubblico riguardante la nuova diga senza procedere contestualmente con l'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale e con un master plan che coinvolgesse almeno tutta l'area urbana corrispondente alla diga. Nello specifico del progetto: le due soluzioni con l'ingresso a levante (che si discostano tra loro di poco) potrebbero condizionare negativamente dal punto di vista ambientale la fascia costiera che partendo dalla foce si estende verso est, in particolare per quanto riguarda i fondali e la qualità delle acque (banalmente sono presenti numerosi stabilimenti balneari). Si rileva in ogni caso come il nuovo carico dei traffici insisterà sempre sugli stessi spazi portuali, "comprimendo" di fatto la città invece che estenderla liberando qualche area portuale, restituendo connessioni con lo stesso, soprattutto il fronte di Sampierdarena per la quale si auspica almeno un corridoio verde che restituisca un minimo di contatto con il mare e con il Parco della Lanterna.



Impatto durante la costruzione

Nel Progetto non si fa cenno né al tipo di materiale che verrà utilizzato nella fase di costruzione né a dove verranno scaricati i fanghi dei conseguenti dragaggi.

Non viene inoltre citato il rumore subacqueo, riconosciuto come un parametro di qualità dell'ambiente marino e come forma di inquinamento già dal 1982 (UNCLOS), recepito dall'Italia con Dlgs. 190/2010 sulla base della Direttiva Quadro sulla Strategia Marina (2008/56/CE).

In aggiunta non si tiene conto del fatto che, essendo il Porto di Genova all'interno del Santuario Pelagos, (art. 5 della legge 11/10/2001 n. 391) è tenuto a seguirne le conseguenti "Linee Guida" e quindi, a ridurre il rischio di disturbo arrecato alla fauna marina e soprattutto, ad evitare qualsiasi tipo di danno fisico alle biocenosi esistenti, anche quelle detritiche e sabbiose, che sono state erroneamente definite come "solo sabbia".

Impatto post-costruzione

Deve essere avviato, al momento dell'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, avendo quindi conoscenza del futuro assetto del Porto, uno studio sul rumore e l'inquinamento della qualità dell'aria per l'area del Porto Antico e del Bacino di Sampierdarena; al fine di inserire, già durante l'aggiornamento delle aree portuali, misure volte a mitigare e ridurre l'esposizione agli inquinanti e al rumore proveniente dai futuri terminal. Lo studio dovrà essere seguito da ulteriori analisi a lavori ultimati, al fine di individuare le strategie da mettere in atto in caso di criticità e per fini di monitoraggio. Si ricorda che la Liguria è tra le Regioni coinvolte in infrazione alle Direttive Europee per non aver adottato misure appropriate per garantire il rispetto dei valori limite di qualità dell'aria. Permangono inoltre dubbi sul corretto ricambio d'acqua dello specchio portuale del Porto Antico che nel dibattito pubblico è stato definito invariato e senza problematiche.

Mare

Il Progetto affronta in modo superficiale il tema delle correnti e delle biocenosi marine non tenendo presente che il mar Ligure, oltre ad essere parte centrale di un'area marina protetta internazionale, è di fondamentale importanza per tutto il Mediterraneo; questo infatti, nonostante sia un mare chiuso, funziona come un piccolo oceano dove avviene un rapido "turnover" dell'energia che viene trasferita, tramite le correnti e gli organismi marini, dalla superficie ai fondali profondi e viceversa. Le strade che consentono questo "turnover" sono i canyon sottomarini, di cui il Mediterraneo occidentale è la zona più ricca di tutto il globo acquoso. L'accelerazione dei processi oceanografici rappresenta però anche l'autostrada attraverso cui le sostanze inquinanti si diffondono rapidamente nell'ecosistema.

Davanti a Genova sono presenti due canyon sottomarini, afferenti al Polcevera e al Bisagno, che condizionano tutti i processi che riguardano il Mediterraneo occidentale. La loro peculiarità è che sono collocati molto vicini alla costa (la batimetrica dei 1000 m è a meno di 3 miglia nautiche dalla costa) e questo li espone a tutte le interferenze provenienti da terra.

Alcune conclusioni espresse quali: "[...] una riduzione generale della concentrazione del tracciante rispetto allo stato attuale" e "[...] si può escludere che le nuove opere possano modificare l'attuale morfologia dinamica costiera." non appaiono sufficientemente suffragate da dati e modelli aggiornati, ma se risultassero errate, potrebbero pesare in modo irreversibile sul futuro della nostra Regione. Sarà quindi importante verificare, in modo approfondito, tutti gli effetti che la realizzazione della nuova Diga Foranea potrebbe avere, tenendo conto soprattutto dei limiti imposti dalle caratteristiche fisiografiche del bacino ligure.



Sociale

L'aumento dell'inquinamento, sia dell'aria che da rumore, legato ai maggiori traffici su gomma e allo stazionamento delle grandi navi, oltre alla potenziale copertura della vista/rapporto con il mare data dai container in gran parte della città, potrebbero, come già successe al centro storico, portare invece che ad un miglioramento della qualità della vita e ad una maggiore attrattiva della città, ad un suo spopolamento, in particolar modo dei quartieri retrostanti il porto e dell'area più centrale della città, impoverendo ulteriormente il capoluogo regionale.

In quest'ottica diventano pertanto fondamentali le opere compensative in chiave di sostenibilità e di confort urbano che devono essere previste da subito.

Cambiamenti Climatici

Per la Conferenza di Parigi (Cop 21) la lotta alla crisi climatica è un passaggio fondamentale e imprescindibile, che non si combatte solo con la riconversione alle energie rinnovabili, ma anche garantendo il buon funzionamento e l'integrità degli ecosistemi.

Il tema va quindi affrontato da diversi punti di vista:

- Le azioni a garanzia del funzionamento dell'ecosistema
- Le azioni positive relative alla crescita delle energie rinnovabili
- Una progettazione conscia dei cambiamenti in termini di altezza del livello del mare, dell'altezza d'onda e dei venti negli eventi straordinari che presentano tempi di ritorno sempre minori; a questo riguardo, si sottolinea l'uso di dati non aggiornati sul moto ondoso

Da questo punto di vista, si sottolinea come sia mancato nella presentazione delle diverse alternative di progetto, un riferimento a tali azioni, limitandosi ad indicare quali opere di sostenibilità, pale eoliche di altezza pari a 100 metri in prossimità del cono di atterraggio dell'aeroporto, in alcuni casi a schermo di tutta la città medievale e senza valutazioni in merito alla scarsa continuità della velocità media del vento e della capacità di resistenza alle raffiche di forza elevata, registrate negli ultimi anni.

A solo titolo di esempio si ricordano i record di vento del 2020, registrati in costa a Fontana Fresca (Genova Teriasca, quota 791 metri sul livello del mare) riportati da ARPAL:

- 02/10/2020 200.5 [km/h]
- 02/03/2020 177.1 [km/h]
- 03/10/2020 176.0 [km/h]

Possibilità di risolvere alcuni problemi della città

La realizzazione della nuova diga potrebbe essere inoltre l'occasione per spostare a mare quelle attività inquinanti, che ad oggi sorgono in un'area portuale troppo vicina alla città; esemplificativo è il caso dei cantieri navali, oggi a 700 metri dall'abitato.

La diga, così come presentata, non tiene infatti conto di tale possibilità, che dovrebbe essere presa in considerazione mediante uno studio di fattibilità.



Lavoro

In previsione di un aumento dei lavoratori portuali (peraltro non ben definito e sostenuto da una seria elaborazione) deve essere previsto un aumento dei servizi ad essi destinati, in modo da garantirne la sicurezza e la qualità del lavoro.

È necessario inoltre prevedere un'armonizzazione dei controlli sulle merci che transiteranno da e verso il Porto di Genova, anche mediante la realizzazione di un unico polo dei controlli, al fine di rendere il meno impattante possibile l'entrata e l'uscita dei mezzi dalle aree portuali.

Nel Dossier di Progetto viene fatto riferimento alle possibilità di sviluppo dell'indotto portuale relativo all'aumento dei traffici, senza però fornirne un'approfondita valutazione e quantificazione. Non esistono quindi previsioni della reale entità del potenziale beneficio economico.

Conclusioni

Occorre porre attenzione anche ai problemi non propriamente economici ma sicuramente determinanti per rendere più esteso, organico, green, condiviso e compiuto il progetto nel suo complesso.

Potrebbe essere l'occasione per rilanciare la possibilità di una progettazione/programmazione condivisa che:

- ponga Genova e il suo Porto, come Laboratorio di Sostenibilità, nel quale magari si consideri la ricollocazione delle riparazioni navali più distante dall'abitato, sperimentando inoltre forme di copertura e metodi di nuova generazione per la produzione di energia.
- realizzi un Patto tra operatori e amministratori pubblici in modo da determinare il contributo di chi potrebbe beneficiare della realizzazione del progetto alle azioni necessarie in termini di investimenti e occupazione per la sostenibilità

Una volta scelto il progetto, visto che seguirà l'iter della VIA e delle altre valutazioni previste dalla legge, sarà importante la realizzazione di un'analisi costi benefici che tenga conto della città oltre che del porto, degli altri traffici e anche degli aspetti sociali ed ambientali, sarà inoltre necessaria una reale partecipazione pubblica.

Poiché probabilmente verranno utilizzati fondi del "Next Generation EU" per la realizzazione di questo progetto, è necessario che questo sia utile alle nuove generazioni, che risponda alla richiesta di cambiare paradigma e di progettare un futuro sostenibile, in cui i fatti siano coerenti con le parole.

Genova, 01 febbraio 2021

Per l'Associazione Linea Condivisa, la Presidente
Rossella D'Acqui

associazionelineacondivisa@gmail.com
+39 010 5488097