



DIBATTITO PUBBLICO DIGA FORANEA DI GENOVA

Relazione
conclusiva

Genova
19 febbraio 2021

Indice

| | | | |
|--|-----------|---|-----------|
| Premessa | 5 | Il metodo utilizzato | 53 |
| Descrizione sintetica dell'opera | 9 | Le attività svolte | 57 |
| Considerazioni sul dibattito pubblico | 15 | La progettazione del dibattito pubblico | 57 |
| I temi emersi | 19 | Le indagini preliminari | 57 |
| Le ragioni dell'opera | 19 | Un dibattito su due livelli di interazione | 58 |
| L'opzione zero | 19 | Lo svolgimento del dibattito pubblico | 60 |
| L'analisi costi benefici | 20 | Incontro di lancio | 60 |
| Aspetti occupazionali | 23 | Gli incontri pubblici | 60 |
| Le alternative di progetto | 24 | Gli incontri della Commissione tecnica | 63 |
| Aspetti legati alla sicurezza e flessibilità delle manovre | 24 | I Quaderni degli attori | 63 |
| Aspetti legati al costo e al finanziamento dell'opera | 26 | La conclusione del dibattito pubblico | 64 |
| Aspetti legati alle attività portuali | 27 | L'informazione e la comunicazione al pubblico | 64 |
| La realizzabilità dell'opera | 29 | Sito internet del dibattito pubblico | 64 |
| Aspetti legati alle fasi realizzative (Fase a e b) | 29 | La strategia media | 65 |
| Aspetti legati ai vincoli e allo sviluppo aeroportuale | 30 | La strategia social media | 65 |
| La cantierizzazione dell'opera | 31 | Crediti | 68 |
| Aspetti legati alla continuità operativa del porto | 31 | | |
| Aspetti legati agli impatti dei cantieri sulla viabilità locale | 31 | | |
| Aspetti legati alla sicurezza dei lavoratori | 32 | | |
| Le proposte migliorative rispetto alle tre alternative progettuali | 32 | | |
| La pianificazione portuale | 34 | | |
| Aspetti legati alla capacità delle infrastrutture portuali | 35 | | |
| Aspetti legati al tema dei dragaggi | 35 | | |
| Aspetti legati ai tombamenti delle darsene di Sampierdarena | 36 | | |
| Aspetti legati ai controlli e alle attività di dogana | 36 | | |
| Aspetti legati allo sviluppo delle attività logistiche e di trasformazioni delle merci | 37 | | |
| Aspetti legati al trasferimento dei depositi chimici | 37 | | |
| Aspetti legati alla sicurezza | 38 | | |
| L'accessibilità portuale | 38 | | |
| Aspetti legati all'accessibilità ferroviaria | 38 | | |
| Aspetti legati all'accessibilità stradale | 40 | | |
| L'ambiente e il paesaggio | 41 | | |
| Aspetti legati alla qualità dell'aria | 41 | | |
| Aspetti legati alla produzione di energia da fonte rinnovabile | 43 | | |
| Aspetti legati agli impatti sull'ambiente marino | 45 | | |
| Aspetti legati all'impatto visivo | 46 | | |
| Rapporto Porto Città | 47 | | |
| Aspetti legati agli impatti su Sampierdarena e alla sua riqualificazione | 48 | | |
| Aspetti legati alla fruizione turistica e sportiva | 50 | | |
| Altri temi emersi | 51 | | |

1. Premessa

Il dibattito pubblico sulla nuova diga foranea del porto di Genova rappresenta la prima applicazione in Italia del DPCM 76/2018 (Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico), che ha introdotto il dibattito pubblico obbligatorio per la progettazione e realizzazione delle grandi opere pubbliche.

Il dibattito, come prevede la legge, è stato promosso dal proponente dell'opera, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (da ora Autorità di Sistema), che ha provveduto ad elaborare il Dossier di progetto e a collaborare attivamente a tutte le fasi del dibattito.

Il dibattito pubblico è stato coordinato da Andrea Pillon (Avventura Urbana Srl), selezionato dal proponente dell'opera attraverso una gara di evidenza pubblica.

Preme sottolineare che l'Autorità di Sistema ha deciso di avviare il dibattito pubblico rinunciando alle deroghe previste dal Decreto Legge 76/2020 (Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale), che all'art 8 comma 6 bis afferma, che "su richiesta delle amministrazioni aggiudicatrici, le regioni possano autorizzare la deroga alla procedura di dibattito pubblico, consentendo (...) di procedere direttamente agli studi di prefattibilità tecnico economica nonché alle successive fasi progettuali, nel rispetto delle norme del codice dei contratti pubblici".

Il dibattito pubblico è stato progettato nel mese di dicembre 2020, e si è aperto, come prevede la legge, con la presentazione del Dossier di progetto, il 9 gennaio 2021. Il dibattito si è chiuso con la presentazione della relazione finale del Coordinatore del dibattito pubblico il 19 febbraio 2021.

A seguito della presentazione della relazione finale sarà presentato, da parte dell'Autorità di Sistema, il Dossier conclusivo.

Il dibattito pubblico ha previsto l'organizzazione e la gestione di quattro incontri pubblici, svolti per ragioni di sicurezza in modalità on line:

- **09 Gennaio 2021**
Presentazione dell'opera e del Dossier di progetto
- **15 Gennaio 2021**
Approfondimento sullo sviluppo territoriale ed economico
- **22 Gennaio 2021**
Approfondimento sulle alternative progettuali
- **29 Gennaio 2021**
Approfondimento sugli aspetti ambientali

Parallelamente agli incontri pubblici, sono stati organizzati sette incontri

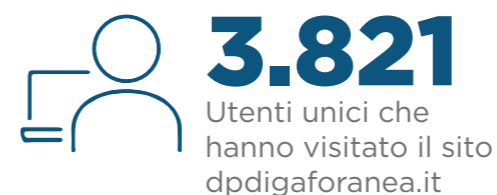
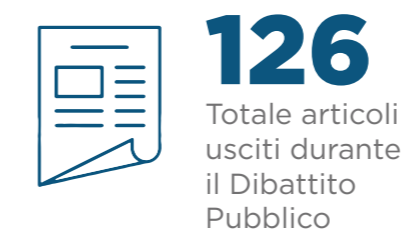
della Commissione Tecnica¹, che hanno coinvolto, le istituzioni, gli enti, le rappresentanze degli interessi, le associazioni ambientaliste e i comitati cittadini:

- **11 Gennaio 2021**
incontro con i Municipi
- **11 Gennaio 2021**
Incontro con gli enti e le organizzazioni portuali ed aeroportuali;
- **12 Gennaio 2021**
Incontro con gli operatori portuali;
- **13 Gennaio 2021**
Incontro con associazioni ambientali, culturali e comitati di cittadini;
- **19 Gennaio 2021**
incontro con le categorie economiche e di rappresentanza;
- **26 Gennaio 2021**
incontro con le organizzazioni sindacali e del lavoro;
- **27 Gennaio 2021**
incontro preliminare con enti e istituzioni chiamati ad esprimere pareri (Pre - Conferenza dei Servizi).

La presente relazione contiene, come indicato dall'art.9 del DPCM 76/2018, le attività svolte nel corso del dibattito pubblico (si veda il capitolo conclusivo); la sintesi dei temi, delle posizioni e delle proposte emerse; la descrizione delle questioni aperte e maggiormente problematiche rispetto alle quali si chiede al proponente dell'opera di prendere posizione nel Dossier conclusivo: **queste ultime sono poste sotto forma di domande al termine di ciascun paragrafo.**

¹ La Commissione Tecnica, benché non prevista per legge, è stata attivata per facilitare il confronto tra le istituzioni e gli enti interessati alla realizzazione dell'opera e le forze economiche e sociali della Città nell'ambito di incontri tecnici dedicati. La commissione è formata da: Regione Liguria, Comune di Genova, Struttura commissariale per la ricostruzione di Genova, Autorità di Sistema. Il calendario dei lavori e la restituzione degli esiti degli incontri sono stati pubblicati sul sito del dibattito pubblico e il materiale prodotto fa parte integrante della documentazione prodotta dal dibattito stesso.

Il dibattito pubblico in numeri



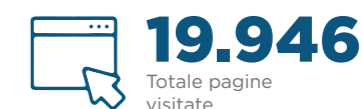
INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE



SOCIAL MEDIA



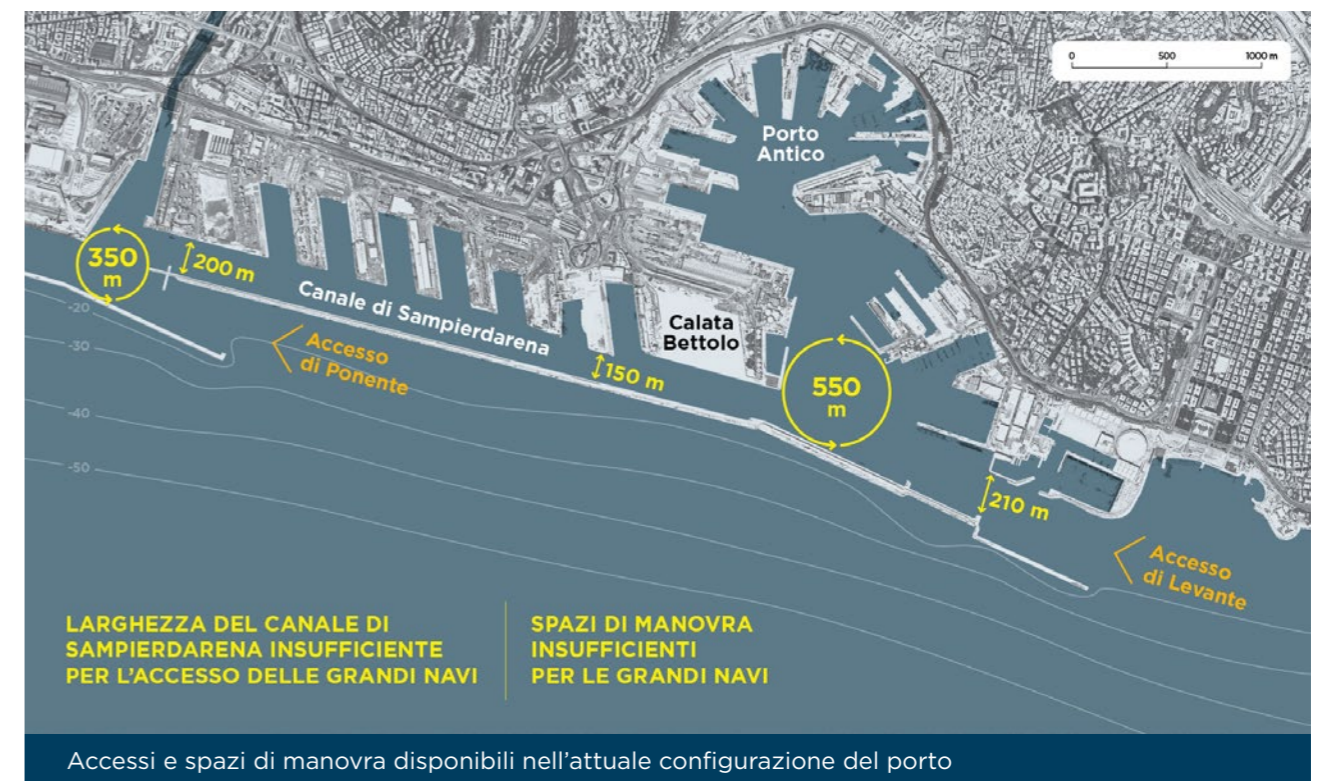
SITO INTERNET



2. Descrizione sintetica dell'opera

Il dibattito pubblico ha riguardato la progettazione di un'importante opera portuale, la nuova diga foranea, che, come illustrato nel Dossier di progetto, risponde all'esigenza di **ampliare il canale di Sampierdarena**, al fine di consentire l'accesso al Porto in sicurezza anche alle navi di grandi dimensioni. Realizzata a circa 200 metri più al largo di quella attuale, la nuova diga, ha la funzione di creare una nuova configurazione degli accessi portuali, che permetta:

- i transiti e le manovre delle navi in totale sicurezza;
- lo sviluppo dell'area portuale, attraverso l'incremento dei traffici.



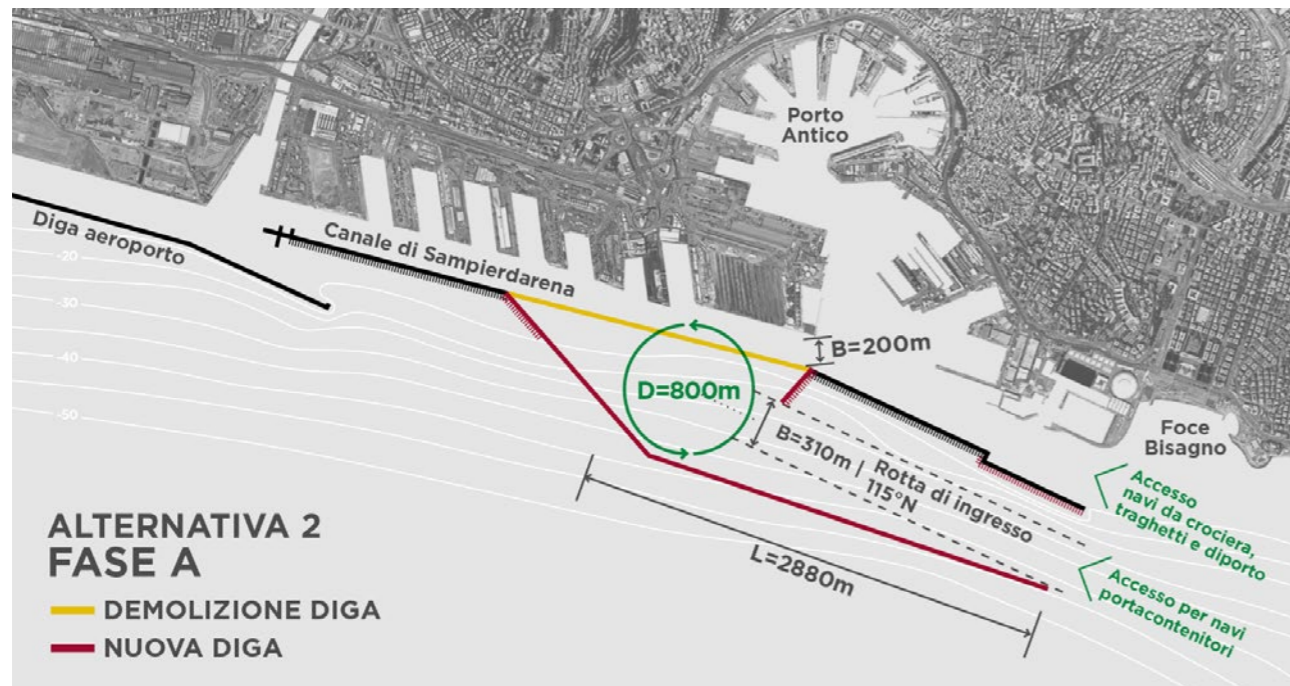
La nuova diga è progettata per consentire al Porto di Genova di ospitare in sicurezza navi più grandi, della lunghezza di 400/450 metri, senza limitare gli accessi e le manovre verso gli accosti, adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione. Senza questo intervento, si legge sempre nel Dossier di progetto, il porto di Genova rischia di non poter espandere il proprio mercato e di perdere importanti quote di quello attuale.

Al dibattito pubblico sono state presentate 3 soluzioni alternative di progetto.

SOLUZIONE

2

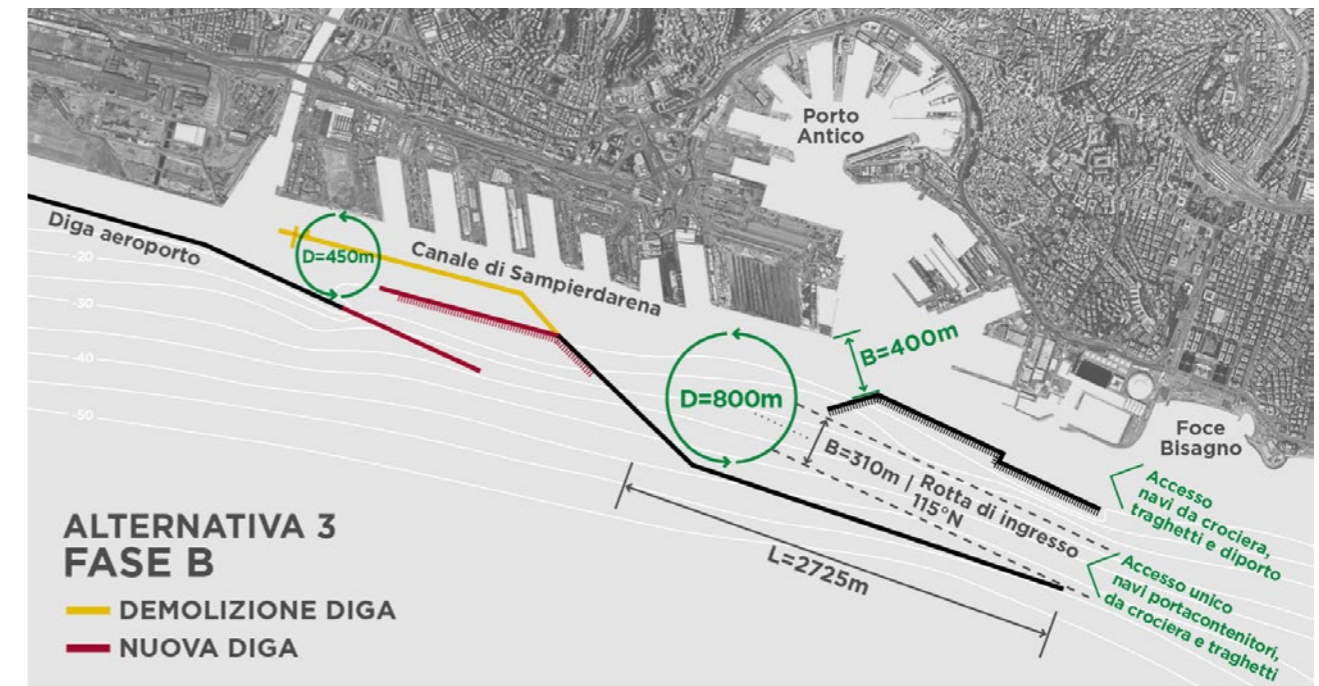
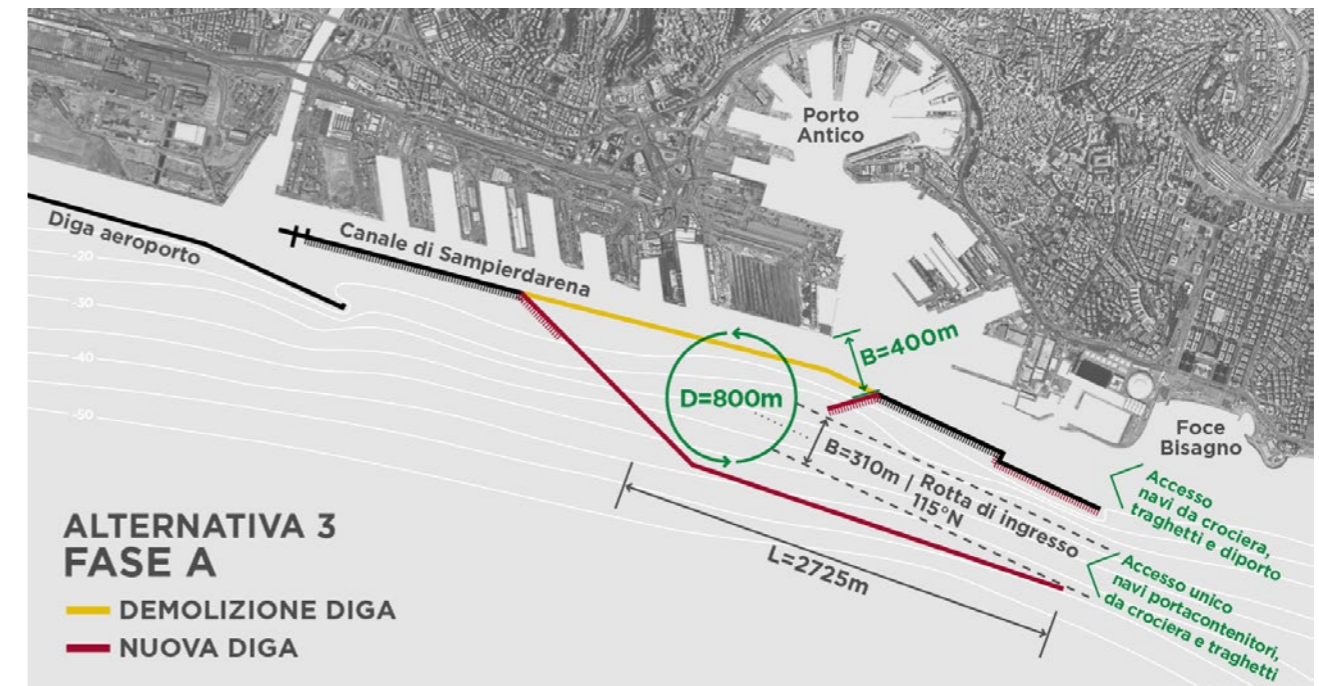
con ingresso da levante



SOLUZIONE

3

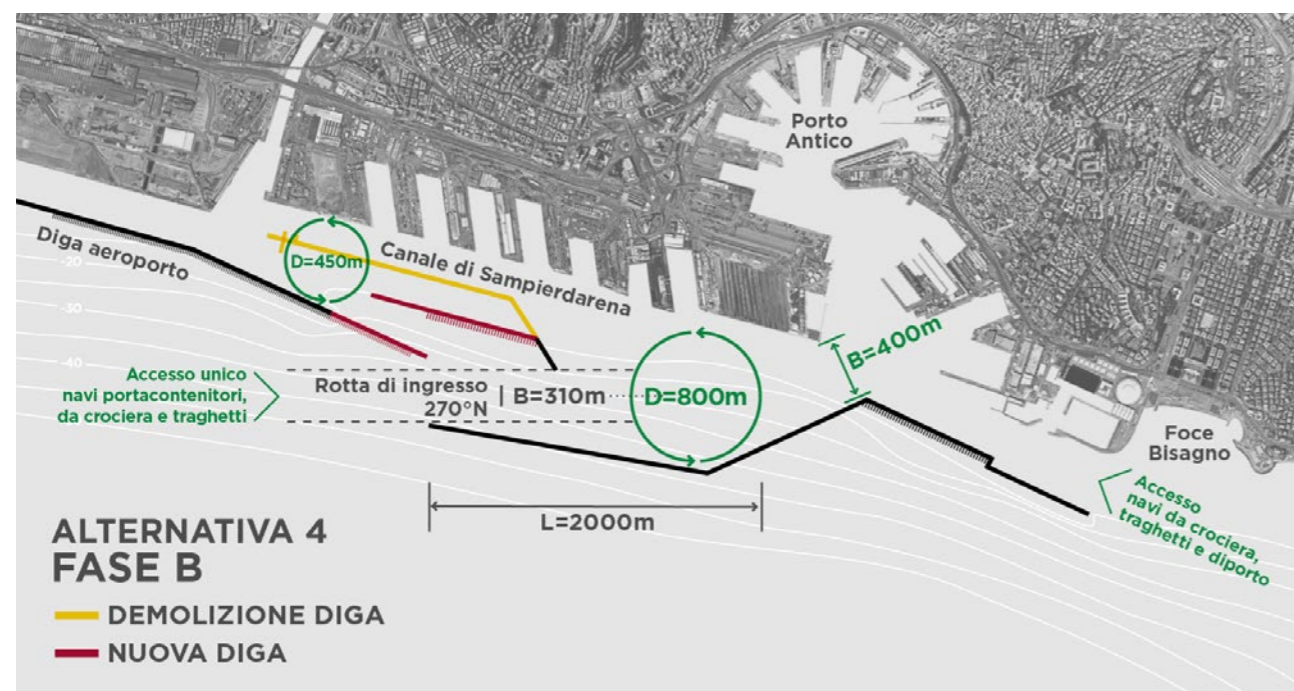
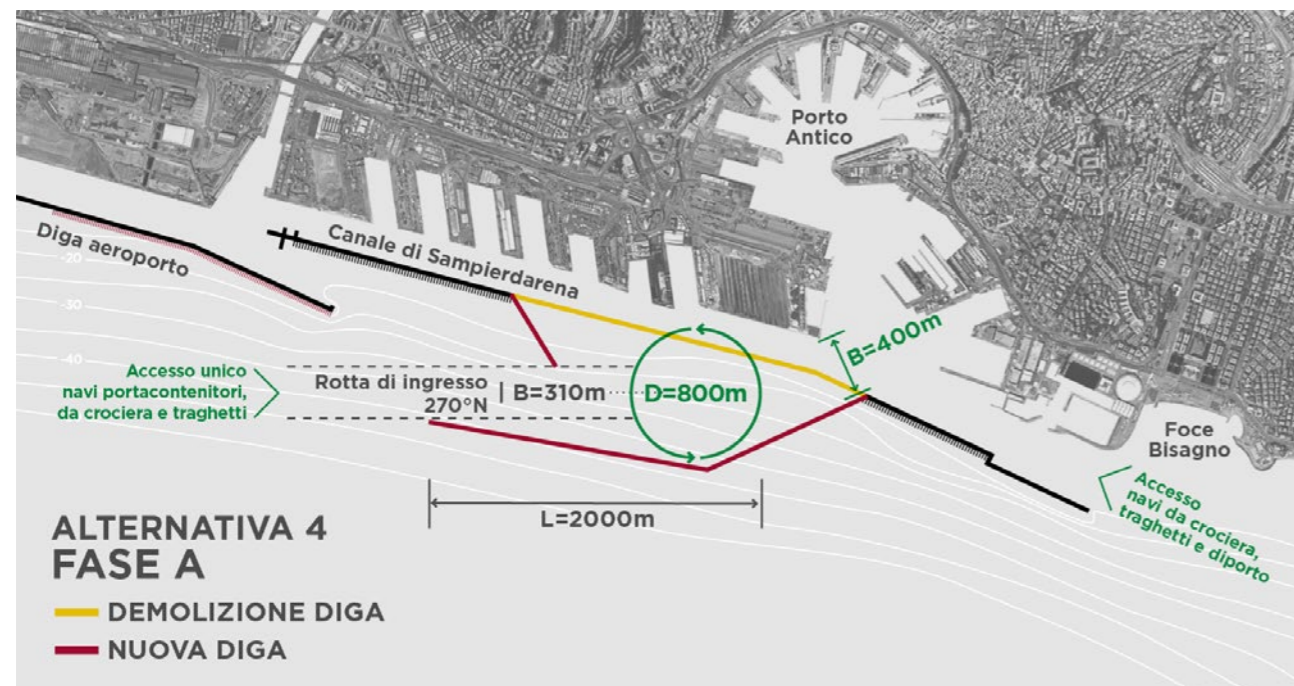
con ingresso da levante



SOLUZIONE

4

con ingresso da ponente



3.

Considerazioni sul dibattito pubblico

Il dibattito pubblico, come normalmente accade, ha ricevuto apprezzamenti e critiche. Ad essere apprezzati sono stati, in particolare, gli incontri della Commissione tecnica e le interazioni tra i progettisti, gli enti e i portatori di interesse della Città, che hanno consentito di discutere ed approfondire gli aspetti tecnici del progetto, di ricevere un numero consistente di osservazioni (Quaderni degli attori) e di affrontare alcune criticità in una fase ancora preliminare della progettazione². Le critiche hanno invece riguardato i tempi del dibattito, giudicati troppo ristretti, e le modalità di interazione on line, giudicate da alcuni poco interattive³.

A commento a tali critiche, è opportuno in questa sede sottolineare come i tempi del dibattito siano stati effettivamente molto compressi, per decisione del proponente, che ha limitato la durata del dibattito a 40 giorni naturali consecutivi; tuttavia, occorre evidenziare come ciò non abbia impedito che emergessero moltissime posizioni e sensibilità, diverse fra loro, rispetto alle questioni più rilevanti, e che anzi sia stato possibile raccogliere un numero considerevole di osservazioni, proposte migliorative e critiche rispetto al progetto e alla sua realizzazione.

Sembra inoltre, essersi registrata una certa consapevolezza, da parte dei partecipanti al dibattito, della necessità di svolgere il processo di ascolto e confronto in modo compatibile con i vincoli che consentissero l'accesso al finanziamento dell'opera. Opera che, se il proponente deciderà di proseguire nella sua realizzazione, potrebbe essere in parte finanziata attraverso il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Recovery Plan), che prevede, come noto, una tempistica definita e molto serrata.

Per quanto riguarda gli aspetti di interazione con il pubblico si è optato per un metodo che consentisse, se pur con una modalità a distanza, di raccogliere il maggior numero di domande ed osservazioni, attraverso una sintesi dei temi e delle domande pervenute dal pubblico. Questo metodo ha inizialmente spiazzato alcuni partecipanti, che avrebbero preferito poter intervenire in diretta, anziché vedere le proprie domande e/o osservazioni sintetizzate dal Coordinatore del dibattito pubblico. Queste critiche sono però giunte solo nel corso del primo incontro. Successivamente, il metodo è stato accettato e non ha creato problemi nella gestione dei successivi incontri. Infine, si deve registrare che alcuni partecipanti si sono dichiarati insoddisfatti delle risposte ricevute nel corso degli incontri.

Il dibattito, come spesso accade, ha aperto una discussione pubblica che è andata al di là della sola diga foranea, ed ha interessato la pianificazione e la programmazione portuale, il complesso e delicato rapporto tra "città e porto" e gli impatti sui quartieri maggiormente interessati dal futuro sviluppo portuale (in particolare il Quartiere di Sampierdarena). Su questi argomenti il dibattito, oltre ad aprire la discussione e consentire l'emergere di posizioni

² Apprezzamenti verso il dibattito pubblico sono presenti nei Quaderni di Assagenti Genova, Più Europa Genova, Lorenzo Ventura, Lino Tirelli.

³ Per quanto riguarda le critiche al dibattito pubblico si vedano i Quaderni di Giulio Andrea Tozzi; Alessandra Gazzotti; Federico Martinoli, Fridays for Future Genova, Comitato Lungomare Canepa.

e proposte, è stato in grado solo in parte di dare risposte. Questi temi, che saranno descritti nei prossimi paragrafi, suscitano un forte interesse da parte di una molteplicità di attori, e il dibattito pubblico non può che segnalarli e trasferirli all'Autorità di Sistema e alla Città affinché siano adeguatamente trattati. Da qui la richiesta, da parte di diversi attori, che "continui la fase di ascolto e relazione con gli attori che hanno partecipato al dibattito, ne siano integrati di nuovi e che i cittadini che saranno interessati principalmente dagli effetti di questa opera, in particolare (per) gli abitanti di Sampierdarena, siano coinvolti nella definizione delle eventuali opere di mitigazione e compensazione che dovranno essere previste in caso di avvio dei lavori"⁴.

Infine, un'ultima considerazione. Il dibattito pubblico, per quanto già realizzato volontariamente per importanti infrastrutture ed interventi pubblici⁵, è uno strumento relativamente giovane che necessita di continui aggiustamenti metodologici e che, soprattutto, richiede di essere accompagnato da un giusto approccio tecnico e culturale. Questo significa che tutti gli attori che contribuiscono alla sua realizzazione, compreso il pubblico che ne prende parte, sono chiamati a maturare l'esperienza necessaria per comprenderne appieno i meccanismi. Da questo punto di vista uno degli elementi più significativi riguarda il fatto che i progetti sottoposti a dibattito, come appunto quello della diga foranea, vengono presentati al pubblico in una fase preliminare di elaborazione progettuale, ossia quando i fenomeni e le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera sono state studiate ma non ancora definite in tutti i dettagli. Aprire il dibattito pubblico in questa fase della progettazione è particolarmente importante perché consente di raccogliere osservazioni, critiche e suggerimenti, quando il progetto è ancora effettivamente modificabile. Se, da un lato, questa scelta porta degli indubbi vantaggi, consentendo al proponente di raccogliere le informazioni necessarie per migliorare o, eventualmente, rinunciare al progetto, dall'altro espone i progettisti ad una discussione pubblica che spesso avviene su dati e valutazioni ancora parziali, che non consentono, almeno nella fase del dibattito pubblico, di dare risposte esaustive. Nel nostro caso questo è accaduto in parte per le osservazioni raccolte sul documento preliminare di Analisi Costi Benefici, sull'organizzazione, la gestione e gli impatti dei cantieri, su specifici aspetti ambientali e sui vincoli aeroportuali.

⁴ Tratto dal Quaderno di Legambiente Liguria.

⁵ Dibattiti pubblici volontari realizzati: dibattito pubblico sulla Gronda di Genova, dibattito pubblico sul Potenziamento in sede del sistema tangenziale ed autostradale di Bologna, dibattito pubblico sulla Riapertura dei Navigli di Milano. Dibattiti pubblici attivati attraverso la legge regionale toscana sulla partecipazione: dibattito pubblico sul Porto di Livorno e dibattito pubblico sulla gestione dei gessi di Gavorrano.

4. I temi emersi

Le ragioni dell'opera

Nel corso del dibattito non si è manifestata una opposizione consolidata contro la realizzazione dell'opera. Nonostante diverse criticità, che saranno illustrate nei paragrafi successivi, sembrano condivise le ragioni dell'intervento, soprattutto per quanto riguarda l'incremento dei livelli di sicurezza delle manovre portuali. Più critiche invece le posizioni che attengono alla sostenibilità economica dell'intervento, agli scenari di sviluppo dei traffici portuali (di cui si parlerà nei paragrafi successivi) e ai possibili vantaggi per la collettività derivanti dalla realizzazione dell'opera⁶.

È necessario segnalare che, nella maggior parte dei casi, anche chi ha espresso posizioni più critiche, si riconosce, o per lo meno non si nega, le ragioni dell'intervento, pur evidenziando alcune lacune progettuali e/o carenze di pianificazione e programmazione degli interventi portuali nel suo complesso. Solo in rari casi, invece, si registra una opposizione marcata rispetto alla realizzazione dell'opera⁷.

Infine, è importante segnalare, che anche le posizioni più favorevoli all'opera, legano la sua realizzazione all'attuazione del Programma straordinario di sviluppo portuale, soprattutto per quanto riguarda il completamento delle infrastrutture ferroviarie e stradali che dovranno garantire una migliore e più efficace accessibilità portuale (anche questo tema sarà approfondito nei paragrafi successivi).

L'opzione zero

Alcune osservazioni riguardano l'opzione zero, ossia l'ipotesi di non intervento. Si contesta che la reale possibilità di non realizzare l'opera non sia stata adeguatamente presa in considerazione. In particolare si sottolinea, che in assenza di diga foranea i traffici portuali, in termini di TEU movimentati, rimarrebbero praticamente inalterati⁸.

⁶ "Contrariamente alle affermazioni contenute nei Dossier Diga, noi affermiamo che detto progetto di mega diga, così come proposto nella sua nuda struttura edilizia lineare, è funzionale agli interessi di un ristretto gruppo economico, non solo di imprenditori e terminalisti locali e nazionali, ma in larga prevalenza di imprese internazionali ben distanti dagli interessi economici, occupazionali ed ambientali della città". Tratto dal Quaderno di Giovanni Spalla e Andrea Agostini.

⁷ Si veda il Quaderno di Fridays for Future Genova. Si veda anche il Quaderno di Federico Martinoli (Comitato per il dibattito pubblico sul Porto di Genova), in particolare quando afferma che "l'attuale progetto di porto post-diga ne confermi proprio l'insufficienza (...) che senso ha proporre una piastra solo container a Sampierdarena, mentre a pochi chilometri abbiamo Prà, Vado e La Spezia, che anch'esse puntano su questo traffico?".

⁸ Si veda il Quaderno di Fridays for Future Genova dove si afferma che "nello scenario No-diga sono stati fatte assunzioni erronee per quanto riguarda la rapida decrescita dei traffici nel porto di Sampierdarena, nel caso in cui la diga non venisse realizzata. Da un lato non viene istintivo considerare gli attuali concessionari delle banchine come degli ingenui boccaloni che avrebbero firmato contratti pluriennali per i rinnovi delle concessioni quando i traffici starebbero per crollare (secondo le ipotesi dei proponenti del progetto), anche perché invece finora i concessionari delle banchine hanno dato prova di essere in grado di sviluppare al massimo i traffici anche in presenza di cattive condizioni economiche globali. Per questo le ipotesi di crollo rapido del business in caso di non realizzazione della diga non è realistico. Inoltre, considerando separatamente le due componenti di traffico, una di lunga distanza ed una più vicina, Europa, Mediterraneo e nord-africa, la seconda dovrebbe comunque crescere nel tempo al ritmo previsto per la crescita internazionale dei traffici, cioè intorno al 3% annuo, in ogni caso. La componente di lunga distanza, in assenza di diga, dovrebbe comunque permettere l'accosto di navi da 400 metri unicamente nel terminal Bettolo mentre negli altri terminal permette quello di tutte le navi di prossima costruzione di classe inferiore e di tutte quante le navi attualmente in circolazione (che non sarebbero certo dismesse da un giorno all'altro, anzi nello shipping navi con decine di

Rispetto a queste obiezioni, nel corso degli incontri, è stato ribadito dai progettisti dell'opera, che l'opzione zero è stata considerata, ossia si è simulata la previsione dei traffici di contenitori, nel caso non venisse realizzata la nuova diga foranea. I progettisti hanno affermato che i traffici di contenitori nel bacino di Sampierdarena, in assenza dell'opera, verrebbero dimezzati a causa dell'impossibilità per le grandi navi di accedere al bacino di Sampierdarena, con la conseguenza di non poter mantenere i traffici delle grandi navi extra Mediterraneo. È stato stimato, in uno scenario più probabile, che i traffici di contenitori per i terminali di Sampierdarena passerebbero da circa 1 milione di TEU all'anno a circa 400.000 TEU. In uno scenario più ottimistico, senza la nuova diga, invece è stato valutato che i traffici contenitori si possano mantenere ai livelli attuali, in relazione ai recenti investimenti dell'Autorità di Sistema, ma certamente non si avrebbe uno sviluppo del porto che invece, con la nuova diga, consentirebbe di incrementare i traffici contenitori di 2,5 volte nei prossimi 15 anni⁹.

Si ricorda infine che la stessa normativa che istituisce il dibattito pubblico, DPCM 76/2018, all'art 1, comma 1, lettera a, stabilisce che il dibattito è "il processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunità" delle opere, oltre che "sulle soluzioni progettuali", introducendo di fatto anche una valutazione sulla possibilità di non realizzare l'intervento.



A seguito di quanto emerso nel corso del dibattito pubblico, il proponente, intende proseguire o meno con la realizzazione dell'opera?

L'analisi costi benefici

Il tema relativo alla sostenibilità economica dell'intervento e al relativo documento preliminare di Analisi Costi Benefici è stato oggetto di molta attenzione nel corso del dibattito pubblico. Il documento è stato presentato nell'incontro pubblico del 15 gennaio 2021, dedicato ad inquadrare l'opera nel contesto più ampio di sviluppo economico e territoriale, e successivamente pubblicato sul sito del progetto.

Dal dibattito sono emerse alcune obiezioni che riguardano l'impostazione complessiva dell'analisi¹⁰ e in particolare:

- l'esigenza di comprendere in maniera più approfondita i costi e i benefici che l'opera produrrà sulla collettività chiamata a contribuire alla sua realizzazione, con la richiesta di integrare le analisi con uno sguardo continentale e nazionale¹¹;

anni di età sono molto frequenti). Se su questa componente di lunga distanza si può considerare una elevata decrescita del 6% annuo, si vede che la somma delle due rimane praticamente stabile e la decrescita di business in assenza della diga sarebbe trascurabile".

⁹ Per approfondimenti si veda il Documento preliminare di Analisi Costi Benefici, e in particolare il capitolo 5.5. "Le previsioni dei traffici del Porto di Genova per lo scenario inerziale: alternativa zero o di "no project".

¹⁰ Si veda il Quaderno di Rossella d'Acqui - Linea Condivisa.

¹¹ Si veda il Quaderno di Paolo Puliafito, in particolare quando afferma che "sembra che l'ACB sia stata principalmente concepita per raggiungere l'obiettivo di far risultare il progetto in "priorità alta", piuttosto che preoccuparsi di affiancare o inglobare analisi atte a valutare tutte le condizioni interne ed esterne, organizzative e di assetto, contrattuali e istituzionali, politiche e sociali in grado di avere un peso sull'esito della decisione di costruire la nuova diga, nonché sulle conseguenze socioeconomiche". Si veda inoltre il Quaderno di Legambiente Liguria, in particolare quando si afferma che "questa visione e questo approccio determina una bulimia infrastrutturale che ha come unico indicatore e riferimento il PIL e non altri indicatori, che

- la necessità di un ampliamento dell'orizzonte di analisi, al fine di valutare la possibile concorrenza che la nuova porzione di porto, resa agibile alle grandi navi, potrà fare agli altri porti, sia del Tirreno Settentrionale, sia della Unione Europea (francesi e del nord Atlantico in particolare)¹²;
- la richiesta di inserire nelle valutazioni anche le esternalità che l'opera potrebbe avere, sul fronte della sicurezza, della tutela ambientale, della riduzione degli effetti climateranti¹³.

Inoltre, oltre a queste considerazioni che riguardano l'impostazione generale dell'analisi, sono emerse alcune considerazioni puntuali che riguardano prevalentemente:

- i tassi di crescita dei traffici marittimi utilizzati per le valutazioni (incremento annuo del 4%), considerati troppo ottimistici¹⁴;
- una sovrastima dei benefici, in quanto non sarebbero state considerate le limitazioni imposte dagli attuali vincoli aeroportuali, che impedirebbero l'accesso delle grandi navi porta contenitori nei terminali di ponente¹⁵;
- la mancanza di valutazione dei costi ambientali nella fase di costruzione dell'opera, che non considerano i costi equivalenti di CO₂ prodotti nella fase di realizzazione dell'opera¹⁶.

Queste ultime tre considerazioni portano gli estensori delle osservazioni, a sostenere che se venissero riviste al ribasso le stime di crescita e se si conteggiassero i costi ambientali "il rapporto Benefici su Costi e il Valore Attuale Economico Netto" sarebbero "completamente diversi", tanto che

dovrebbero essere considerati di fronte ad opere mastodontiche e che utilizzano fondi economici di origine pubblica, come quelli relativi al benessere equo e sostenibile (BES) sviluppati dall'ISTAT e dal CNEL, "per valutare il progresso di una società non solo dal punto di vista economico, come ad esempio fa il PIL, ma anche sociale e ambientale e corredato da misure di disuguaglianza e sostenibilità".

¹² Si veda il Quaderno Assagenti, in particolare quando si afferma che "appare anche utile far presente che le opere sopra elencate potranno portare il nostro porto ad un livello di traffico potenziale così come ben espresso dagli studi presentati e come emerso dall'analisi costi benefici, ma che tali traffici non confluiranno su Genova solo per aver realizzato queste infrastrutture, ma dovranno essere conquistati rispetto ad altri competitor portuali internazionali dove questi traffici sono consolidati da anni". Si veda anche il Quaderno di INU Liguria, in particolare quando si afferma che "sarebbe a nostro avviso opportuno inquadrare questo intervento (peraltro già finanziato con fondi statali e del quale non si intende mettere in discussione l'opportunità) nell'ambito più generale del sistema dei traffici nell'area mediterranea, anche in funzione delle fondamentali dinamiche di potenziale modificazione dei flussi di merci e persone (dal momento che anche la quota crocieristica viene in qualche misura ad essere interessata dalla nuova opera) in relazione alle condizioni al contorno relative a questioni di generale geografia economica". "Si tratta di valutare, pur nella difficoltà di disegnare scenari futuri potenziali (...) come il potenziamento delle "capacità di carico" dello scalo genovese possa andare ad impattare sul generale sistema trasportistico (non solo via mare) del nord Italia, onde anche avere contezza di come tale potenziamento si colleghi rispetto ad alcuni fondamentali scenari strategici di sviluppo economico, infrastrutturale ed insediativo del Nord-ovest e non solo".

¹³ Si veda il Quaderno di Enzo Tortello.

¹⁴ "Questi tassi non corrispondono con quelli proposti da ITF (International Transport Forum dell'OECD, Organisation for Economic Co-operation and Development), che prevede un tasso annuale di 3.2% fino al 2050, né di McKinsey (...) che prevede una crescita a tassi più ridotti, tra un conservativo 1.9% ed un ottimistico 3.2% per anno fino al 2050". Inoltre, la "crescita nell'acquisizione di traffici, al termine dei lavori di costruzione della diga, è inoltre irragionevolmente ripida, in confronto, per esempio, con quanto successo al non distante porto container di Prà, che ha dimostrato tassi di crescita elevati ma più ragionevoli a fronte di migliori tecniche che ne incrementavano la potenzialità di espansione". Tratto dal Quaderno di Fridays for Future Genova.

¹⁵ Si vedano i Quaderni di Fridays for Future Genova e di Piero Righi (Aeroporto di Genova Spa).

¹⁶ "Se si vanno invece ad aggiungere alla valutazione i costi derivati dalla costruzione della diga stessa, lo scenario cambia drasticamente (...) ipotizziamo di usare un costo di 100€/tCO₂e (si noti che molti accademici propongono di utilizzare una valorizzazione più elevata dei reali costi prodotti dal riscaldamento globale e non c'è una valutazione in grado di quantificare il rischio che si andrebbe ad incorrere se superassimo un "tipping point", cioè un punto di non ritorno climatico e si finisce in scenari di "terra calda", con disastri non ben quantificabili ma sicuramente epocali). Con un ordine di grandezza di emissioni di CO₂ di 10 Milioni di tonnellate di CO₂, liberate nella realizzazione del progetto per la nuova diga foranea, si ottengono costi, come minimo, di 1 Miliardo di Euro, senza contare in questa cifra i costi di altre esternalità (inquinamento dell'aria, dell'acqua, rumore, incidenti in fase di realizzazione ecc). Tratto dal Quaderno di Fridays for Future Genova. Su questi temi si veda anche il Quaderno di Enzo Tortello.

il progetto non sarebbe “economicamente saldo”¹⁷. In sintesi, secondo i sostenitori di questi tesi, l'analisi così rivista porterebbe ad “una bocciatura del progetto”¹⁸.

Infine, sempre per quanto riguarda la stima dei benefici e dei costi che l'analisi dovrebbe considerare, si segnalano le posizioni di coloro, che auspicano che l'analisi sia rivista, alla luce:

- “dei rapporti contrattuali fra l'Autorità e i concessionari” e la possibile variazione dei canoni di concessioni a seguito di una valorizzazione commerciale delle aree date in concessione¹⁹;
- dei benefici derivanti dallo sviluppo del comparto industriale e in particolare dei cantieri navali e della nautica da diporto²⁰.

Le osservazioni e le criticità raccolte, che il dibattito pubblico pone all'attenzione del proponente, interessano il documento preliminare di Analisi Costi Benefici che probabilmente risente della scelta, corretta, che la normativa ha fatto di collocare il dibattito in una fase iniziale della progettazione, quando è ancora possibile discutere di diverse alternative. Questo porta come conseguenza naturale che la formulazione della analisi costi benefici, nelle rigide forme richieste dalla normativa nazionale e comunitaria, debba seguire, se non la scelta dell'assetto progettuale definitivo, almeno la focalizzazione su poche alternative che il dibattito ha consentito di selezionare. Per questa ragione è emersa dal dibattito la richiesta di ampliare nelle successive fasi di progettazione l'analisi costi benefici, affinché possa meglio rispondere alle esigenze di conoscenza segnalate dagli attori intervenuti nel dibattito e a quelle degli organismi ministeriali e comunitari che saranno chiamati a decidere in merito alla coerenza del progetto con gli obiettivi delle rispettive politiche di sviluppo infrastrutturale e di miglioramento ambientale²¹.



A seguito delle osservazioni emerse il proponente conferma la sostenibilità economica dell'opera? E come si pone rispetto alle richieste di integrazione del documento preliminare di analisi costi benefici, avanzate nel corso del dibattito pubblico?

¹⁷ “Allo stato, quindi, le valutazioni di incremento di traffici, ed i risultanti Benefici economici e di Occupazione, devono essere rivisti al ribasso, minimo di un 10%. Questo fa decisamente scendere verso il valore 1 il rapporto Benefici/Costi, rendendo men che positivo il giudizio e spingendo una scelta decisionale verso l'Opzione Zero (mai seriamente considerata nei documenti, se non come caso limite statistico), cioè di NON realizzare l'opera”. Tratto dal Quaderno di Fridays for Future. Su questi temi si veda il Quaderno di Riccardo degli Innocenti (Comitato per il dibattito pubblico sul Porto di Genova).

¹⁸ Si veda il Quaderno di Fridays for Future Genova.

¹⁹ “Un'altra lacuna nell'analisi economica citata nel dossier sembra essere quella riguardante i rapporti contrattuali fra l'Autorità e i concessionari. Non si fa alcuna menzione della possibilità che le concessioni e segnatamente i canoni di concessione possano essere variati in conseguenza della costruzione della diga. È di tutta evidenza che il valore commerciale delle aree date in concessione, assunto come riferimento per il calcolo degli oneri di concessione, aumenti significativamente per effetto della costruzione della diga”. Tratto dal Quaderno di Paolo Puliafito.

²⁰ Si vedano i Quaderni di Confindustria Genova e Genova for Yachting.

²¹ Si veda il Quaderno di Rossella d'Acqui (Linea Condivisa), in particolare quando afferma che “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”.

Aspetti occupazionali

Forte interesse è stato dedicato al tema dell'occupazione e del lavoro. La realizzazione della nuova diga è infatti riconosciuta come un elemento che potrebbe garantire lo sviluppo dei traffici portuali e di conseguenza l'occupazione.

In merito a questo specifico aspetto nel corso del dibattito è emerso che, “accanto alla progettualità economico/ingegneristica, occorre attivare una specifica progettualità economico/sociale, in modo che i lavoratori attuali e futuri possano riconoscersi e ritrovarsi nelle prospettive che la realizzazione dell'opera apre”. Si chiede, in altre parole, che accanto ai temi della sicurezza e delle tutele, si affronti anche il tema della qualità del lavoro (del “lavoro buono”) e che “al momento del passaggio alla fase realizzativa dell'opera” sia avviato un “progetto Lavoro, che veda, accanto alle relazioni sindacali di ambito portuale, il concorso attivo delle Istituzioni locali ed il contributo dei soggetti territoriali che possono apportare competenze”²².

Inoltre, sempre sul tema del lavoro è stata fatta una precisazione: “per l'interesse generale ha un peso decisivo lo sviluppo del mercato del lavoro. Con ciò intendiamo il miglioramento dell'attuale occupazione portuale sotto il profilo della sicurezza e della salute, della stabilità contrattuale e della qualificazione professionale, e la sua rigenerazione per il futuro attraverso un turn over di nuova occupazione, giovanile e femminile, formata ai nuovi profili professionali e alle nuove tecnologie. Una rigenerazione che implica l'adozione di misure già in parte previste dalla legge per il riconoscimento del carattere usurante del lavoro sulle banchine e per l'eventuale ricollocazione dentro il porto con altre mansioni adeguate a certe condizioni psico-fisiche”²³.

Le previsioni di crescita occupazionale hanno però destato qualche perplessità da parte dei partecipanti al dibattito pubblico, che hanno avanzato diverse domande di chiarimento. Il tema più discusso ha riguardato la quantificazione delle nuove unità di lavoro create a seguito dell'entrata in esercizio della nuova diga e dell'incremento stimato dei traffici. In particolare, nel documento preliminare di Analisi Costi Benefici si stimano 11.000 nuove unità di lavoro nella fase di costruzione dell'opera (tra dirette, indirette ed indotte) e circa 3000 unità derivanti dall'incremento dei traffici. Le perplessità emerse riguardano “la produttività media annua per addetto” utilizzata per quantificare le nuove unità di lavoro.

Nel corso del dibattito è stato chiarito che, in via cautelativa, è stato utilizzato il valore di 1.300 TEU per addetto²⁴. L'Autorità di Sistema, nel corso dell'incontro pubblico del 15.01.21, dedicato allo sviluppo territoriale ed economico, ha inoltre precisato che “la diga va vista all'interno di un piano di azione molto più ampio che ha ricadute molto diversificate”. Secondo gli studi realizzati, l'insieme delle opere previste dal programma straordinario degli interventi portuali “(...) dovrebbe portare ad un aumento delle unità lavorative, principalmente nel settore della costruzione, tra le 22.000 e le 37.000 unità (tra dirette, indirette e indotte)”²⁵.

I dati forniti non hanno però convinto tutti. Sono infatti giunte osservazioni che sostengono che le 1.800 unità di lavoro create con la realizzazione della

²² Si veda il Quaderno di Raffaele Gazzari (A.C.L.I. Genova).

²³ Si veda il Quaderno di Josè Nivoj (USB Genova).

²⁴ Su questo punto si veda il resoconto dell'incontro pubblico del 15.01.21 e in particolare l'intervento del Prof. Paolo Sammarco, autore assieme alla dott.ssa Simonetta Migliaccio del documento preliminare di Analisi Costi Benefici, in cui si specifica: “(...) che sono stati utilizzati i parametri generali usati nel settore”; “(...) È un dato, peraltro, che è stato elevato e portato a un valore conservativo più alto per prendere in considerazione il progressivo ingresso di sistemi di automazione che potrebbero ridurre la mano d'opera”.

²⁵ Si veda intervento di Paolo Emilio Signorini (Presidente dell'Autorità di Sistema). Resoconto incontro pubblico del 15.01.21 dedicato allo sviluppo territoriale ed economico.

nuova diga sarebbero in gran parte assorbite dall'incremento "del numero di camion nel porto, che dopo il termine della realizzazione della diga, arriverà ad essere tra le 1.300 e 1.500 unità", pertanto, "l'incremento nel numero dei lavoratori diretti portuali si deve stimare quindi in 300-500 al massimo"²⁶.



Il proponente, alla luce di quanto emerso, conferma le previsioni di crescita occupazionale presentate nel corso del dibattito?

Le alternative di progetto

Uno dei temi maggiormente discussi riguarda le alternative di progetto. Nel corso del dibattito, le tre soluzioni sono state presentate e discusse più volte e in particolare, nel primo incontro pubblico, dedicato alla presentazione del Dossier di progetto (09.01.21), nell'incontro di approfondimento delle alternative progettuali (22.01.2021) e in tutti gli incontri della Commissione tecnica.

Le tre soluzioni, pur presentando layout e caratteristiche funzionali differenti rispettano, come indicato nel Dossier di progetto e confermato dalla Capitaneria di Porto, "(...) le distanze previste per poter svolgere manovre all'interno degli specchi acquei portuali nel rispetto delle indicazioni del PIANC" (norme di sicurezza fissate dalla *World Association for Waterborne Transport Infrastructure*)²⁷.

L'analisi e la discussione delle tre soluzioni ha consentito di far emergere vantaggi e svantaggi delle alternative proposte, sotto diversi aspetti.

Aspetti legati alla sicurezza e flessibilità delle manovre

Nel corso del dibattito è emerso che:

- le soluzioni di levante (2 e 3) "(...) offrono coefficienti di sicurezza maggiori nella fase di ingresso e uscita dal porto e questo in virtù dello sviluppo della canaletta per la diga foranea che rispetto all'imboccatura di ponente (soluzione 4) è 800 metri più lunga", equivalenti a due lunghezze navi (rispetto alle navi di progetto di 400 metri). "In condizioni meteomarine sfavorevoli, si ha più tempo a disposizione per voltare in sicurezza i rimorchiatori che, su navi di queste dimensioni, sono almeno quattro unità, due a prua e due a poppa, permettendo così di arrivare a lambire il cerchio di evoluzione con già tutti e quattro i rimorchiatori voltati. Questo non avviene in maniera uguale nel layout con imboccatura da ponente laddove, essendo più corta la diga foranea di circa 800 metri, si arriva a voltare i rimorchiatori quando la nave è già all'interno del cerchio di evoluzione"²⁸;

26 Si veda il Quaderno di Fridays for Future Genova, in particolare quando si afferma che "si può notare che in tabella 7-6 del documento Costi Benefici, il massimo numero di lavoratori in più (comprendendo sia i lavoratori diretti che quelli indiretti di tutta la filiera portuale) è di 1.800, e questo nel 2040 l'incremento del numero di camion nel porto, dopo il termine della realizzazione della diga, arriverà ad essere tra le 1.300 e 1.500 unità l'incremento nel numero dei lavoratori diretti portuali si deve stimare quindi in 300-500 al massimo. Un investimento pubblico di 1 miliardo almeno per creare 300-500 posti di lavoro (e con elevatissimi danni alla salute, alla qualità della vita dei cittadini genovesi ed all'ambiente) significa tra 2 e 3 milioni a lavoratore. È un buon investimento? Non si potrebbero investire invece gli stessi soldi in attività sostenibili, che creano anche più posti di lavoro? [Si tratta di una domanda retorica, la risposta è SÌ]".

27 Si veda resoconto dell'incontro del 22.01.21 dedicato alle Alternative di progetto.

28 Inoltre, "che l'imboccatura da levante garantisce una maggior sicurezza a tutela dell'attività dei servizi tecnico-nautici (con particolare riguardo dei rimorchiatori). Per esempio con

- le soluzioni da levante, consentono inoltre "l'utilizzo della stazione dei piloti attuale, quindi si riferiscono ad una tempistica nota per quanto riguarda la durata delle manovre, ovvero i tempi che decorrono dall'imbarco del pilota fino ad avvenuto sbarco a nave ormeggiata. Anche nel caso dell'imboccatura di ponente, in presenza di condizioni meteomarine avverse, a causa dell'onda riflessa contro la diga, l'imbarco pilota dovrà essere fatto in sicurezza e di conseguenza la nave dovrà dirigere sempre presso l'attuale *pilot station* di levante che garantisce migliori canoni di sicurezza"²⁹;
- "i layout 2 e 3 prevedono una doppia imboccatura da levante, tra cui quella esistente che rimarrebbe destinata all'entrata e l'uscita di tutte le navi dirette al porto antico, all'area riparazioni navali e al terminal Sech; mentre la nuova imboccatura consentirebbe di gestire tutto il traffico destinato a Sampierdarena". "(...) Il vantaggio di avere due imboccature è di consentire il potenziale raddoppio dei movimenti di manovra delle navi in unità di tempo"³⁰;
- inoltre, con l'ingresso da levante le navi dirette a Sampierdarena, in fase di ingresso e uscita, farebbero evoluzioni più brevi e ridotte rispetto a una nave che entra dall'imboccatura di ponente³¹;
- infine, le soluzioni 2 e 3 sarebbero preferibili anche in relazione alla posizione della nuova torre piloti, di prossima realizzazione.

Queste considerazioni hanno portato la Capitaneria di Porto e i Servizi Tecnico Nautici a prediligere le soluzioni 2 e 3, con una preferenza per quest'ultima, in quanto "(...) l'apertura della Calata Canzio, che consiste nel raddoppio della distanza tra Calata Canzio e la diga (da 200 a 400 metri) consentirebbe in futuro di poter svolgere manovre di routine, particolari o di emergenza rendendo il porto più versatile e sicuro".

Nel corso del dibattito sono emerse posizioni favorevoli anche per la soluzione 4³² (ingresso da ponente), in quanto, a fronte di un costo minore garantirebbe alcuni vantaggi:

- una adeguata protezione dal moto ondoso, a fronte di minori opere di demolizione e uno sviluppo inferiore della diga;
- l'accesso al Porto Antico dalla nuova imboccatura portuale esposta a levante con una rotta migliore rispetto alla soluzione 3;

l'imboccatura da levante si ha più tempo per voltare i rimorchiatori in condizioni meteo-marine avverse: infatti considerato che i rimorchiatori iniziano le operazioni per voltare i cavi una volta che le navi entrano nella canaletta, in questo caso più lunga di 800 metri, hanno più tempo e spazio, sempre protetti dal ridosso della diga foranea, per completare in sicurezza tali delicate operazioni". Resoconto incontro del 22.01.21 dedicato alle Alternative di progetto, intervento Comandante Alberto Battaglini.

29 Per queste ragioni "(...) si renderà necessario prendere la nave sempre nell'area attuale dell'imboccatura di levante col pilota, per poi dirigersi a ponente, allargarsi, e infine ripresentarsi in maniera corretta nella direttrice dell'ingresso da ponente". Resoconto incontro del 22.01.21 dedicato alle Alternative di progetto, intervento Comandante Alberto Battaglini.

30 "Per esempio, infatti, una nave di grandi dimensioni che attualmente entra nel porto di Genova e deve manovrare nel bacino di evoluzione, inibisce, per evidenti motivi di sicurezza, il contemporaneo movimento di ingresso e di uscita di altre navi dal porto e ciò fino a quando la stessa non ha terminato la manovra e liberato l'avamposto/canale di Sampierdarena. Un ingresso di una nave di queste dimensioni (ma non solo perché il traffico si blocca anche con navi più piccole), comporta che nessuna altra nave possa procedere verso l'ingresso o l'uscita finché non si sono completate le manovre. Pertanto, ha aggiunto, avere i due flussi separati e poterli utilizzare in contemporanea fa ben comprendere la potenzialità dello sviluppo dei traffici". Resoconto incontro del 22.01.21 dedicato alle Alternative di progetto, intervento Comandante Alberto Battaglini.

31 "Questo perché una nave che entra dall'imboccatura di levante ed eventualmente deve ruotare per affiancarsi sul lato sinistro, in partenza ha l'imboccatura praticamente davanti alla prora quindi non fa nessuna evoluzione e questo rende la manovra molto più facile e più fluida. A livello statistico, infatti, meno una nave fa evoluzioni in ambito portuale, meno è il rischio di problemi che possono derivare dagli errori di manovra". Resoconto incontro del 22.01.21 dedicato alle Alternative di progetto, intervento Comandante Alberto Battaglini.

32 Si vedano i Quaderni di Adriana Burla, Enrico Pellegrini, Assagenti, Assarmatori.

- accessi completamente separati (uno da levante e uno da ponente), senza alcuna interferenza reciproca, riducendo la possibilità di incidenti marittimi;
- la possibilità, in caso di emergenza (nave che non si arresta del tutto in entrata) una via di fuga attraverso la vecchia imboccatura di levante;
- l'eliminazione dell'impatto visivo dell'ingresso di tutte le navi commerciali rispetto alle zone residenziali di Genova Foce, Albaro e Sturla;
- la riduzione dello sviluppo lineare dell'opera (oltre un chilometro in meno rispetto alle altre) minimizzando l'impronta ecologica, i tempi di esecuzione e il conseguente impatto del cantiere sull'ambiente³³.

Infine, si registra la posizione di coloro che prediligono la soluzione 2 in quanto: assicurerebbe il passaggio esclusivo dei navigli diretti verso il Porto Antico dall'attuale imboccatura; garantirebbe "l'accesso in porto in maggior sicurezza delle navi (specie quelle di grandi dimensioni); ridurrebbe, "tenuto conto delle condizioni meteo marine, dominanti nel quadrante di riferimento, la creazione di grandi correnti marine in porto"³⁴.



Il proponente, a seguito delle considerazioni raccolte nel corso del dibattito pubblico, quale soluzione intende perseguire e perché³⁵?

Aspetti legati al costo e al finanziamento dell'opera

Le tre soluzioni, oltre che per gli aspetti appena descritti, si differenziano anche dal punto di vista dei costi di realizzazione: 1,3 miliardi di euro per le soluzioni 2 e 3; e 1 miliardo di euro per la soluzione 4.

Nel corso del dibattito, diversi interventi hanno sollevato perplessità e richieste di chiarimento, al fine di valutare se i maggiori costi delle soluzioni 2 e 3 siano giustificati e/o compensati dai vantaggi sopraesposti.

Inoltre, alcune osservazioni e richieste di chiarimento sono emerse per quanto riguarda la sostenibilità economica dell'intervento e la copertura finanziaria dell'opera³⁶. In particolare, si sottolinea "l'opportunità di attirare

³³ Si veda il Quaderno dell'Ordine degli Architetti e PPC di Genova. Si veda anche il Quaderno di Federico Martinoli (Comitato per il dibattito pubblico sul Porto di Genova), in particolare quando afferma che "è lecito (...) chiedersi se le previsioni imprecise, probabilmente irrealistiche e gli altri limiti segnalati da molti, dell'ACB possano mettere a rischio la decisione politica che prenderà la Commissione UE al riguardo e quindi i finanziamenti europei che ne potrebbero o meno derivare".

³⁴ Si veda il Quaderno di Assarmatori, in particolare quando afferma che "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 meteo 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, allungerebbe, 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".

³⁵ Rispetto alle modalità di scelta tra le alternative ci si chiede "Che 'pesi' si pensa di usare sulle singole variabili per valutare la funzione obiettivo?"

³⁶ Su questo tema si veda anche il Quaderno di Legambiente Liguria quando sostiene "(...) la necessità di conoscere nel dettaglio la provenienza dei finanziamenti a sostegno dell'opera".

fondi aggiuntivi, rispetto ai 500 milioni di euro stanziati dal PNRR (*ndr: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza*). Se, infatti, in un primo momento l'intero cluster marittimo-portuale ha salutato con grande favore il PNRR che considerava importante per l'interesse del Paese un consistente e fattivo sostegno dello Stato al settore, quanto da ultimo approvato nell'ambito del *Recovery Fund* ha ridimensionato le aspettative del cluster³⁷.

Questi temi sono stati discussi nel corso del dibattito, soprattutto nell'incontro pubblico del 15.01.2021, dove il Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Catalano, ha ribadito che "la diga porterà benefici locali e nazionali e per questo è giusto che l'investimento sia condiviso dalla finanza pubblica europea e statale, da quella privata degli operatori economici, e dal porto. L'approccio condiviso, quale che sia la soluzione tecnica che sarà scelta, di co-finanziamento locale, europeo, nazionale deve essere rivendicato perché porta benefici locali, nazionali e internazionali. Ha ricordato la scelta della Ministra De Micheli di garantire un investimento da parte del Recovery Fund, ma ha evidenziato che sono necessarie delle integrazioni anche da parte dalle finanze nazionali, nonché di un contributo dall'Autorità di Sistema che sarà ripagato dagli impatti positivi che gli interventi sulla diga foranea di Genova porteranno"³⁸.



Il proponente, a seguito delle preoccupazioni sollevate rispetto alla copertura dei costi di realizzazione dell'opera, quali assicurazioni intende dare su questi aspetti?

Aspetti legati alle attività portuali

La realizzazione della nuova diga foranea, oltre a garantire una maggiore sicurezza dei transiti e delle manovre portuali, ha l'obiettivo di assicurare lo sviluppo futuro del porto. La documentazione di progetto ha posto molta attenzione alla possibilità che, con la nuova diga, sia possibile attrarre nuovo traffico commerciale (grandi navi porta contenitore) e crocieristico.

La realizzazione della nuova diga apre però possibili scenari di sviluppo anche per altri comparti, così come sottolineato da diverse organizzazioni degli interessi della Città che sottolineano che "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"³⁹.

La diga dovrebbe pertanto, "esplicitare i propri benefici al maggiore numero possibile di categorie merceologiche che operano nello scalo"⁴⁰ e portare allo sviluppo di diverse funzioni: "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

³⁷ Si veda il Quaderno di Assagenti.

³⁸ Si veda resoconto dell'incontro pubblico del 15.01.21 dedicato allo sviluppo economico e territoriale.

³⁹ Si veda il Quaderno di Confindustria Genova.

⁴⁰ Si veda il Quaderno di Confindustria Genova.

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 meteorologici (mareggiate, burrasche) che nel recente passato, soprattutto quelli provenienti da sud est, sono state di grande intensità⁴¹.

Alla luce di queste considerazioni, dal dibattito emerge la richiesta che la soluzione da realizzare tenga conto:

- di 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;
- del 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)⁴²;
- della possibilità di sviluppare "il porto turistico ed in generale il waterfront di Levante"⁴³.

Per quanto riguarda la proposta di escludere i passaggi dei navigli dall'attuale imboccatura di levante, e destinare l'attuale canale alla nautica da diporto e ai cantieri navali, la Capitaneria di Porto e i servizi tecnico nautici si sono già espressi nel corso del dibattito pubblico, escludendo, in questa fase della progettazione dell'opera, tale possibilità⁴⁴. Su questo tema si registra la posizione anche di altri attori che suggeriscono di "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"⁴⁵.

41 Si veda il Quaderno di Confindustria. Su questi temi si veda anche il Quaderno di Giovanni Spalla e Andrea Agostini quando affermano "Siamo convinti di "non remare contro", se sosteniamo che si possa realizzare questo progetto colossale, come ai tempi della Superba, solo se si adotterà il metodo scientifico del confronto tra soluzioni alternative urbanistiche su criteri di pubblica utilità, capace di calibrare gli investimenti del recovery fund in termini di equità produttiva e di fare in modo che una darsena nuova e una banchina nuova portino effettivamente una molteplicità di benefici alla città e che intorno al porto si sviluppino industrie aziende e servizi e infrastrutture che ne possano beneficiare tutte le categorie economiche e sociali". Inoltre, si suggerisce di vedere anche il Quaderno di Federico Martinoli (Comitato per il dibattito pubblico per il Porto di Genova), in particolare quando sostiene che "l'attività col maggior numero di addetti per m² e con un importante indotto locale è la navalmeccanica, dunque avrei apprezzato che nel progetto si fosse quanto meno ipotizzato un eventuale spazio per un nuovo maxi bacino, sicuramente anche più adatto a garantire le esigenze di tutela ambientale e sanitaria rispetto alle attuali infrastrutture".

42 Rispetto a questo si segnala il Quaderno di Genova for Yachting che afferma che: "Sulla base del recente studio condotto da The European House Ambrosetti, nel 2019, (...) il contributo della nautica professionale all'economia del porto e del territorio è stato stimato in 369 milioni di euro di impatto economico totale lungo tutta la filiera sul territorio, oltre 2000 addetti di impatto occupazionale e un contributo al PIL ligure di 133 milioni di euro". Su questi temi si veda anche il Quaderno di Lino Tirelli.

43 Si veda il Quaderno di Confesercenti Genova e il Quaderno dell'Ordine degli Architetti e PPC di Genova, in particolare quando affermano che la soluzione 4 consentirebbe "la possibilità di liberare l'attuale canale di levante per dedicarlo esclusivamente alla città, in una sorta di piazza d'acqua lineare, compresa tra la foce del Bisagno e il Porto Antico su cui potranno affacciarsi e svilupparsi attività diportistiche, nautiche e della cantieristica navale, definendo con tratti più chiari e con meno ambiguità il carattere di questo tratto di costa".

44 Si veda resoconto dell'incontro del 22.01.21 dedicato alle alternative progettuali.

45 Si veda il Quaderno di Assarmatori, in particolare quando afferma che "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".



Poiché tutte le soluzioni sottoposte a dibattito pubblico consentono la separazione dei flussi dei navigli diretti ai terminali di Sampierdarena da quelli diretti al Porto Antico, è possibile che la soluzione prescelta destini l'attuale imboccatura ai traffici dedicati alla nautica da diporto e alla cantieristica, in modo da favorirne lo sviluppo?

La realizzabilità dell'opera

Aspetti legati alle fasi realizzative (Fase a e b)

La presenza dei vincoli aeroportuali, che allo stato attuale limiterebbero l'accesso alle grandi navi nei bacini di Sampierdarena, ha spinto alcuni partecipanti a chiedere, indipendentemente dalle soluzioni che saranno scelte, se la Fase b) dell'opera sarà effettivamente realizzata⁴⁶.

Si registra infatti una certa sfiducia, o per lo meno una preoccupazione, rispetto ai tempi necessari alla realizzazione di questa porzione della nuova diga, giudicati eccessivamente lunghi, tanto da pregiudicare "lo sviluppo dei terminal presenti tra Calata Massaua e il fiume Polcevera ma non permettendo neppure la navigazione, in questo tratto del canale, alle navi superiori ai 300 mt. di lunghezza". Queste limitazioni portano a chiedere di "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"⁴⁷.

Inoltre, si registra anche la posizione di coloro che propongono che l'intervento sia "limitato alla sola prima fase - Fase a) - con ciò lasciando inalterato l'odierno assetto del bacino di Sampierdarena ed eventualmente potenziando la capacità ricettiva delle altre piastre logistiche per container ricadenti nelle competenze AdSP, anche avuto riguardo alle già imponenti dimensioni del bacino di Sampierdarena, praticamente doppio del VTE"⁴⁸.

Infine, si invita a verificare la progettazione dell'opera (Fase b) anche in relazione agli interventi previsti dal progetto della Gronda di Genova, soprattutto per quanto riguarda la realizzazione dell'opera a mare prospiciente l'aeroporto⁴⁹.



Rispetto alle osservazioni pervenute, il proponente intende realizzare l'opera nella sua interezza o limitarsi alla sola Fase a)? Il proponente ritiene inoltre opportuno prevedere forme di compensazione per gli operatori che meno potranno beneficiare degli effetti positivi della nuova diga?

46 Si veda il Quaderno di Ignazio Messina, in particolare quando afferma "che in tutte e tre le ipotesi La fase b) dell'intervento che consente l'accesso delle grandi navi anche ai terminali più a ponente, potrà diventare operativa solo se verranno stabiliti nuovi vincoli aeroportuali posticiparla a 8/10 anni rispetto ad oggi, equivale ad affermare che oggi non si prevede di realizzare la fase B. Tale decisione (di fatto) è coerente con l'attuale Piano Regolatore Portuale vigente (2001) e la successiva programmazione tuttora vigente?".

47 Si veda il Quaderno di Assarmatori.

48 Si veda il Quaderno di Silvia Giardella (Comitato Lungomare Canepa), dove si afferma inoltre che "si vede perciò il motivo per cui l'intero bacino debba essere "cannibalizzato" dal traffico containers dato che le altre tipologie di merci (rinfuse, Ro-Ro e General cargo) costituiscono invece un'aliquota considerevole del traffico del porto, peraltro a maggior densità occupazionale, ed esse sono una gestione peculiare del bacino sampierdarenese".

49 "L'opera sarà realizzata all'interno di una parte del canale di calma del Porto di Genova, cioè il bacino portuale che si sviluppa tra la piattaforma dell'aeroporto Cristoforo Colombo e la diga foranea all'interno del bacino saranno posizionate delle vasche di contenimento destinate ad ospitare il materiale di risulta degli scavi". Tratto dal sito della Gronda di Genova: www.

Aspetti legati ai vincoli e allo sviluppo aeroportuale

Tra gli elementi critici emersi nel corso del dibattito, emergono quelli relativi alla compatibilità dei futuri traffici con navi portacontainer di grandi dimensioni (400 metri di lunghezza e 60 metri di altezza) con gli attuali vincoli aeroportuali. Le criticità evidenziate, riguardano prevalentemente il futuro esercizio dei terminali di ponente a seguito della realizzazione della Fase b) della nuova diga foranea. Le preoccupazioni, riguardano l'operatività e lo sviluppo dello scalo aeroportuale, che potrebbe essere fortemente penalizzato con l'accesso delle grandi navi nei terminali di ponente.

La Commissione tecnica del dibattito pubblico ha dedicato uno specifico incontro a questi aspetti (incontro dell'11.12.2021), dove sono state raccolte le osservazioni da parte degli enti e della autorità aeroportuali, a cui ha fatto seguito la presentazione di due Quaderni degli attori: Quaderno di Aeroporto di Genova Spa del 13.01.2021; e Quaderno di ENAC del 03.02.2021 (a cui si rimanda per completezza)⁵⁰.

Come specificato nel Dossier di progetto, e ribadito dal proponente dell'opera in diversi incontri, l'accesso delle grandi navi nei bacini di Sampierdarena e la realizzazione delle relative attrezzature per la gestione dei container, devono essere oggetto di valutazioni ed accordi con gli enti e le autorità aeroportuali, che saranno affrontate nelle successive fasi di progettazione, e che interesseranno l'esercizio delle attività portuali.

Oltre agli enti preposti, si sono espressi sul tema anche associazioni ed organizzazioni di categoria che hanno evidenziato come lo scalo aeroportuale rappresenti un "asset (...) altrettanto fondamentale per lo sviluppo delle imprese cittadine in termini di turismo e opportunità di business"⁵¹.

Per completezza, è necessario segnalare che nel corso del dibattito, sono emerse anche posizioni che prediligono un maggior sviluppo portuale e ne segnalano l'incompatibilità rispetto alla presenza dell'aeroporto⁵².

Si segnala inoltre, la proposta di indagare nuove soluzioni che possano rendere più compatibile l'operatività dello scalo aeroportuale con lo sviluppo dei terminali di ponente. In particolare, ci si domanda perché non sono stati "valutati quegli investimenti individuati e già proposti (ad es. prolungamento della pista aeroportuale verso ponente, senza penalizzare il porto di Voltri, da utilizzare solo per l'atterraggio su pista 28 e per il decollo su pista 10; spostamento e rinnovo della strumentazione di assistenza dell'atterraggio degli aerei su pista 28; "rotazione" della pista di atterraggio (solo per atterraggio 28 e decollo 10) per spostare il cono aereo nella parte di levante dell'aeroporto più a sud, per gravare meno sulle testate dei moli che si affacciano sul Canale di Sampierdarena), che avrebbero potuto mitigare gli impatti del cono aereo sul bacino di Sampierdarena, permettendo anche l'utilizzo dell'attuale Bocca di ponente (alla foce del Polcevera) per le navi di dimensioni maggiori"⁵³.

grondadigenova.it/lopera/le-sfide-principali/lopera-a-mare/.

50 Si veda anche il Quaderno di Luisa Padula (Comitato Lungomare Canepa).

51 Si vedano i Quaderni di Confesercenti, Legambiente Liguria, Alessandra Gazzotti, Europa Verde Liguria.

52 Si veda il Quaderno di Alessandro Gandini che propone di "riconvertire l'aeroporto a terminal portuale" e di favorire, con la realizzazione della diga, collegamenti ferroviari per gli aeroporti milanesi di Malpensa e Linate". Su questi temi si veda anche il Quaderno di Federico Martinoli - Comitato per il dibattito pubblico sul Porto di Genova.

53 Si veda il quaderno di Ignazio Messina.



Il proponente ribadisce quanto già espresso nel corso del dibattito pubblico, ossia che questi temi saranno affrontati, con le autorità competenti, nelle successive fasi di progettazione? E come si pone rispetto alle proposte migliorative e di compatibilità tra l'operatività dell'aeroporto e lo sviluppo dei terminali di Sampierdarena?

La cantierizzazione dell'opera

Aspetti legati alla continuità operativa del porto

Forte attenzione è emersa anche rispetto ai temi della cantierizzazione dell'opera⁵⁴. Un primo aspetto che si segnala riguarda la continuità operativa del porto nel corso dei lavori di costruzione della nuova diga foranea.

La preoccupazione che emerge, soprattutto da parte degli operatori portuali, riguarda in particolare "la continuità operativa del lavoro portuale nei terminal, dei servizi tecnico nautici e dell'accesso ai terminal stessi durante le due distinte fasi di cantiere, quella della costruzione della nuova diga e quella della demolizione delle parti della vecchia". Si richiede inoltre di "individuare tutte le possibili soluzioni pratiche e operative per garantire a tutte le compagnie di navigazione che scalano nel porto di Genova, la continuità operativa"⁵⁵.

Su questi aspetti il proponente ha più volte ribadito che l'organizzazione dei cantieri e le necessarie lavorazioni saranno organizzate nel dettaglio nelle successive fasi di progettazione tenendo conto della necessità di ridurre al minimo le interferenze con l'operatività portuale⁵⁶.



Il proponente può confermare che la realizzazione dell'opera non inciderà sull'operatività del porto nel suo complesso?

Aspetti legati agli impatti dei cantieri sulla viabilità locale

Altro tema che interessa la cantierizzazione dell'opera riguarda i possibili impatti sulla viabilità locale.

In particolare si sottolinea la necessità di considerare "le enormi quantità dei materiali in gioco, sia per la demolizione di parte della diga esistente sia soprattutto per la nuova opera, (e si chiede di avere), un quadro dettagliato della logistica di cantiere corredata da cronoprogramma" e il dettaglio dei "flussi di traffico a terra indotti dal cantiere, (oltre all'esigenza di) corredata il progetto con specifiche previsioni riguardo gli specifici utilizzi delle aree per la logistica di cantiere una volta che l'opera sarà terminata: il loro reimpiego urbano o portuale potrebbe essere infatti di significativa rilevanza per il futuro dell'area costiera⁵⁷.

54 Oltre alle osservazioni pervenute attraverso i Quaderni degli attori si segnala anche il tema della possibile presenza di ordigni bellici e ci si chiede quali accorgimenti sono stati adottati per affrontare questi aspetti durante la fase di cantiere.

55 Si vedano i Quaderni di Assagenti e Confindustria Genova.

56 Si vedano i resoconti degli incontri pubblici del 09.01.2021 (presentazione del Dossier di progetto) e del 22.01.2021 (discussione delle alternative di progetto).

57 Su questi temi si vedano i Quaderni di INU Liguria, dell'Ordine degli Architetti e PPC di Genova, di Legambiente Liguria. Si veda anche il Quaderno di Confesercenti Genova, in particolare quando

Inoltre, si chiede di “evitare che i mezzi per il trasporto dei materiali di cantiere di costruzione della nuova diga foranea e quelli per il trasporto delle macerie dell’attuale vengano a sommarsi al già pesante flusso di mezzi pesanti che passa in Sampierdarena”⁵⁸.

Anche su questi aspetti il proponente ha ribadito che l’organizzazione dei cantieri e le lavorazioni saranno definite nel dettaglio nelle successive fasi di progettazione, tenendo conto delle necessità di ridurre gli impatti sulla viabilità locale⁵⁹.



Il proponente può confermare che l’organizzazione dei cantieri e delle lavorazioni terranno conto degli impatti sulla viabilità locale, cercando di limitarne gli effetti negativi?

Aspetti legati alla sicurezza dei lavoratori

Un tema sollevato nel corso degli incontri della Commissione tecnica⁶⁰, e ribadito dalle osservazioni presentate al dibattito pubblico⁶¹, riguarda la sicurezza dei lavoratori nella fase di costruzione dell’opera. Lo stato attuale della progettazione, così come sottolineato dai progettisti e dal proponente dell’opera, non ha ancora affrontato nel dettaglio questi aspetti, che saranno oggetto delle successive fasi di progettazione. È tuttavia importante sottolineare che le osservazioni raccolte, anche se non hanno ricevuto risposta nel corso del dibattito, consentiranno al proponente di tenerne conto al fine di orientare le successive fasi di progettazione dell’opera.



Il proponente può confermare che questi aspetti saranno affrontati adeguatamente nelle successive fasi di progettazione?

Le proposte migliorative rispetto alle tre alternative progettuali

Nel corso del processo sono state proposte diverse proposte migliorative e/o integrative rispetto alle tre soluzioni sottoposte a dibattito pubblico. Alcune di queste proposte intervengono sui layout proposti, indicando modifiche e/o integrazioni progettuali che, nell’intenzione dei proponenti, hanno la funzione di migliorare l’accessibilità e la sicurezza delle manovre e/o di migliorare lo sviluppo di alcune aree e funzioni portuali. Altre invece, propongono soluzioni alternative ai tre layout presentati, immaginando la diga come una infrastruttura in grado di accogliere nuove funzioni legate alla mobilità, alla funzione ricreativa e turistica, alla capacità di ospitare nuovi impianti (come ad esempio di depositi chimici e/o gli attracchi petroliferi).

si afferma la necessaria attenzione verso “l’impatto del cantiere sulla viabilità cittadina sia urbana, che dei tratti autostradali, in quanto non è chiaro come saranno movimentati e che impatti potranno avere gli oltre 5,5 milioni di metri cubi di materiali da cava necessari al completamento dell’opera, al di là di quanto sarà recuperato dalla demolizione dell’attuale diga. Se infatti il conferimento nell’area di cantiere avverrà via mare, il trasporto per il carico su detti mezzi navali non potrà che avvenire via terra, con impatti non trascurabili, soprattutto alla luce del mancato completamento delle infrastrutture di potenziamento della rete stradale e autostradale per larghissima parte del tempo necessario alla costruzione della diga, nonché per il perdurare degli interventi su gallerie e viadotti autostradali calendarizzati per il prossimo decennio. Su questo chiediamo un piano chiaro ed efficace di coordinamento per evitare ulteriori cause di collasso del traffico cittadino e del nodo autostradale.

58 Si veda il Quaderno di Fabrizio Maranini.

59 Si vedano i resoconti degli incontri pubblici del 09.01.2021 (presentazione del Dossier di progetto) e del 22.01.2021 (discussione delle alternative di progetto).

60 Si veda resoconto dell’incontro Commissione tecnica del 27.01.2021.

61 Si veda il Quaderno di Giulio Andrea Tozzi.

Per l’analisi delle proposte integrative si rimanda ai diversi Quaderni degli attori pervenuti⁶² ed in particolare:

1. **Quaderno di Confindustria Genova**⁶³;
2. **Quaderno di Enrico Pellegrini**;
3. **Quaderno di Bruno Musso**;
4. **Alessandro Gandini**
5. **Quaderno di Piero Cesana e Giammarco Bolognini (Comitato Porto Aperto)**;
6. **Quaderno di Daniele Picasso**;
7. **Quaderno Giovanni Spalla e Andrea Agostini**⁶⁴;
8. **Quaderno di Guido Barbazza**;
9. **Quaderno di Ignazio Messina**;
10. **Quaderno di Lino Tirelli**;
11. **Quaderno di Lino V. Sturla**;
12. **Quaderno di Luigi Sessarego**
13. **Quaderno di Silvia Giardella – Comitato Lungomare Canepa**;
14. **Quaderno di Marcello Resico**;
15. **Quaderno di Pietro Cesana (Comitato Porto Aperto)**
16. **Quaderno di Più Europa Genova**;
17. **Quaderno di Rossella D’Acqui (Linea Condivisa)**⁶⁵;
18. **Quaderno di Assarmatori**⁶⁶.

62 Oltre ai Quaderni è pervenuta alla mail del dibattito pubblico che propone di “realizzare sopra la nuova diga foranea una strada, collegando i vari pennelli di diga tra loro e alla costa con dei piccoli tunnel sottomarini rendendo anche la diga foranea vivibile e più legata alla città?”.

63 Si riporta una descrizione sintetica della proposta, non avendo il Quaderno di Confindustria Genova riportato immagini e/o schemi di progetto: “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 di Sistema 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”.

64 Si riporta una descrizione sintetica della proposta, non avendo il Quaderno di Giovanni Spalla e Andrea Agostini riportato immagini e/o schemi di progetto: “Il modello che proponiamo è quello di localizzare una diga/piattaforma, costituita da una piastra di 400 metri di larghezza addossata alla diga dalla parte verso terra, in una prima fase, davanti al bacino di Sampierdarena e Bettolo, in una seconda e terza fase davanti all’aeroporto e al porto di Voltri. (...) l’intento è quello di avere un sistema lineare di dighe/ piattaforma che definisca uno spazio acqueo continuo protetto da Voltri al porto di Levante. In sostanza un sistema di aree destinate alla ricollocazione di insediamenti a rischio o incompatibili con gli insediamenti urbani tra cui l’attuale area aeroportuale. La nostra finalità è ottenere un vantaggio evidente per tutta la città e non solo per poche imprese che convinca il governo a finanziarla nella sua onerosità a vantaggio di tutta la popolazione. In sostanza liberare e bonificare le aree a rischio per ridarle a funzioni urbane, è una operazione indispensabile per una riqualificazione della città da attuarsi su criteri urbanistici, ambientali e sociali”. La proposta è citata e sostenuta anche nel Quaderno di Gianfranco Porcile, ISDE Medici per l’Ambiente.

65 Si riporta una descrizione sintetica della proposta, dal momento che il Quaderno Rossella D’Acqui (Linea Condivisa) non riporta immagini e/o schemi di progetto: “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”.

66 Si riporta una descrizione sintetica della proposta, non avendo il Quaderno Assarmatori riportato immagini e/o schemi di progetto: “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



A seguito dell'analisi del materiale ricevuto, il proponente, che valutazione dà delle proposte pervenute e quali integrazioni progettuali intende accogliere? Quali sono invece le ragioni che lo portano a scartare le proposte ricevute?

La pianificazione portuale

Diversi interlocutori hanno evidenziato come la realizzazione della nuova diga foranea debba essere "accompagnata necessariamente dalla revisione e aggiornamento del Piano Regolatore di Sistema Portuale (...) con l'individuazione di relativi ambiti e funzioni"⁶⁷, le relazioni all'interno del sistema portuale Genova, Prà, Savona, Vado, e più in generale le linee di sviluppo dell'area portuale nei prossimi 10-20 anni"⁶⁸.

Il nuovo Piano regolatore dovrebbe essere inoltre l'occasione per avviare "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"⁶⁹.

Inoltre, sempre sui temi della pianificazione e "tenuto conto che la diga riguarda l'intero porto di Genova e in chiave sistemica anche i porti di Prà e di Savona", si chiede che l'Autorità di Sistema "componga un piano operativo generale del porto commerciale, che riunisca e ordini in un unico documento i "programmi operativi" (ex art.16) o "programmi di attività" (ex art.18) "volti all'incremento dei traffici e alla produttività del porto" che i terminalisti sono tenuti a presentare all'AdSP"⁷⁰.

Infine, c'è chi auspica l'avvio di "un dibattito propedeutico allo sviluppo del nuovo piano portuale, che abbia come orizzonte la cooperazione tra i due sistemi liguri e quello dell'alto Tirreno, in relazione alle funzioni svolte dagli altri porti e alle loro potenzialità"⁷¹.



Anche se il tema esula dai compiti del dibattito pubblico, il proponente ritiene opportuno prendere posizione rispetto ai punti sollevati?

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".

67 Si vedano il Quaderno di Confindustria, INU Liguria, Ordine degli Architetti e PPC di Genova.

68 Su questi temi si veda anche il Quaderno di Europa Verde Liguria, in particolare quando si afferma che sarebbero necessarie "maggiori informazioni sul ribaltamento a mare di Fincantieri, che non interessa direttamente l'area oggetto di intervento, ma nella logica di alcune considerazioni bisogna ampliare la visione alla struttura portuale di Savona Vado a Genova per capire come si coordinerà con quella prevista dall'intervento".

69 Si veda il Quaderno di Rossella D'Acqui (Linea Condivisa).

70 Si veda il Quaderno di Josè Nivoj (USB Sezione Genova).

71 Si veda il Quaderno di Legambiente.

Aspetti legati alla capacità delle infrastrutture portuali

La realizzazione della nuova diga foranea e il potenziale incremento dei traffici hanno aperto una discussione sulle caratteristiche, le dotazioni e la capacità delle attuali infrastrutture portuali di gestire i nuovi traffici. In particolare, "la necessità dell'opera è, infatti, intrinsecamente legata: all'adeguamento indifferibile 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"⁷². L'interesse dei partecipanti si è concentrato sul tema dei dragaggi, della capacità degli ormeggi e sui tombamenti dei "pettini" di Sampierdarena.

Aspetti legati al tema dei dragaggi

Uno dei temi direttamente interessati alla realizzazione della nuova diga foranea è quello dei dragaggi. L'argomento è stato trattato nei primi due incontri pubblici (09.01.21 di presentazione del Dossier di progetto e quello del 15.01.2021 dedicato ai temi dello sviluppo economico e territoriale) e contenuto in alcune osservazioni pervenute al dibattito pubblico.

In particolare, si segnala la posizione di coloro che ritengono necessario avviare un piano straordinario dei dragaggi, in quanto ritengono che si debba tener conto che le grandi navi (...) non hanno solamente lunghezze e larghezze ben superiori alle navi a cui siamo abituati, ma ovviamente anche pescaggi importanti, che necessitano di fondali adeguati per garantirne la sicurezza delle manovre. Da qui nasce appunto la necessità di porre particolare attenzione anche al piano dei dragaggi nonché a quello di consolidamento delle banchine che ne consegue"⁷³.

Su questi temi si segnala la preoccupazione di coloro che ritengono che i dragaggi portuali "producono fanghi che in larga parte necessiteranno trattamenti per sostanze inquinanti (cloruri, idrocarburi, metalli pesanti ecc)"⁷⁴. E che evidenziano come sia da scartare la soluzione della loro eventuale ricollocazione in mare per non danneggiare seriamente l'ambiente marino di fronte a Genova"⁷⁵.

Su questi temi si è già espresso, nel corso dell'incontro pubblico del 15.01.2021, il Presidente dell'Autorità di Sistema, Paolo Emilio Signorini, che ha ricordato che il piano dei dragaggi è già previsto e che sarà bandita una gara da 10milioni di euro "che assicurerà che non ci siano problemi di dragaggio dopo la realizzazione della diga"⁷⁶.



Si chiede al proponente, nel confermare il piano dei dragaggi, quali attenzioni sui temi ambientali saranno previsti?

72 Si veda il Quaderno di Assarmatori.

73 Si veda il Quaderno di Assagenti, che specifica inoltre che "questa necessità risulta particolarmente importante nel bacino del porto vecchio dove trova sbocco il traffico del settore passeggeri le cui navi andranno ad avere un'evoluzione dimensionale paragonabile a quello delle navi portacontainer".

74 Si veda il Quaderno di Fridays for Future Genova, che sul tema aggiunge che il fondale marino di fronte a Genova è "caratterizzato da canyon molto profondi e ripidi, che mettono in rapida comunicazione quanto in essi conferito con la circolazione profonda del Mediterraneo, influenzando (e potenzialmente danneggiando) la vita marina non solo locale ma anche a grande distanza".

75 Si veda il Quaderno di Fridays for Future Genova, che sul tema aggiunge che il fondale marino di fronte a Genova è "caratterizzato da canyon molto profondi e ripidi, che mettono in rapida comunicazione quanto in essi conferito con la circolazione profonda del Mediterraneo, influenzando (e potenzialmente danneggiando) la vita marina non solo locale ma anche a grande distanza".

76 Si veda la restituzione dell'incontro pubblico del 15.01.2021.

Aspetti legati ai tombamenti delle darsene di Sampierdarena

La realizzazione della nuova diga ha aperto una discussione rispetto al possibile tombamento dei “pettini di Sampierdarena”. Infatti, la possibilità di accesso delle grandi navi porta contenitori ha indotto alcuni partecipanti al dibattito pubblico ad immaginare che l’entrata in esercizio della nuova diga fosse necessariamente accompagnata da un tombamento dei “pettini” di Sampierdarena⁷⁷.

Anche su questo aspetto l’Autorità di Sistema si è espressa con chiarezza affermando che il “piano regolatore vigente prevede solo alcuni tombamenti” mentre “con il piano regolatore che verrà redatto nel 2021 saranno valutate le possibilità di ulteriori riempimenti. La flessibilità è una delle strategie che si è scelto di adottare nel piano regolatore per non vincolare troppo su determinate destinazioni d’uso”. La scelta sull’eventualità di procedere ad ulteriori tombamenti “dipenderà dall’analisi di opportunità rispetto ai traffici che si vogliono movimentare, ad esempio il traffico Ro-Ro potrebbe richiedere un tipo di layout che non necessariamente passa per il tombamento, ma prevede altri tipi di intervento per lasciare più linee di banchina rispetto al banchinamento rettilineo”⁷⁸.



Si chiede al proponente se intende confermare quanto affermato nel corso del dibattito pubblico sul tema dei tombamenti

Aspetti legati ai controlli e alle attività di dogana

Un tema sollevato dall’Agenzia delle Dogane riguarda i dispositivi e le operazioni necessarie per “garantire la sicurezza fiscale e extra-tributaria delle attività che vengono svolte nel porto”⁷⁹. Benché si tratti di un tema indirettamente legato alla diga, è stato segnalato che una volta che i traffici aumenteranno, sarà opportuno ragionare in ottica di sistema, per far sì che si crei una filiera efficiente. In particolare, è stato proposto di spostare l’Agenzia delle dogane vicino agli operatori portuali (ad esempio su Calata Bettolo), per accelerare il controllo dei traffici e lo svincolo della merce.



Anche se la proposta è solo indirettamente legata all’oggetto del dibattito pubblico, il proponente, intende prendere posizione rispetto alla proposta pervenuta?

77 Su questi temi si vedano i Quaderni di Alessandra Gazzotti e Alberto Panetta, in particolare quando quest’ultimo afferma: “il gigantismo navale non ci sono assolute certezze che la tendenza sia quella di continuare a costruire navi sempre più grandi e nemmeno che il mercato, soggetto a cicli e congiunture, decida comunque di utilizzarle per continuare a scalare il porto di Genova. Sembra, per gli scenari futuri, dare maggiore affidabilità e certezza il traffico di cabotaggio ro/ro con le isole del mediterraneo e il nord Africa al quale invece si prevede di sottrarre accosti dedicati nonostante assicurati maggiori tassi occupazionali rispetto all’automazione spinta di un moderno terminal container”.

78 Si veda intervento di Marco Sanguineri (Segretario Generale AdSP), resoconto primo incontro pubblico del 09.01.21 “Presentazione Dossier di progetto”.

79 Si veda resoconto dell’incontro della Commissione tecnica dell’11.01.2021 dedicato alle organizzazioni portuali ed aeroportuali.

Aspetti legati allo sviluppo delle attività logistiche e di trasformazioni delle merci

Il dibattito sulla nuova diga, oltre ad avere aperto una discussione approfondita sul tema dell’accessibilità portuale (ferroviaria e stradale), ha messo in evidenza anche aspetti legati allo sviluppo delle attività di movimentazione e trasformazione delle merci.

È importante riportare questi temi, anche se in parte esulano dall’oggetto del dibattito pubblico, in quanto contribuiscono ad alimentare la discussione sui futuri sviluppi del porto.

Alcuni interventi sottolineano che il potenziale sviluppo economico, derivante dagli incrementi dei traffici portuali, deve essere accompagnato da politiche industriali rivolte alle trasformazioni in porto delle merci. In particolare, si afferma che “se da un lato il potenziamento della linea del Campasso e il Terzo Valico arriveranno puntuali – e probabilmente con un po’ di anticipo – all’appuntamento con il cambiamento favorendo lo scorrere verso nord dei flussi che giungeranno dall’Oriente, dall’altro alla città si prospetta l’occasione di un nuovo rinascimento urbano. La condizione affinché questo avvenga è che Genova riesca ad intercettare parte di quelle merci avviando politiche socio-economiche orientate al benessere ed allo sviluppo, ad esempio individuando la possibilità di prevedere in un raggio contenuto di pochi chilometri dal porto la prima trasformazione delle merci. L’opportunità da cogliere ci appare quella di prefigurare una sorta di parco diffuso della trasformazione 2.0, in linea con la costituenda Zona Logistica Semplificata, caratterizzato da spazi in cui insediare attività virtuose con l’obiettivo di rigenerare parti di città, riscattando la vocazione più profonda del nostro territorio comprese le nostre vallate e dove l’architettura sarà capace di identificare modelli insediativi contemporanei adatti alle nuove istanze”⁸⁰.



Come valuta proponente la possibilità di farsi promotore di iniziative che favoriscano lo sviluppo delle attività logistiche e di trasformazione delle merci?

Aspetti legati al trasferimento dei depositi chimici

Uno dei temi più volte sollevati riguarda gli attuali depositi chimici di Multedo e la richiesta di un loro trasferimento in aree più idonee. Alcuni interventi emersi nel corso degli incontri pubblici indicano la nuova diga foranea come possibile nuova localizzazione dei depositi⁸¹, così come ipotizzato in precedenti studi⁸². Nel corso del dibattito il tema è stato affrontato e il proponente dell’opera si è espresso chiaramente nel sostenere la non realizzabilità dell’intervento a causa di numerosi problemi tecnici come: la necessità di avere “ampi spazi per le tubazioni con unità di carico limitate”, “la distanza dal deposito al punto di carico a terra”, “problemi di accessibilità del personale per raggiungere la diga via mare”⁸³.

80 Si veda il Quaderno dell’Ordine degli Architetti e PPC di Genova

81 Si veda il Quaderno di Giovanni Spalla e Andrea Agostini, quando affermano che “è nostra convinzione che un progetto di diga così ampio e costoso possa essere occasione per restituire alla città spazi sul mare e allontanare gli insediamenti a rischio incidenti e/o ambientale che ancora oggi insistono su spazi troppo vicini alle case o in luoghi inopportuni”. Su questi temi si veda anche il Quaderno di Michele Pastorino.

82 Analisi preliminare di rischio e prefattibilità tecnico-economica riguardante la dislocazione di determinate attività di movimentazione e stoccaggio di prodotti chimici, petrolchimici, petroliferi e LNG nel porto di Genova. Studio della Società Saneco, 2014.

83 Si veda intervento di Marco Sanguineri (Segretario Generale AdSP), resoconto primo incontro

Altra proposta riguarda invece la delocalizzazione dei soli “accosti petroliferi, che potrebbero essere ospitati in parte della vecchia diga a ponente, (...) portando quindi ad un ridimensionamento delle risorse necessarie per la delocalizzazione. Pur non essendo una soluzione ottimale, significherebbe portare da 300 a 1800 metri la distanza tra gli attracchi e le abitazioni”⁸⁴.



Che cosa pensa il proponente a proposito della fattibilità della collocazione degli accosti petroliferi su una porzione della nuova diga foranea?

Aspetti legati alla sicurezza

Altro tema sollevato riguarda le preoccupazioni in merito alla sicurezza della popolazione locale e dei lavoratori legata al trasporto di merci pericolose. Alcuni infatti sostengono che “esistono alcuni impianti a rischio di incidente rilevante molto vicini all’abitato, inoltre presso il parco ferroviario adiacente a Lungomare Canepa sostano, non presidiati, carri ferroviari che trasportano prodotti chimici infiammabili. Non risultano essere previste misure adeguate per evitare possibili incidenti a danno dei lavoratori e dei cittadini anche in funzione del previsto aumento di questa tipologia di prodotti. L’annunciata ma mai realizzata parziale separazione dei flussi di traffico non appare sufficiente e la circolazione dei veicoli è comunque destinata a rimanere promiscua nei tratti autostradali che fiancheggiano abitazioni e nelle numerose gallerie prive di vie di fuga”⁸⁵.



Il proponente come intende rispondere alle preoccupazioni sollevate sul tema della sicurezza?

L’accessibilità portuale

Grande interesse ha suscitato il tema dell’accessibilità portuale e la necessità che “la realizzazione della nuova diga (sia) 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’ devono essere realizzate/ultimate 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”⁸⁶.

Il forte interesse per una migliore accessibilità portuale è determinato dalla consapevolezza che “a seguito del progetto di ampliamento della (...) diga foranea è previsto un incremento dei TEU trattati nel bacino di Sampierdarena-Porto Antico da 1.000.000 a 2.500.000 unità”, (...) incremento (che) potrebbe avere forti ripercussioni sulla viabilità cittadina”⁸⁷.

pubblico del 09.01.21 “Presentazione Dossier di progetto”.

84 Quaderni di Gian Piero Cellarino e Goffredo Ferelli - Comitato Multydo per l’Ambiente.

85 Si veda il Quaderno di Alberto Panetta (Comitato Lungomare Canepa).

86 Si vedano i Quaderni di Confindustria e Raffaele Gazzari (Acli Genova), in particolare quando afferma che “è il momento di passare alla realizzazione della Gronda, vero intervento che prevalentemente in galleria è ambientalmente sostenibile, in modo da spostare il traffico a monte della città e declassare l’attuale autostrada per l’attraversamento cittadino. In questo modo si potrà “urbanizzare” l’attuale strada (o autostrada?) a mare, barriera eradicata da una visione urbanistica vecchia di trent’anni ed attuata nei paesi in via di sviluppo”.

87 Si veda il Quaderno di Giovanni Spalla e Andrea Agostini.

Aspetti legati all’accessibilità ferroviaria

L’attenzione principale dei partecipanti si è rivolta principalmente alla capacità delle infrastrutture ferroviarie (Terzo Valico e completamento/potenziamento della rete interna al porto) di garantire il trasferimento delle merci su ferro.

Infatti “le previsioni di sviluppo dei traffici, nello specifico del numero dei container (teus), con la realizzazione della nuova diga, nell’arco temporale dei prossimi 10 anni, è tale da rendere impensabile non raggiungere almeno una quota del 40% di trasporto via ferrovia”⁸⁸.

Nel corso degli incontri⁸⁹, l’Autorità di Sistema e Rete Ferroviaria Italiana, hanno illustrato gli interventi che interessano il porto in relazione al potenziamento dell’accessibilità ferroviaria. In particolare, a seguito della nuova operatività del Terminal container di MSC a Calata Bettolo, i cui traffici si aggiungeranno a quelli diretti al Terminal SECH a Calata Sanità, sarà completato il potenziamento del collegamento ferroviario fra questi due Terminal e le tratte di adduzione al Terzo Valico. Inoltre, si è sottolineato che, sulla base della Convenzione firmata con l’Autorità di Sistema Portuale a dicembre 2019, RFI sta curando la progettazione e realizzazione della linea ferroviaria fra i terminal dell’area Sanità/Bettolo e il parco ferroviario Campasso, anche attraverso l’alimentazione elettrica della galleria Molo Nuovo/Parco Rugna, su finanziamento dell’Autorità di Sistema. L’avvio dei lavori è previsto per il primo trimestre 2021. Nel corso del 2020 sarà anche avviata la progettazione della riqualificazione del Parco ferroviario di Fuorimuro, a servizio dei terminal portuali del bacino di Sampierdarena, con ultimazione dei lavori nel 2023⁹⁰.

La presentazione dei programmi ha aperto la discussione su alcuni nodi, considerati ancora critici:

- un primo elemento riguarda il “completamento del collegamento ferroviario del Terzo Valico con la tratta Tortona-Milano” che viene considerato “una condicio sine qua non per dare senso compiuto agli obiettivi per la quale viene concepita la nuova diga foranea”⁹¹;
- un secondo elemento riguarda alcune perplessità rispetto al “numero elevato di intersezioni a raso tra le varie linee confluenti nel nodo di Genova: (a questo proposito) si richiede l’evidenza delle simulazioni di servizio atte a verificare che tali interferenze non impediscano l’inoltro dei treni dai porti genovesi (Sampierdarena e Prà) senza penalizzare il traffico passeggeri”⁹²;
- infine, emergono obiezioni in merito alla capacità delle linee ferroviarie: “data l’impossibilità di formare treni da 2.000t e dovendo movimentare almeno 1.000.000 TEU/anno occorreranno, al netto del risolversi delle problematiche relative alle pendenze tra porto di Sampierdarena e bivio Fegino, 45 treni/giorno da 1.660t. Nel caso non fosse possibile ridurre l’acclività delle linee dal Porto di Sampierdarena a Bivio Fegino occorreranno almeno 57 treni/giorno da 1.300t. Con la presente si richiede l’evidenza del limite massimo di tracce a disposizione del porto per giorno, considerando

88 Si veda il Quaderno di Legambiente, che sul tema aggiunge che: “ben sappiamo infatti che già oggi, con gli attuali livelli di traffico, il numero dei camion da e per il porto di Genova, in senso generale, comprendendo ovviamente anche il bacino di Prà, rappresentano la soglia massima sopportabile dalla rete viaria di collegamento della nostra città, questo va inteso sia in termini di traffico, tempi di percorrenza, sia in termini di sostenibilità ambientale”.

89 Si veda restituzione dell’incontro pubblico del 15.01.2021 dedicato allo sviluppo territoriale ed economico.

90 Per maggiori informazioni si veda anche il documento La ripresa del Porto di Genova. 2 anni dopo il crollo del ponte. L’attuazione delle legge 130/2018 per la ripresa del porto, l’accessibilità e la riqualificazione del waterfront, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, Genova, Luglio 2020, pag. 12.

91 Si vedano i Quaderni di Confesercenti, Enrico Nicola Vico.

92 Si vedano i Quaderni di Stefano Camissasso, Alfredo Perazzo, Mauro Solari (Comitato Rinascimento Genova) e di Rossella D’Acqui (Linea Condivisa).

il piano di servizio in fase di redazione per movimentazione passeggeri e lunga percorrenza e per servizio metropolitano⁹³.

Il tema del potenziamento della capacità ferroviaria ha interessato anche la mobilità urbana con osservazioni che riguardano il completamento dei lavori del cosiddetto Nodo Ferroviario, "indispensabile per garantire il trasporto pubblico nel ponente genovese" e per cui si chiede che "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"⁹⁴.

Altra proposta è quella che sostiene che sia necessario "riprendere in considerazione il progetto sulla Linea Campasso Santa Limbania ad uso pubblico, (come) di linea ferroviaria metropolitana diretta e proveniente da Pontedecimo con stazioni intermedie in Sampierdarena ed al Campasso come previsto nel PUC utilizzando la linea Sommergebile, lato Polcevera, per le merci"⁹⁵.

Su questa proposta Autorità di Sistema e RFI hanno già fornito una risposta sostenendo che "le due linee (Sommergebile e Campasso e Santa Limbania) rappresentano il principale collegamento ferroviario portuale alle linee nazionali (di competenza RFI) e sono già oggetto di progettazione nell'ambito degli interventi di 'Ultimo Miglio' ferroviario, finalizzati al riequilibrio dello split modale da gomma a ferro. Nello specifico, nella parte portuale di levante, le linee ferroviarie di collegamento al tratto 'Santa Limbania-Campasso' fanno parte del progetto 'Nodo di Genova' di RFI e del progetto promosso da AdSP 'collegamento ferroviario tra i parchi Rugna e Campasso tramite la galleria Molo Nuovo', finanziato nell'ambito del Programma Straordinario degli Interventi e oggetto di una Convenzione tra AdSP ed RFI, che ne prevede l'avvio entro l'anno corrente. Nella parte portuale di ponente, la cosiddetta linea Sommergebile ad oggi rappresenta l'unico collegamento attivo per l'ingresso/uscita dei convogli ferroviari portuali. Anche a seguito di altri interventi che riguarderanno il parco portuale Fuori Muro (Stazione Ge Marittima), tale linea Sommergebile rappresenterà sempre il collegamento ferroviario portuale alle linee nazionali di RFI. In conclusione, entrambe le linee ferroviarie saranno dedicate al traffico merci da e per il porto Storico di Genova Sampierdarena/San Benigno"⁹⁶.



Il proponente conferma la tempistica e i piani di sviluppo infrastrutturale presentati nel corso del dibattito pubblico? E come risponde alle critiche sollevate rispetto all'accessibilità ferroviaria del Porto di Genova?

93 Si vedano i Quaderni di Stefano Camissasso, Alfredo Perazzo, Mauro Solari e di Rossella D'Acqui (Linea Condivisa), in particolare quando afferma che "Al fine di connettere la linea sommergebile 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, (Torbellina-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".

94 Si vedano i Quaderno di Rossella dell'Acqui (Linea Condivisa) e di Europa Verde Liguria, in particolare quando afferma che "bisogna pensare alla mobilità cittadina come conseguenza del futuro impatto dell'ampliamento portuale (privilegiando) il trasporto ferroviario con il raddoppio della Voltri Brignole".

95 Si veda il Quaderno di Fabrizio Maranini.

96 Si veda il resoconto dell'incontro pubblico del 15.01.21 dedicato allo sviluppo territoriale ed economico e le risposte fornite attraverso il sito web del progetto (FAQ).

Aspetti legati all'accessibilità stradale

Nel corso degli incontri del dibattito pubblico sono stati illustrati gli interventi di potenziamento dell'accessibilità stradale al Porto di Genova⁹⁷. In particolare "l'insieme degli interventi di viabilità comprende l'estensione della sopraelevata portuale, il potenziamento dei varchi di San Benigno, la realizzazione del varco in quota di Ponte Etiopia e il completamento della strada della Superba. L'implementazione degli interventi faciliterà l'accesso diretto alle due principali autostrade (A7 e A26) di collegamento con Lombardia e Piemonte, separando di fatto la viabilità urbana dal traffico portuale"⁹⁸.

A questo proposito sono state raccolte diverse osservazioni che propongono, a complemento degli interventi previsti, una proposta alternativa che interessa la viabilità locale e le connessioni autostradali. La proposta prevede la realizzazione di una nuova viabilità locale, "la Genovina", che si compone di diversi interventi (Tunnel Moltedo - Guido Rossa, Tunnel sub portuale, Tunnel Campi/Casello di Genova Aeroporto, raddoppio A7 Bolzaneto - Genova Est - Genova Ovest), e che avrebbe la "funzione di strada di scorrimento urbano pensata per risolvere l'annoso problema del Ponente cittadino: l'assenza di una tangenziale verso il centro città"⁹⁹. Tale scenario, avrebbe, secondo gli estensori della proposta, il vantaggio, a parità di carico, di essere "più performante della Gronda"¹⁰⁰.

Su questo punto il proponente ha già risposto affermando che "il controverso progetto della Gronda è sempre stato trattato a prescindere dai progetti di potenziamento dell'accessibilità portuale (...), per risolvere il problema dell'attraversamento del Nodo di Genova dei flussi di matrice autostradale". Dai dati in possesso all'Autorità di Sistema, relativi ai flussi di traffico portuali, urbani, e di attraversamento, si evince infatti "che la Gronda possa rappresentare un'opera utile indipendentemente dal programma di potenziamento dell'accessibilità portuale"¹⁰¹.



Il proponente conferma la tempistica e i piani di sviluppo infrastrutturale presentati nel corso del dibattito pubblico? E come risponde alle critiche sollevate rispetto all'accessibilità stradale del Porto di Genova?

L'ambiente e il paesaggio

Aspetti legati alla qualità dell'aria

Un altro dei temi più discussi nel corso del dibattito pubblico è stato quello relativo alla qualità dell'aria, in relazione alle possibili conseguenze derivanti dalla cantierizzazione dell'opera (tema già trattato nei paragrafi precedenti), al possibile incremento dei traffici portuali e alla conseguente movimentazione delle merci (aumento del traffico su gomma).

Diversi interventi hanno messo in evidenza come le attività portuali incidano negativamente sulla qualità dell'aria: "se si prende a riferimento l'ultimo

97 Si veda resoconto dell'incontro del 15.01.21 dedicato allo sviluppo territoriale ed economico.

98 Tratto da La ripresa del Porto di Genova. 2 anni dopo il crollo del ponte. L'attuazione delle legge 130/2018 per la ripresa del porto, l'accessibilità e la riqualificazione del waterfront, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Genova, Luglio 2020, pag. 11.

99 Si vedano i Quaderni di Stefano Camissasso, Alfredo Perazzo, Mauro Solari, di Enrico Nicola Vico, di Europa verde Liguria, Gianfranco Porcile (ISDE Medici per l'Ambiente), di Giovanni Spalla e Andrea Agostini, di Rossella d'Acqui (Linea Condivisa)

100 Si veda il Quaderno di Stefano Camissasso, Alfredo Perazzo, Mauro Solari.

101 Si veda resoconto dell'incontro pubblico del 29.01.21 dedicato agli aspetti ambientali.

inventario delle emissioni prodotto dalla Regione si può rilevare che le NOX e le polveri sottili prodotte dal traffico marittimo sono preponderanti rispetto ai valori del traffico veicolare (Valutazione annuale della Qualità dell'Aria - Anno Monitoraggio 2015), in particolare a causa delle navi in stazionamento¹⁰².

Nell'incontro del 29.01.2021, dedicato ai temi ambientali, questi temi sono stati affrontati e l'Autorità di Sistema ha presentato il proprio piano di sviluppo sostenibile del porto¹⁰³, che, "a partire dal calcolo delle emissioni, contiene le azioni necessarie per intervenire e costruire un porto che sia proiettato nel futuro e con un approccio green"¹⁰⁴.

Le iniziative intraprese prevedono "misure ed interventi volti all'ottenimento di un'adeguata disponibilità di combustibili alternativi, come il GNL; alla realizzazione del cold ironing, ossia elettrificazione delle banchine; al miglioramento energetico degli edifici con efficientamento, attraverso per esempio illuminazioni particolari a basso consumo; ad una illuminazione pubblica a basso consumo, attraverso l'uso di led; e, infine, all'incremento dell'uso di fonti rinnovabili, attraverso il fotovoltaico che viene usato dagli anni 2000"¹⁰⁵.

Rispetto alle navi in stazionamento è stato illustrato il programma relativo all'elettrificazione delle banchine, che dovrebbe concludersi nel 2023 e che interesserà i terminal traghetti e crociere e il nuovo terminal Bettolo¹⁰⁶. Gli interventi dovrebbero interessare, circa il 40% delle navi (quelle di ultima generazione).

Per quanto riguarda invece l'emissione di gas inquinanti, si è affermato, "l'altro progetto estremamente importante è il progetto 'GNL facile', che riguarda il GNL, una molecola che abbatte quasi totalmente gli ossidi di zolfo, le polveri sottili, in parte gli ossidi di azoto, e riduce del 20% la CO2. È una molecola che avrà molto spazio il futuro: si tratta di un gas tenuto a meno 160 gradi (quindi allo stato liquido) che viene usato per rifornire per camion e autobotti" e, in futuro, anche le navi¹⁰⁷.

Per quanto riguarda gli impatti sulla qualità dell'aria, derivanti dall'incremento dei mezzi pesanti a seguito dei maggiori traffici portuali, la risposta dell'Autorità di Sistema ha evidenziato che "è stato stimato un aumento del 40% del traffico pesante su gomma rispetto alla situazione attuale".

A questo proposito, è stato specificato che gli interventi portuali previsti per ridurre gli impatti derivati da tali incrementi di traffico sono:

- la separazione tra flussi portuali e cittadini, che deve essere attuata preventivamente in quei percorsi che conducono mezzi pesanti dal casello autostradale fino al varco portuale;
- il miglioramento delle performance dei varchi esistenti, la realizzazione di due nuovi varchi a levante e ponente del bacino di Sampierdarena, il potenziamento dei varchi traghetti-passeggeri, che producono significativi problemi alla viabilità cittadina, anche se principalmente con cadenza stagionale;
- il potenziamento dell'accesso all'area traghetti con un nuovo varco destinato solo ai veicoli leggeri;

¹⁰² Si vedano i Quaderni di Enzo Tortello e Friday for Future Genova.

¹⁰³ DAESP 2020 - Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale del Mar ligure occidentale.

¹⁰⁴ Si veda resoconto dell'incontro pubblico del 29.01.2021 dedicato agli aspetti ambientali.

¹⁰⁵ Si veda resoconto dell'incontro pubblico del 29.01.2021 dedicato agli aspetti ambientali.

¹⁰⁶ Per quanto riguarda i terminal traghetti e crociere "la data di presunta fine dei lavori è il 2023, per un investimento di 20 milioni di euro" - Tratto dal resoconto dell'incontro pubblico del 29.01.21 dedicato agli aspetti ambientali.

¹⁰⁷ Si veda resoconto dell'incontro pubblico del 29.01.2021 dedicato agli aspetti ambientali.

- in ultimo, si prevede la riorganizzazione della domanda portuale, che dovrebbe portare alla riduzione dei picchi dei flussi portuali, che si traducono in meno congestione che a sua volta si declina in minore incidentalità e ridotti impatti ambientali.

Al tema dell'inquinamento dell'aria è stata rivolta particolare attenzione dai residenti del Quartiere di Sampierdarena, che hanno evidenziato come "chi abita di fronte al porto subisce emissioni di ossido di azoto, polveri sottili primarie e secondarie e anidride solforosa derivanti dal traffico portuale delle navi e dei camion"¹⁰⁸. A tale osservazione l'Autorità di Sistema ha risposto che "nell'ambito degli studi che si stanno sviluppando, l'obiettivo è proprio quello di far sì che l'impatto del porto sulle arterie viabilistiche cittadine, tra cui anche Lungomare Canepa, tenda il più possibile, nel tempo, a zero. Lo scopo è proprio quello di indirizzare i flussi di traffico su altre direttrici, al fine di sgravare il più possibile quelle che sono le direttrici più a contatto con gli insediamenti abitativi. Uno dei primi elementi che dovrebbe garantire una riduzione dei flussi di traffico è la futura chiusura del varco Etiopia, che sicuramente rappresenta ad oggi uno dei nodi che maggiormente genera il traffico che poi transita per il Lungomare Canepa"¹⁰⁹.

I dati e gli interventi presentati nel corso degli incontri, hanno però sollecitato i partecipanti al dibattito ad avanzare ulteriori proposte finalizzate a migliorare la qualità ambientale.

In particolare, si richiede¹¹⁰:

- il monitoraggio continuo del progetto dell'elettrificazione delle banchine del Termina Crociere e Traghetti;
- l'estensione a tutte le navi del Genoa Blue Agreement;
- l'estensione del cold ironing a tutto il porto di Sampierdarena;
- l'inibizione dell'ingresso in porto alle imbarcazioni con più di 30 anni;
- il divieto dell'uso in porto di scrubber in circuiti aperti e accertamento del corretto smaltimento dei fanghi reflui e di quelli di circuito chiuso;
- l'organizzazione di un sistema di monitoraggio dei fumi delle zone portuali (su questo punto vi è la proposta di "monitorare e misurare in tempo reale le emissioni cittadine, finanziando una rete di un migliaio di centraline a basso costo, con un progetto pubblico diffuso - citizen's science - tra i cittadini abitanti in quartieri impattati, disponibili ad ospitarle"¹¹¹);
- l'imposizione di un limite alla contemporanea presenza di molte navi con motori accesi;
- la realizzazione di un retroporto e un trasporto merci (su ferro) efficienti in grado di rendere sostenibile l'impatto della movimentazione delle merci sul traffico di Sampierdarena e San Teodoro.



Alla luce delle preoccupazioni ed osservazioni riportate, come valuta il proponente le proposte emerse nel corso del dibattito pubblico?

¹⁰⁸ Si veda il resoconto dell'incontro pubblico del 29.01.2021 dedicato ai temi ambientali.

¹⁰⁹ Si veda il resoconto dell'incontro pubblico del 29.01.2021 dedicato ai temi ambientali.

¹¹⁰ Si vedano i Quaderni di Enzo Tortello, Fridays for Future Genova, Gianfranco Porcile (ISDE, Medici per l'Ambiente), Fabrizio Maranini e Michele Pastorino.

¹¹¹ Si veda il Quaderno di Fridays for Future Genova.

Aspetti legati alla produzione di energia da fonte rinnovabile

La possibilità di utilizzare la nuova diga foranea come piattaforma per la produzione di energia da fonti rinnovabili (eolico e sfruttamento del moto ondoso) ha riscosso forte interesse e qualche preoccupazione¹¹².

La realizzazione della nuova diga è stata infatti considerata da diversi interlocutori come “un’occasione per produrre energia da fonti rinnovabili, imprescindibile per un’opera proiettata nel futuro”.

Le analisi proposte nel corso del dibattito hanno evidenziato diversi scenari:

- il primo, che interessa la soluzione 3, prevede l’installazione di undici aerogeneratori che producono 16 MWh e coprono circa il 32% del fabbisogno portuale, con un LCOE di 90/MWh a fronte di un costo di investimento stimabile per questo impianto di circa 14.000.000 euro;
- il secondo, che interessa la soluzione 4, prevede l’installazione di otto aerogeneratori, nella stessa tratta della soluzione 3, che producono 11 MWh, con una copertura del fabbisogno portuale di circa il 23%, LCOE di 93/MWh, corrispondenti ad un investimento di poco più di 9.000.000 euro.

Negli studi presentati, sono stati proposti anche altri scenari di impianti eolici, con pale da 50 metri (con copertura del fabbisogno energetico portuale pari a circa il 9%), e pale da 25 metri (queste ultime con produzioni di energia non molto significative).

Se da un lato, come anticipato, il tema ha suscitato interesse, dall’altro ha fatto emergere alcune criticità che dovranno essere adeguatamente affrontate nelle successive fasi di progettazione.

In particolare, si segnala la necessità di verificare¹¹³:

- la compatibilità dell’intervento con i vincoli aeroportuali e i limiti imposti dagli strumenti di programmazione e pianificazione degli enti territoriali;
- l’impatto di queste installazioni sui flussi migratori di avifauna, sia primaverili che autunnali, che insistono prevalentemente sia sulla foce del Polcevera, sia sul Bisagno, ma anche sulle colline circostanti¹¹⁴;
- l’impatto sonoro, che soprattutto pale di grandi dimensioni potrebbero generare, e gli impatti visivi.

Si segnala inoltre, che sono state registrate anche posizioni che considerano gli interventi proposti troppo limitati, e che auspicano invece la realizzazione di progetti più ambiziosi “volti a raggiungere il 50-80 per cento dell’energia necessaria al porto (invece) di limitarsi a progetti magari belli ma con un rendimento tra l’8 e il 10 per cento”¹¹⁵. Analoga aspettativa è espressa da coloro che vorrebbero la realizzazione di un parco eolico off-shore, che possa superare le limitazioni imposte dai vincoli aeroportuali, e garantire capacità produttive ben più elevate rispetto a quelle proposte in fase di progetto¹¹⁶.

Nel corso degli incontri i progettisti hanno più volte presentato ed affrontato i temi sopra evidenziati, e in particolare hanno ribadito che il progetto del parco eolico sarà definito di concerto con le autorità competenti e che “indipendentemente dal layout della diga individuato, il vincolo aeroportuale ed un’attenta valutazione dell’impatto paesaggistico andranno a condizionare

¹¹² Si vedano i Quaderni di Genova for Yachting e il Quaderno di Europa Verde Liguria, in particolare quando si afferma “la necessità di utilizzare al più possibile fonti rinnovabili di energia a cominciare dalla realizzazione di pale eoliche sulla nuova diga foranea fino ad un forte incremento dell’energia fotovoltaica”.

¹¹³ Si vedano i Quaderni di Legambiente Liguria, Rossella D’Acqui (Linea Condivisa), Enrico Nicola Vico.

¹¹⁴ Si veda il Quaderno di Antonio di Natale (Fondazione Acquario di Genova Onlus).

¹¹⁵ Si veda il Quaderno di Alessandro Gandini.

¹¹⁶ Si veda il Quaderno di Enzo Tortello.

in maniera rilevante il numero degli aerogeneratori installabili e la loro quota sommitale, influenzando così l’effettivo contributo della decarbonizzazione dell’area portuale”.

Inoltre, per quanto riguarda la produzione di energia attraverso lo sfruttamento del moto ondoso, i progettisti hanno affermato che non ritengono questa opzione conveniente in quanto “sono stati presi in considerazione i principali convertitori, analizzando l’integrabilità nella diga e la potenzialità di resa. I risultati hanno dimostrato una modesta copertura, dal 0,8% al 2,1% del fabbisogno energetico portuale, a fronte di un costo elevato di energia tra 1.200-2.200/MWh. Per un’analisi completa di questa soluzione di produzione di energia è importante considerare inoltre i rischi derivanti dalla resistenza degli impianti nei confronti delle mareggiate e degli eventi estremi, e la reale capacità di progresso tecnologico e di abbattimento dei costi di generazione dell’energia di questo tipo di dispositivi”¹¹⁷.

Infine, è stata anche valutata la possibilità di installare sulla diga pannelli solari e/o fotovoltaici. Su questo argomento i progetti hanno affermato che “si è convenuto che sul corpo della diga siano difficilmente applicabili perché la diga è soggetta a tracimazione dal moto ondoso e quindi i pannelli sarebbero esposti agli effetti delle mareggiate (es. salsedine) creando problemi importanti di manutenzione; inoltre, sarebbero rivolti a verso nord quindi con un’esposizione non ideale”¹¹⁸.



A seguito delle osservazioni pervenute, il proponente dell’opera intende proseguire nella progettazione e realizzazione degli impianti eolici? E se sì, di quali dimensioni saranno gli aerogeneratori e come si prevede di conciliare il progetto con i vincoli aeroportuali? Infine, è ipotizzabile la realizzazione di un parco eolico off-shore?

Aspetti legati agli impatti sull’ambiente marino

Rispetto agli impatti sull’ambiente marino, il dibattito ha fatto emergere una serie di indicazioni che potranno orientare le eventuali successive fasi di progettazione. In sintesi, nei quaderni ricevuti, si indica la necessità di ulteriori studi ed approfondimenti progettuali¹¹⁹ rispetto a:

- una modellizzazione molto puntuale delle correnti (...) non limitata all’area di intervento, al fine di valutare l’impatto sulle azioni di sedimentazione ed erosione sulle zone di costa (non necessariamente contigue o viciniori alla zona di intervento), e, sulla base della modellizzazione svolte, per valutare un eventuale ridisegno dell’opera (re-shaping) al fine di minimizzare l’impatto sui flussi;
- una valutazione attenta sulla biocenosi marina e sulle “comunità bentoniche e sui fondali”;
- una quantificazione dei sedimenti che saranno dragati per permettere l’appoggio della nuova diga, delle quantità di parti della vecchia diga che saranno abbattute e del piano dettagliato per il deposito di queste quantità, con la necessaria tipizzazione delle stesse;

¹¹⁷ Si veda resoconto dell’incontro pubblico del 29.01.21 dedicato ai temi ambientali.

¹¹⁸ Si veda resoconto dell’intro del 09.01.2021 dedicato alla presentazione del Dossier di progetto.

¹¹⁹ Per completezza si rimanda ai Quaderni di Antonio di Natale della Fondazione Acquario di Genova Onlus, di Nadia Repetto e Maurizio Wurtz, Europa Verde Liguria, Fridays for Future Genova, INU Liguria, Rossella D’Acqui (Linea Condivisa).

- un'attenta considerazione dell'impatto acustico subacqueo connesso alla realizzazione del progetto, tenendo presente il principio precauzionale, l'elevata diffusione dei suoni in mare ed il fatto che quest'area si trovi in pieno Santuario dei Cetacei. Rispetto a quest'ultimo punto si segnala la richiesta di installare "una rete di boe sonore subacquee posizionate in mare a distanze variabili dalla diga, che registrino i rumori subacquei provenienti dai lavori portuali ed anche dai traffici marittimi in prossimità del porto. Dai dati raccolti e registrati, che dovranno essere aperti alla pubblica consultazione, si dovranno trarre non solo insegnamenti per il futuro, ma anche informazioni subito utili, per controllare e limitare la dannosità delle attività monitorate"¹²⁰;
- un'attenzione per gli "altri danni per la biodiversità (derivati) dall'effetto invasivo di specie aliene che transitano da altri ambienti ecologici, attraverso il Canale di Suez, seguendo il traffico navale, previsto in aumento, proveniente dal Mar Rosso. Queste specie, sia animali che vegetali, si adattano alla vita nel Mar Mediterraneo e competono con le specie native, talvolta con successo soppiantandole, diffondendosi in pochi anni fino all'altro capo del Mediterraneo"¹²¹.



Il proponente come valuta queste osservazioni e come pensa di considerarle nelle successive fasi di progettazione?

Aspetti legati all'impatto visivo

Un elemento che ha sollevato molte critiche riguarda l'impatto visivo provocato dalla nuova diga. Chi pone questi temi concentra l'attenzione su due aspetti:

- l'impatto visivo del nuovo manufatto;
- e (soprattutto) l'impatto visivo provocato dall'accesso al bacino di Sampierdarena delle grandi navi porta contenitore.

Ad essere contestati sono stati in particolar modo i foto-inserimenti presentati nel corso degli incontri pubblici che illustravano punti di visuale da Carignano, Righi, e dalla Lanterna, mentre sarebbe stato necessario valutare "l'impatto visivo dell'opera anche dalla Stazione Marittima, da Viale Canepa o da Voltri"¹²².

Il tema dei foto-inserimenti è emerso nel corso dell'incontro del 13.01.21 della Commissione tecnica (incontro dedicato alle associazioni ambientaliste e ai comitati) e nel successivo incontro pubblico del 29.01.2021 (dedicato agli aspetti ambientali). Da questi incontri è emersa la necessità di realizzare foto-inserimenti che interessassero il Quartieri di Sampierdarena al fine di dare evidenza di quali siano gli impatti visivi per i residenti delle zone prospicienti il porto. I progettisti hanno interpretato la richiesta dei cittadini realizzando un nuovo foto-inserimento dalla Lanterna, che però non stato giudicato adeguato.



Nella valutazione complessiva dell'opera, il proponente come intende tenere conto anche degli impatti visivi sopra descritti?

¹²⁰ Si veda Quaderno di Fridays for Future Genova.

¹²¹ Si veda Quaderno di Fridays for Future Genova.

¹²² Si vedano i Quaderni di Luisa Padula e Romano Villa del Comitato Lungomare Canepa.

Rapporto Porto Città

Il dibattito pubblico ha evidenziato la necessità di inquadrare la realizzazione della nuova diga foranea in un contesto di relazioni spaziali, economiche e sociali ampie, che molti interlocutori hanno declinato come il rapporto tra la città e il suo porto. In particolare si constata che "la città è considerata solo come 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"¹²³. Ci si augura invece che "la diga possa essere elemento di relazione tra porto e città, piuttosto che l'ennesima infrastruttura conflittuale, (...) basata su fragili equilibri, grandi interessi economici, e forti impatti socio ambientali"¹²⁴. Si ritiene, in altre parole, che la discussione avviata con il dibattito pubblico "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"¹²⁵.

Dalle osservazioni ricevute emerge una serie di suggestioni e proposte che si riportano sinteticamente, rimandando per una informazione completa ai diversi quaderni degli attori:

- "i porti devono aggiornare e riscrivere un patto con le città, conciliando le funzioni mercantili, turistiche e di trasporto pubblico, razionalizzando gli spazi interni per il contenimento dei container. Laddove compatibili, vanno valorizzate aree retro portuali diffuse che utilizzino gli spazi parcellizzati delle dismissioni industriali in modo non impattante per la viabilità. In questo modo l'infrastruttura può rappresentare un'occasione di rilancio del territorio, senza peggiorare la vivibilità dell'insediamento urbano e limitando i fenomeni di inquinamento atmosferico ed acustico"¹²⁶.
- "viene chiaramente evidenziata una chiara posizione del progetto che prevede la separazione dei flussi tra quelli cittadini e quelli urbani ma probabilmente piuttosto che sedimentare una cesura già presente tra la scala del tessuto urbano e quella dell'infrastruttura portuale, sarà auspicabile una visione organica di questo nuovo paesaggio, attraverso progetti che modulino con coscienza il rapporto tra le due realtà"¹²⁷.
- "traghetti, navi crociera, aeroporto e accessi viari su gomma e su ferro dovrebbero essere razionalizzati liberando il centro città. (...) ne consegue che il vecchio porto antico vada risanato ambientalmente e restituito alla città, come spazio vitale per le attività sportive, culturali e ricreative indispensabili per elevare il rango della area centrale della Genova del futuro, grande centro della nautica vicino al cuore europeo e proiettata nel mediterraneo che le sta di fronte"¹²⁸;
- "è il momento di dare una prima attuazione a quella 'linea blu' disegnata da Renzo Piano e stabilita nel Piano Urbanistico Comunale dando vita, già parallelamente alla fase progettuale dell'opera, alla progettazione di quei 'corridoi' e recuperi di funzioni cittadine che si rendono possibili"¹²⁹;
- "si rileva 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

¹²³ Si veda il Quaderno di Rossella dell'Acqui (Linea Condivisa).

¹²⁴ Si veda il Quaderno di Legambiente Liguria.

¹²⁵ Si veda il Quaderno di Rossella dell'Acqui (Linea Condivisa).

¹²⁶ Si veda il Quaderno di Legambiente Liguria.

¹²⁷ Si veda il Quaderno dell'Ordine degli Architetti e PPC di Genova.

¹²⁸ Si veda il Quaderno di Lino Tirelli.

¹²⁹ Si veda il Quaderno di Raffaele Gazzari (Acli Genova).

verde che restituisca un minimo di contatto con il mare e con il Parco della Lanterna¹³⁰;

- “il Nabus deve diventare uno dei pilastri della mobilità morbida genovese”¹³¹;
- “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 e (...) che si 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”¹³².



Compatibilmente con i propri ambiti di competenza, il proponente come valuta le proposte pervenute? Ritiene opportuno stimolare azioni e progetti che migliorino il rapporto Città/Porto?

Aspetti legati agli impatti su Sampierdarena e alla sua riqualificazione

Il progetto della nuova diga, e il potenziale incremento dei traffici portuali e terrestri, ha decisamente allarmato i residenti del Quartiere di Sampierdarena. L’attenzione si è concentrata su “possibili impatti che si potranno avere nel bacino di Sampierdarena, nel momento in cui entrando in funzione la nuova opera e modificato di conseguenza il profilo delle banchine, si dovranno predisporre le soluzioni più opportune riguardo la delicata interfaccia porto-città, vista la vicinanza dell’abitato rispetto allo spazio portuale (che sarà in grado di ospitare navi di grandi e grandissime dimensioni), con potenziali effetti ed impatti sul limitrofo quartiere”¹³³. Il carico aggiuntivo che il Quartiere rischia di subire ha spinto diversi interlocutori a porre il tema dei necessari interventi di riqualificazione e di compensazione che “diventano pertanto fondamentali (...) in chiave di sostenibilità e di confort urbano che devono essere previste da subito”¹³⁴.

I principali interventi richiesti, emersi sia nel corso degli incontri pubblici che nelle osservazioni ricevute, riguardano:

- la previsione di opere di mitigazione per l’abbattimento dell’inquinamento atmosferico ed acustico a favore dei quartieri contigui alle aree portuali, ad esempio per i palazzi che insistono su Lungomare Canepa e via Guido Rossa¹³⁵;
- la realizzazione di una galleria fonoassorbente in Lungomare Canepa, “ben

¹³⁰ Si veda il Quaderno di Rossella dell’Acqui (Linea Condivisa).

¹³¹ Si veda il Quaderno di Enrico Nicola Vico.

¹³² Si veda il Quaderno di Rossella dell’Acqui (Linea Condivisa).

¹³³ Si veda il Quaderno dell’INU Liguria. Si veda anche il Quaderno di Aberto Panetta (Comitato Lungomare Canepa), in particolare quando afferma che “già oggi chi vive in prossimità del porto si trova in una condizione di profonda sofferenza e si indigna quando scopre che si prevede di spendere oltre un milione di euro per la parte a mare del porto ignorando completamente quelle opere che da tempo avrebbero dovuto essere fatte per proteggere i cittadini di Sampierdarena in occasione dell’ampliamento della strada a scorrimento veloce Lungomare Canepa”.

¹³⁴ Si vedano i Quaderni di Rossella D’Acqui (Linea Condivisa), Genova for Yachting, Luisa Padula (Comitato Lungomare Canepa).

¹³⁵ Si vedano i Quaderni di Michele Pastorino e Fabrizio Marianini.

inserita nel contesto urbano per restituire vivibilità a Sampierdarena”¹³⁶;

- la riduzione della piattaforma stradale di Lungomare Canepa da 6 a 4 corsie, in virtù del dichiarato prossimo trasferimento di tutto il traffico pesante sulla Sopraelevata portuale, e “la conseguente creazione di una fascia di rispetto pedonale tra l’abitato e la strada, che genererebbe parziale sollievo anche rispetto alle attività portuali”¹³⁷. In questo modo, “(...) si creerebbe (così) una passeggiata dalla Lanterna alla Fiumara che offrirebbe una via di collegamento ciclopeditone dal terminal traghetti alla Fiumara, che potrebbe essere usata dai Sampierdarenesi per spostarsi e per fare attività sportiva”¹³⁸;
- la restituzione di “un affaccio al mare per Sampierdarena (calata Concenter) e Cornigliano e la valorizzazione dell’ex Centrale del Porto di Genova”¹³⁹ e “del Parco della Lanterna”¹⁴⁰;
- la realizzazione di un “accesso al mare anche a Sampierdarena tramite una passerella ciclo-pedonale che affacci sul mare dalla foce del Polcevera comprensiva di fermata per la Navebus come previsto nel PUC, (si evidenzia che da questa foce si vede il più grande flusso migratorio della Liguria)”¹⁴¹;
- “l’acquisizione con trasformazione ad uso pubblico delle diverse aree che in questi territori sono rimaste vuote e quindi preda del degrado urbano, al fine del rilancio di Sampierdarena e San Teodoro”¹⁴²;
- la localizzazione “in area portuale delle imprese di logistica che gestiscono container vuoti presenti vicino alle abitazioni e molto impattanti sulla viabilità locale” e la scelta di “evitare insediamenti di depositi chimici ad alto rischio d’incidente rilevante considerato che questo, renderebbe l’area meno attrattiva a possibili altre forme d’impresa, oltre ad aumentare il rischio per la salute e la sicurezza degli abitanti di Sampierdarena e San Teodoro che affacciano sul tratto interessato dal progetto”¹⁴³.



Compatibilmente con i propri ambiti di competenza, il proponente, come valuta le proposte pervenute e quali azioni intende perseguire per migliorare la qualità della vita nel Quartiere di Sampierdarena?

¹³⁶ Si vedano tra gli altri i Quaderni di Enrico Nicola Vico, Luisa Padula (Comitato Lungomare Canepa).

¹³⁷ Si veda il Quaderno di Silvia Giardella (Comitato Lungomare Canepa).

¹³⁸ Si vedano i Quaderni di Luisa Padula (Comitato Lungomare Canepa) e Carla Biggio.

¹³⁹ Si veda il Quaderno di Fabrizio Maranini, in particolare quando propone che di “ampliare il parco della Lanterna comprendendo l’edificio Storico dell’ex centrale elettrica di Genova come polo museale delle energie rinnovabili che diventi complementare al museo della Vicina Lanterna, Simbolo di Genova”.

¹⁴⁰ Si vedano i Quaderni di Luisa Padula e Silvia Giardella (Comitato Lungomare Canepa), in particolare quando afferma che la “dismissione in corso della ex Centrale elettrica Concenter, lascia finalmente intravedere la concreta possibilità di creare un nuovo compendio civico ricomprensente la Lanterna, con il suo Parco, l’edificio vincolato della ex Centrale e la prospiciente calata Concenter. Il simbolo della Superba e l’edificio della ex Centrale meritano di essere valorizzati ed inseriti a pieno titolo nel contesto cittadino e turistico, superando la annosa marginalizzazione della prima ed evitando la riduzione a rudere del secondo, restituendo contestualmente l’affaccio al mare a Sampierdarena in una zona che può essere connessa al porto Antico a levante ed alla Fiumara a Ponente, tramite il rinnovato lungomare Canepa”.

¹⁴¹ Si veda il Quaderno di Fabrizio Maranini.

¹⁴² Si veda il Quaderno di Fabrizio Maranini.

¹⁴³ Si veda il Quaderno di Fabrizio Maranini.

Aspetti legati alla fruibilità turistica e sportiva

Altro tema emerso nel corso del dibattito riguarda l'accessibilità e la fruibilità della futura diga foranea.

Dalle osservazioni ricevute emerge un'attenzione progettuale anche verso questi aspetti, tanto che ci si chiede "se sia possibile (e come) rendere una parte della diga fruibile, utilizzabile, o quanto meno accessibile; si tratta di delineare un ulteriore passaggio progettuale che dovrebbe configurare il manufatto della diga come un nuovo paesaggio non solo da osservare ma anche da visitare e dal quale poter ammirare una vista straordinariamente diversa della città e della sua cornice collinare"¹⁴⁴.

"Dal momento che il paesaggio viene oggi correntemente inteso anche come l'esito delle molteplici modalità di appropriazione, da parte della collettività, di un luogo, così lo spazio della diga potrebbe rappresentare un elemento di condivisione collettiva di una nuova infrastruttura. La possibilità di pensare la nuova diga come progetto del paesaggio portuale, percepito da terra, ma al contempo fruibile (...) rappresenta una sfida nella progettazione che andrebbe ancora approfondita. Prevedere un belvedere, una promenade, un punto di balneazione, potrebbe rappresentare un nuovo luogo unico, ma accessibile a tutti, potrebbe essere ancora un'occasione per condividere maggiormente le potenzialità dell'infrastruttura stessa"¹⁴⁵.

Da questo punto di vista, "la diga (potrebbe) anche rappresentare di per sé un'infrastruttura turistica rilevante". "Genova è sempre stata rappresentata nel corso della sua storia nella prospettiva di chi la raggiunge per mare (...), con la minima infrastrutturazione di un piccolo tratto della diga in corrispondenza del Porto Antico/Centro Storico, adeguando gli accessi e la percorribilità pedonale (scale, ringhiere, segnaletica, ecc...), informazioni turistiche - ed eventualmente qualche servizio, oltre ai vettori di trasporto (...) si potrebbe regalare ai visitatori un punto di vista suggestivo, che consentirebbe anche una panoramica diffusa del centro storico, nonché di gettare un altro ponte tra porto e città"¹⁴⁶.

Inoltre, dal punto di vista turistico, si propone di dotare la diga "di pompe di acqua che generano getti di luce", un progetto di attrattiva turistica che "verrebbe ad aggiungersi alla Lanterna come ulteriore richiamo e vivacizzazione della nostra città"¹⁴⁷.

Infine, si segnalano le osservazioni di coloro che praticano e vorrebbero veder valorizzati gli aspetti legati alla pesca sportiva, praticata da migliaia di persone e che "come tutti gli sport porta con sé un indotto" rilevante. Nelle proposte ricevute si chiede pertanto di valutare anche la possibilità di predisporre sulla nuova diga "zone (sicure) dove sarà possibile praticare la pesca"¹⁴⁸.



Il proponente come valuta le proposte pervenute e quali integrazioni progettuali intende accogliere? Quali sono invece le ragioni che lo portano a scartare alcune delle proposte ricevute?

¹⁴⁴ Si veda il Quaderno dell'INU Liguria.

¹⁴⁵ Si veda il Quaderno dell'INU Liguria.

¹⁴⁶ Si veda il Quaderno di Confesercenti.

¹⁴⁷ Si veda il Quaderno e la proposta progettuale di Confcommercio Genova.

¹⁴⁸ Si veda il Quaderno di Christian Cintura.

Nel corso del dibattito sono emersi temi non strettamente attinenti all'oggetto del dibattito stesso, ma che interessano più in generale i temi della gestione, dell'operatività e delle attività produttive presenti nel porto. In particolare, si segnala:

- "il potenziale impatto nocivo sull'aria e sul suolo delle attività di riparazione e conversione navali nell'attuale assetto e collocazione del porto di Genova"¹⁴⁹;
- le proposte per ridurre gli impatti dei cantieri navali attraverso "il confinamento di bacini o piattaforme per l'esecuzione delle operazioni altamente nocive"¹⁵⁰;
- le segnalazioni riguardanti "l'attuale dislocazione dei principali impianti di riparazione navale e riciclaggio navi, in rapporto al livello di urbanizzazione del territorio limitrofo"¹⁵¹.

¹⁴⁹ Si veda il Quaderno di Pietro Cesana (Comitato Porto Aperto).

¹⁵⁰ Si veda il Quaderno di Gian Giorgio Parodi (Comitato Porto Aperto).

¹⁵¹ Si veda il Quaderno di Giammarco Bolognini.

5. Il metodo utilizzato

Il Dibattito pubblico è stato realizzato secondo il metodo indicato dalla legge - con particolare riferimento alle prescrizioni contenute nel decreto attuativo Dpcm 76/2018 -, a cui sono state aggiunte due importanti innovazioni, derivate da precedenti esperienze di discussione pubblica e mediazione su grandi opere.

In estrema sintesi, il metodo utilizzato ha visto lo svolgimento delle seguenti attività:

1. La **progettazione** del Dibattito pubblico ha visto una serie di attività propedeutiche per contestualizzare il processo e predisporre gli strumenti di comunicazione e quelli organizzativi. Il fine è stato quello di coinvolgere un pubblico il più ampio possibile con una modalità strutturata, nonostante le forti restrizioni presenti a causa della pandemia. La fase propedeutica, svolta attraverso una serie di incontri con il proponente dell'opera, la Struttura Commissariale e diversi portatori di interessi, ha avuto un impatto determinante sulla scelta delle attività da realizzare, sia in forma pubblica che tecnica, in quanto ha consentito al Coordinatore di orientarsi sui principali nodi da sciogliere nel corso del dibattito - perché percepiti come più rilevanti da parte degli attori locali -, e sugli esperti da coinvolgere per affrontare tali questioni. Ha inoltre permesso di definire un format per gli incontri - necessariamente online per obbligo di legge -, senza rinunciare al necessario grado di interattività e all'efficienza comunicativa;
2. Lo **svolgimento** del Dibattito pubblico ha visto la gestione degli incontri pubblici e tecnici (in totale 11, incluso il lancio), concentrati in una durata limitata dal proponente a 40 giorni naturali consecutivi, con una forte attenzione alla trasparenza dei temi trattati, alle domande avanzate dal pubblico, alle risposte fornite dagli esperti coinvolti e ai dati correlati ad ogni questione sollevata. Ciò ha significato mettere in atto una complessa macchina di rendicontazione trasparente, che ha visto realizzare per ogni attività la restituzione delle discussioni svolte, la verifica dei dati e delle risposte da parte delle autorità competenti e la pubblicazione di tutti i materiali sul sito web del processo (www.dpdigaforanea.it/partecipa-al-dibattito/). Parallelamente, sono stati gestiti i canali di interazione con il pubblico (e-mail, centralino dedicato e pagina Facebook) e dell'attività di media relation, con una risposta notevole in termini di contatti ricevuti: 180 email, 3821 utenti unici sul sito, 25.766 visualizzazioni su FB. Il grado di risposta da parte del pubblico alla chiamata ad interagire con il Coordinatore attraverso contributi scritti (Quaderni degli attori) ha avuto l'eccezionale risposta di 55 Quaderni;
3. Le **conclusioni** del Dibattito pubblico, con la predisposizione della presente relazione, costituisce un importante passaggio procedurale, in quanto testimonia tutte le azioni svolte e le proposte e critiche raccolte durante il Dibattito pubblico, sia attraverso gli incontri sia attraverso i contributi scritti pervenuti. La relazione finale è redatta in totale autonomia dal Coordinatore. A queste sono state integrate due attività molto importanti, una di carattere tecnico-procedurale e l'altra di natura comunicativa;

4. La prima è stata l'istituzione di una **Commissione tecnica** per il dibattito pubblico, composta dalle principali istituzioni del territorio (Regione Liguria, Comune di Genova, Struttura commissariale e Autorità di Sistema), per approfondire alcuni temi rilevanti correlati direttamente o indirettamente al progetto della diga, con gruppi selezionati di portatori di interesse. La Commissione ha permesso di creare dei tavoli dal taglio espressamente tecnico, costruendo un confronto fra attori del territorio e le principali istituzioni deputate a prendersi cura delle problematiche segnalate, anche se indirettamente correlate al progetto della diga (ad es. riqualificazione urbana di ambiti del territorio, questioni occupazionali, mitigazione di carichi ambientali esistenti ecc.);
5. La seconda è stata un forte investimento nella **comunicazione pubblica**, anche per supplire alla ristrettezza dei tempi del dibattito pubblico e per potenziare le opportunità di partecipazione da parte del pubblico. Tale investimento si è espresso sia attraverso il coinvolgimento di un'agenzia leader di livello nazionale (Comin&Partner), in collaborazione con l'Ufficio stampa dell'Autorità di Sistema, per la gestione delle relazioni media e social media, con un forte impatto in termini di copertura media (126 articoli sui media locali in cinque settimane), sia attraverso il contributo dell'Autorità di Sistema nella predisposizione di servizi di ripresa con una qualità televisiva, che ha permesso di coinvolgere attivamente le principali **emittenti televisive locali** - Primocanale, TeleGenova e TeleNord - per la trasmissione in diretta streaming degli incontri pubblici. Tutto ciò ha consentito un impatto in termini di *awareness* (consapevolezza diffusa) nella popolazione genovese su quanto stava accadendo e sulle opportunità di partecipazione offerte.

6. Le attività svolte

La progettazione del dibattito pubblico

Le indagini preliminari

La prima parte del processo ha riguardato la realizzazione delle **attività propedeutiche** all'avvio del dibattito: l'analisi tecnica della documentazione, con il coinvolgimento di un gruppo di lavoro di esperti sui diversi ambiti tematici; l'indagine preliminare sul potenziale conflitto sul progetto della diga; l'analisi del Dossier di progetto predisposto dal proponente e la formulazione di richieste di integrazione; la definizione del calendario, dei temi e delle metodologie di gestione degli incontri; la formazione della Commissione tecnica e la predisposizione degli strumenti di comunicazione e informazione al pubblico.

Le attività propedeutiche hanno comportato una densa attività di **analisi del progetto** che ha avuto la funzione di acquisire le conoscenze progettuali dell'intervento, allo scopo di evidenziare minacce ed opportunità dell'opera in relazione al contesto, eventuali criticità realizzative e gli impatti economici, sociali ed ambientali legati alla realizzazione. Oltre a questo, l'analisi ha permesso di acquisire le conoscenze relative al processo autorizzativo, al fine di individuare eventuali criticità di processo che potevano interessare il dibattito pubblico e le successive fasi di approvazione.

Inoltre, al fine di contestualizzare il percorso di consultazione, il Coordinatore ha svolto una serie di attività preliminari di **mappatura del contesto** locale, realizzate attraverso l'analisi della rassegna stampa e alcuni colloqui con portatori di interesse del territorio. Il duplice obiettivo atteso da questa indagine era, da una parte, l'identificazione delle posizioni in campo espresse dai principali soggetti associativi del territorio, nel merito del progetto della diga foranea, e, dall'altra l'acquisizione di informazioni sulle possibili modalità di conduzione del dibattito pubblico, al fine di includere il pubblico più ampio possibile.

L'attività si è svolta con la realizzazione di un totale complessivo di 4 incontri preliminari. Sono stati incontrati il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini e le sue strutture tecniche (nelle persone del responsabile unico del procedimento Marco Vaccari, del segretario generale, Marco Sanguineri, della responsabile dell'Ufficio Stampa Marina Monti); il gruppo di progettisti del raggruppamento di impresa guidata Technital, società incaricata dello studio di fattibilità tecnico economica della diga (nelle persone responsabile della progettazione Antonio Lizzadro); la struttura del Commissario per la ricostruzione di Genova, nelle persone di Marco Bucci (Sindaco di Genova) e Marco Rettighieri (responsabile per l'attuazione del Programma straordinario). Alcuni attori del territorio: Valerio Berardi, Capitaneria di Porto, Maurizio Gallucci, Agenzia delle Dogane, Paolo Oneto, Gruppo Antichi Ormeggiatori, Guido Porta Presidente di Fuori Muro - Servizi Portuali e Ferroviari, Federico Solimena, Presidente di Stazioni Marittime S.p.a, Antonio Benvenuti Console Compagnia Unica, Piero Righi, Presidente dell'Aeroporto di Genova, Paolo Odone, Presidente Confcommercio Genova, Giovanni Mondini, Presidente di Confindustria Genova, Paola Noli Presidente di CNA Genova, Riccardo Degl'Innocenti, Comitato per il dibattito pubblico sul Porto di Genova.

Oltre a questi, si sono organizzati una serie di incontri tecnici ed interlocuzioni continuative gli esperti nominati dal Coordinatore in suo affiancamento: Gianluca Comin, esperto di comunicazione pubblica; Pierluigi Coppola, Professore associato in Urban Planning, Transport and Economics presso il Politecnico di Milano; Vittorio Marzano, Professore associato di Ingegneria dei Trasporti presso l'Università degli studi di Napoli Federico II; Iolanda Romano, Avventura Urbana Srl; Marco Sisti, Esperto valutazione di impatto politiche pubbliche e Roberto Zucchetti, Docente presso il Dipartimento di Scienze sociali e politiche dell'Università Bocconi.

Al termine delle analisi preliminari è stato definito il **progetto del dibattito pubblico** per la diga foranea, che ha dovuto tenere conto di quanto indicato dal capitolato di gara per l'individuazione del Coordinatore, ovvero la necessità di realizzare le attività in tempi di esecuzione contenuti (attività in 40 giorni naturali e consecutivi). Tali tempi hanno imposto una sequenza serrata di attività, così come la necessità di selezionare adeguatamente gli impegni da assumere, nel rispetto di quanto previsto dal Dpcm 76/2018.

Infine, parallelamente alle fasi di indagine è stata realizzata la predisposizione degli strumenti di **comunicazione** e di interazione con il pubblico: identità grafica e immagine coordinata, progettazione sito web, progetto di media relation and communication, allestimenti per gli incontri pubblici, gestione segreteria aperta al pubblico tramite e-mail e centralino telefonico. Su questo importante ambito di lavoro si veda in seguito il paragrafo dedicato ("La comunicazione e l'informazione al pubblico").

Un dibattito su due livelli di interazione

A seguito delle indagini preliminari il Coordinatore del dibattito pubblico ha definito un processo organizzato su due livelli di interazione, strettamente interconnessi tra loro:

- da una parte gli incontri con un **pubblico vasto**, attraverso l'organizzazione di momenti di confronto pubblico di presentazione dell'opera e di approfondimento tecnico dei temi progettuali più rilevanti;
- dall'altra il confronto con i **principali attori locali** direttamente e indirettamente coinvolti nel progetto, attraverso dei tavoli tematici dedicati.

Per avviare il dibattito pubblico è stato deciso di organizzare un primo incontro aperto alla stampa di lancio, a seguito del quale sono state avviate le attività vere e proprie.

L'organizzazione e la gestione dell'interazione con il pubblico ampio

Per gestire il primo livello di interazione si è scelto di procedere con l'organizzazione di **quattro incontri pubblici** aperti a tutti - cittadini, esperti e stampa - uno per ogni settimana, della durata di due ore. Il programma ha visto una progressiva focalizzazione sugli aspetti più rilevanti del progetto, a partire da un primo incontro generale di presentazione del Dossier di progetto, per procedere con tre incontri di approfondimento, pensati per stimolare il confronto informato su tutti gli aspetti progettuali, anche i più tecnici, suscitando osservazioni o proposte. I tre incontri di approfondimento sono stati programmati per affrontare i seguenti temi:

- il primo sullo sviluppo territoriale ed economico, ossia per ragionare sull'opera ed inquadrarla all'interno di un sistema complesso di interventi volti allo sviluppo portuale ed economico della città (tenendo conto delle

opere in corso di realizzazione o previsione come il Terzo Valico dei Giovi, il potenziamento degli scambi intermodali interni al porto, la Gronda di Genova, lo sviluppo aeroportuale ecc.);

- il secondo sulle alternative progettuali, per presentare gli aspetti realizzativi dell'opera nelle tre alternative di progetto, con particolare riferimento agli aspetti legati alla sicurezza della navigazione, oltre che gli ingressi, i flussi e l'operatività all'interno del porto, anche in relazione alle correnti, i venti e il modo ondoso; con la possibilità di verificare le soluzioni progettuali adottate ed individuare eventuali elementi correttivi o integrativi;
- il terzo incontro sugli aspetti ambientali, di medio e lungo periodo, e le azioni di salvaguardia, ripristino o compensazione adottati o da predisporre.

Il format definito per gli incontri, da svolgere necessariamente online a causa delle misure anti Covid, è stato quello dell'assemblea plenaria, con una prima parte di interventi da parte degli esperti, e una seconda parte di discussione aperta al pubblico con domande e risposte. A causa dell'alto numero dei partecipanti previsti, e al fine di garantire pari opportunità di espressione a tutti, è stato predisposto un sistema di raccolta delle domande via chat, con successiva aggregazione per temi, in modo da consegnare al Coordinatore una lista di questioni da sottoporre per chiarimenti agli esperti con tutti i principali argomenti sollevati dal pubblico. Quando il tempo non è stato sufficiente per trattare tutti gli argomenti, è stato scelto di dare precedenza, nelle risposte in diretta, alle domande non ancora trattate in precedenti incontri; pertanto, in alcuni casi, si è deciso che le domande non trattate avrebbero trovato risposta successivamente sul sito in una apposita sezione di FAQ. Altre invece sono state evase all'interno dei report degli altri incontri pubblici o di quelli della Commissione tecnica; infine, quelle rimanenti sono state riportate nella relazione conclusiva, per permettere al proponente di fornire la sua risposta direttamente nel Dossier conclusivo.

Oltre alla partecipazione diretta agli incontri sono state predisposte altre modalità di intervento da parte del pubblico, in forma scritta, al telefono presso il centralino dedicato, via e-mail, e attraverso contributi scritti detti Quaderni degli attori.

I Quaderni degli attori sono uno strumento specifico del dibattito pubblico, mutuato dall'esperienza francese del Débat Public. Si tratta di uno strumento molto utile per accogliere nel processo anche le osservazioni di chi non partecipa agli incontri: o perché non desidera esporsi in una sede pubblica, o perché teme di trovarsi coinvolto in momenti conflittuali o, semplicemente, perché è una persona riflessiva che preferisce una modalità di comunicazione scritta. I quaderni sono normalmente utilizzati dalle grandi organizzazioni che rappresentano interessi generali, come ad esempio le imprese, i sindacati, le associazioni ambientali e così via, che intendono esprimere le proprie posizioni in modo più strutturato ed articolato. Ma spesso anche i cittadini singoli esprimono le proprie idee o critiche attraverso questo strumento. Si tratta dei contributi scritti inviati all'organizzazione e di cui il Coordinatore ha il dovere tenere conto nella raccolta delle osservazioni critiche e delle proposte, e che deve rendere pubblici sul sito web.

I tavoli della Commissione tecnica della diga foranea

Per gestire il secondo livello di interazione, benché non sia previsto dalla legge del Dibattito pubblico, si è scelto di formare una **Commissione tecnica per la diga foranea**, formata da Regione Liguria, Comune di Genova, Struttura commissariale per la ricostruzione di Genova, Autorità di Sistema. Nella fase di progettazione la Commissione ha identificato sei gruppi di attori locali con cui organizzare dei tavoli tecnici, in quanto rappresentativi di interessi

locali rilevanti in relazione al progetto della diga: i municipi; gli enti ed organizzazioni portuali ed aeroportuali; gli operatori portuali; le associazioni ambientali, culturali e i comitati di cittadini; le categorie economiche e di rappresentanza; le organizzazioni sindacali e del lavoro.

Un ulteriore ed ultimo incontro è stato organizzato dalla Commissione tecnica per coinvolgere sul progetto, in una fase ancora preliminare, gli enti e istituzioni che saranno chiamati in fase autorizzativa ad esprimere dei pareri (“Pre-Conferenza dei Servizi”).

Infine, la costituzione e la gestione della Commissione tecnica, attraverso il coinvolgimento degli enti locali, regionali, ha avuto anche la funzione di rispondere, anche se indirettamente, a quanto richiesto dal Dpcm 76/2018 (art 4, comma 6, lettera d) e di ovviare in parte alla mancanza della Commissione Nazionale per il dibattito pubblico (istituita il 30 dicembre 2020, ma non ancora operativa all'avvio del dibattito pubblico). Il decreto prevede infatti che la Commissione Nazionale “organizza le attività di cui alla lettera a) e c) a livello territoriale¹⁵², con il coinvolgimento attivo degli enti territoriali interessati alla realizzazione dell’opera”. La Commissione ha avuto pertanto l’obiettivo di rispondere anche a questa prescrizione normativa, avviando un dialogo costante e collaborativo con gli enti territoriali.

Incontro di lancio

Il dibattito pubblico si è aperto l’8 gennaio 2021 con una conferenza stampa che si è svolta con alcuni relatori in presenza, presso la Sala del Capitano di palazzo San Giorgio, sede dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ed altri collegati in videoconferenza online. I cittadini hanno potuto collegarsi alla piattaforma o seguire lo streaming in diretta sul canale YouTube di Ports of Genoa o la diretta televisiva su Primocanale.

All’incontro, a cui hanno partecipato 175 persone, sono intervenuti nel seguente ordine: Paolo Emilio Signorini (Presidente AdSP); Giovanni Toti (Presidente della Regione Liguria); Marco Bucci (Sindaco di Genova e Commissario per la ricostruzione); Nicola Carlone (Ammiraglio, Direttore marittimo della Liguria e Comandante Porto di Genova); Marco Rettighieri (Responsabile attuazione del programma); Antonio Lizzadro (Technital-Responsabile della progettazione); Andrea Pillon (Coordinatore del dibattito pubblico); Paola De Micheli (Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti).

La conferenza stampa aveva l’obiettivo di:

- illustrare finalità, obiettivi, modalità organizzative e partecipative del dibattito pubblico;
- presentare brevemente il Dossier di progetto;
- illustrare gli strumenti di comunicazione.

Al termine degli interventi, i giornalisti presenti in sala hanno potuto avanzare le proprie domande ai relatori. È possibile vedere il video dell’incontro sulla pagina Facebook o sul canale YouTube del dibattito pubblico.

Gli incontri pubblici

Gli incontri si sono svolti con alcuni relatori in presenza, presso la Sala del

¹⁵² Art 4, comma 6 lettera a) “la Commissione in particolare monitora il corretto svolgimento del dibattito pubblico e il rispetto della partecipazione del pubblico, nonché la necessaria informazione durante la procedura”; lettera b) “propone raccomandazioni di carattere generale o metodologico per il corretto svolgimento del dibattito pubblico.”

Capitano di Palazzo San Giorgio, sede dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ed altri relatori in videoconferenza. I cittadini hanno potuto collegarsi alla piattaforma o seguire lo streaming in diretta sul canale YouTube di Ports of Genoa o la diretta televisiva su Primocanale, Telegenova e Telenord.

Le restituzioni sintetiche, i video degli incontri e le presentazioni utilizzate dai relatori sono state rese disponibili nella pagina “Partecipa” del sito ufficiale del dibattito pubblico.

Sabato 9 gennaio si è tenuto il primo incontro pubblico – detto anche incontro informativo – volto a presentare i contenuti tecnici del Dossier di progetto: le ragioni dell’opera e le fasi di progettazione e di realizzazione dell’intervento. I relatori presenti o collegati sono intervenuti in quest’ordine:

- **Marco Bucci**, Sindaco di Genova e Commissario straordinario;
- **Ugo Ballerini**, Struttura Commissario ricostruzione;
- **Marco Sanguineri**, Segretario Generale dell’Autorità di Sistema;
- **Antonio Lizzadro**, Technital;
- **Marco Vaccari**, responsabile unico del procedimento (Autorità di Sistema).

A seguire, vi è stato uno spazio per le richieste di chiarimento da parte dei partecipanti connessi, che erano 125 nel momento di massima presenza. In totale nella fase di dibattito sono state inviate 51 domande da 22 partecipanti, raggruppate in 10 domande sull’ambiente, 8 sull’impatto economico, 8 sul progetto, 3 sulla cittadinanza, 3 su altri temi.

Dopo l’incontro di presentazione si sono svolti tre incontri di approfondimento su temi specifici legati alla realizzazione dell’opera:

- 15 gennaio 2021 “Sviluppo territoriale ed economico”;
- 22 gennaio 2021 “Le alternative progettuali”;
- 29 gennaio 2021 “Gli aspetti ambientali”.

Primo incontro di approfondimento - Sviluppo territoriale ed economico

Il primo incontro di approfondimento si è tenuto il 15 gennaio 2021 e aveva l’obiettivo di affrontare il tema dello sviluppo territoriale ed economico e i contenuti dell’analisi costi-benefici realizzata, come richiesto dalla normativa, per valutare se procedere o meno con la progettazione della diga.

Durante la prima parte sono intervenuti:

- **Marco Bucci**, Sindaco di Genova e Commissario per la ricostruzione;
- **Giuseppe Catalano**, Coordinatore Struttura Tecnica di Missione del MIT;
- **Paolo Emilio Signorini**, Presidente Autorità di Sistema Portuale.

Le presentazioni che sono seguite sono state a cura di:

- **Prof. Ing. Paolo Sammarco**, Università di Roma: “Analisi costi-benefici”;
- **Ing. Rosa Frignola**, RFI – Responsabile Commerciale Area Nord Ovest: “La strategia di RFI sulla rete e sui terminali”;
- **Dott.ssa Laura Ghio**, AdSP – Dirigente Servizio Pianificazione, Processi Portuali e Innovazione: “Lo sviluppo portuale e gli impatti sulla viabilità cittadina”.

A seguire, vi è stato uno spazio per le richieste di chiarimento da parte dei

Lo svolgimento del dibattito pubblico

partecipanti connessi, che erano 154 nel momento di massima presenza. In totale nella fase di dibattito sono state inviate 20 domande da 11 partecipanti, raggruppate in 7 domande sul traffico via mare, 2 sull'occupazione, 4 sul traffico via terra (ferro e gomma), 1 sui costi e 5 su altri temi.

Secondo incontro di approfondimento - Le alternative progettuali

Il 22 gennaio 2021 si è tenuto il secondo incontro di approfondimento, che aveva l'obiettivo di fornire maggiori informazioni sulle alternative progettuali.

Durante la prima parte è intervenuto Marco Bucci, Sindaco di Genova e Commissario per la ricostruzione. Le presentazioni che sono seguite sono state a cura di:

- **Ing. Marco Vaccari**, Autorità di Sistema Portuale - RUP Diga Foranea;
- **Ing. Antonio Lizzadro**, Technital: "I criteri funzionali e le soluzioni alternative"
- **Prof. Ing. Paolo De Girolamo**, Modimar: "La protezione dal moto ondoso per un'operatività ai terminali portuali in sicurezza";
- **Ing. Roberta Riva**, HR Wallingford: "Accesso in sicurezza delle grandi navi ai terminali portuali".

Al termine delle presentazioni, è intervenuto anche il **Comandante Alberto Battaglini**, per esprimere le valutazioni della Capitaneria di Porto.

Infine, vi è stato uno spazio per le richieste di chiarimento da parte dei partecipanti connessi, che erano 110 nel momento di massima presenza. In totale nella fase di dibattito sono state inviate 37 domande da 16 partecipanti e raggruppate in 12 sull'efficacia delle alternative, 1 sulla corrente, 4 sugli impatti economici, 5 impatti ambientali, 3 vincoli aeroportuali, 9 su altri temi.

Terzo incontro di approfondimento - Gli aspetti ambientali

Il 29 gennaio 2021 si è tenuto il quarto e ultimo incontro aperto al pubblico, che aveva l'obiettivo di illustrare l'analisi dell'impatto ambientale della diga foranea.

Durante la prima parte è intervenuto Marco Bucci, Sindaco di Genova e Commissario per la ricostruzione. Le presentazioni che sono seguite sono state a cura di:

- **Dott. Giuseppe Canepa**, Autorità di Sistema Portuale, Dirigente Servizio Ambiente: "Le strategie e le politiche di sostenibilità ambientale di AdSP del Mar Ligure Occidentale";
- **Ing. Andrea Conca**, Autorità di Sistema Portuale, Direzione Pianificazione e Sviluppo: "Gli impatti ambientali del nuovo sistema di accessibilità portuale";
- **Dott. Filippo Angelotti**, Technital: "Gli effetti sugli habitat marini, sul paesaggio e sugli aspetti storico-archeologici";
- **Prof. Ing. Paolo De Girolamo**, Modimar: "Gli effetti sulla qualità delle acque costiere, sull'idrodinamica e trasporto solido fluviale e sulle spiagge adiacenti";
- **Ing. Gianluca Dadone**, EPF: "Soluzioni per tecnologie rinnovabili".

A seguire, vi è stato uno spazio per le richieste di chiarimento da parte dei partecipanti connessi, che erano 127 nel momento di massima presenza. In totale nella fase di dibattito sono state inviate 37 domande da 20 partecipanti e raggruppate in 3 sull'elettrificazione delle banchine, 4 sull'inquinamento

atmosferico, 2 sulle emissioni sonore, 1 sul paesaggio, 1 sulle maree, 1 sui resti archeologici, 1 sugli impatti durante il cantiere, 2 sugli impianti eolici, 2 sul traffico, 4 su altri temi.

Gli incontri della Commissione tecnica

La Commissione tecnica ha organizzato sette incontri tecnici con gli enti, i portori di interesse, le associazioni e i comitati di cittadini:

- 11 gennaio 2021, Incontro con i Municipi
- 11 gennaio 2021, Incontro con gli enti e le organizzazioni portuali ed aeroportuali
- 12 gennaio 2021, Incontro con gli operatori portuali
- 13 gennaio 2021, Incontro con enti, associazioni ambientali e comitati
- 19 gennaio 2021, Incontro con le categorie economiche e di rappresentanza
- 26 gennaio 2021, Incontro con organizzazioni del lavoro e sindacati
- 27 gennaio 2021, Incontro con gli enti e le istituzioni chiamati ad esprimere pareri (Pre- Conferenza dei servizi)

L'obiettivo di tali incontri era quello di illustrare il progetto e il programma straordinario che interessa il Porto di Genova, chiarire eventuali dubbi, e invitare i rappresentanti delle categorie coinvolte a portare le proprie osservazioni e domande, anche attraverso la forma scritta. Tali osservazioni sono state raccolte in report disponibili sulla pagina "Quaderni degli attori" e fanno parte integrante della presente relazione.

I Quaderni degli attori

I cittadini e le organizzazioni che lo desideravano hanno potuto formulare commenti e proposte da pubblicare sul sito del progetto come "Quaderni degli attori".

Complessivamente sono stati pubblicati 55 quaderni:

- 17 da associazioni e da comitati locali (Legambiente Liguria, Comitato Porto Aperto; Comitato Lungomare Canepa; Comitato Rinascimento Genova; Comitato per il dibattito pubblico sul Porto di Genova; Comitato Multedo Ambiente; Fridays For Future Genova; ISDE Medici per l'Ambiente Genova; Associazione Linea Condivisa);
- 6 da associazioni di categoria e ordini professionali (Confindustria Genova; Confcommercio Genova; Confesercenti Provincia di Genova; Assagenti Genova, Assarmatori; Genova For Yatching);
- 19 da singoli cittadini (Adriana Burla; Luigi Sessarego; Enrico Nicola Vigo; Enzo Tortello; Daniele Picasso; Christian Cintura; Marcello Resico; Carla Biggio; Lorenzo Ventura; Alessandro Gandini; Lino V. Sturla; Giovanni Spalla e Andrea Agostini; Alberto Panetta; Enrico Pellegrini; Bruno Musso; Nadia Repetto e Maurizio Wurtz; Lino Tirelli; Alessandra Gazzotti; Guido Barbazza).
- 2 da consiglieri municipali (Fabrizio Maranini e Michele Pastorino, Municipio 2);
- 2 dall'Aeroporto di Genova Spa e dall'ENAC (Ente nazionale Aviazione Civile);
- 2 da istituti di formazione e ricerca (Università di Genova; Istituto Nazionale di Urbanistica Sezione Liguria);

- 2 da partiti politici (Europa Verde Liguria; Più Europa Genova);
- 1 dagli ordini professionali (Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori di Genova)
- 1 da operatori portuali (Messina & C. S.p.A.);
- 2 dalle organizzazioni sindacali e del mondo del lavoro (Unione Sindacale di Base, Sezione Porto di Genova; A.C.L.I. Genova);
- 1 dalle fondazioni (Fondazione Acquario di Genova Onlus);

Le osservazioni, le critiche e le proposte contenute nei quaderni sono state riportate nei capitoli precedenti e fanno parte integrante della presente relazione.

La conclusione del dibattito pubblico

Il dibattito si conclude con la presentazione pubblica della relazione finale da parte del Coordinatore.

La relazione, così come specificato dal decreto attuativo, contiene la descrizione delle attività svolte, la sintesi dei temi e delle proposte emerse nel corso del dibattito e la descrizione delle questioni aperte e maggiormente problematiche rispetto alle quali si chiede proponente di prendere posizione nel proprio dossier conclusivo.

La presentazione della relazione, a cura del Coordinatore, è fissata in un incontro conclusivo nella data del 19 febbraio, trasmesso in diretta streaming.

Il dibattito pubblico è stato accompagnato da un'attività di comunicazione strategica e integrata.

Le attività di comunicazione e informazione del dibattito pubblico sono state funzionali ad un duplice obiettivo: in primo luogo, una comunicazione regolare e costante - prima e durante il dibattito pubblico - si è resa necessaria per garantire un'ampia visibilità e conoscenza del percorso in tutte le sue fasi, in linea con la necessità della consultazione pubblica di raccogliere le voci e i pareri di una platea estesa di soggetti e cittadini, sollecitando la partecipazione anche di coloro che non risultavano direttamente coinvolti nella realizzazione dell'opera.

In secondo luogo, l'attività di comunicazione è stata orientata ad informare puntualmente cittadini e stakeholder in parte sulle caratteristiche progettuali dell'opera (fornendo sintesi o dettagli ulteriori rispetto a quanto divulgato durante gli incontri), ma soprattutto sullo strumento stesso del débat public, recentemente inserito nell'ordinamento giuridico italiano, che necessitava, proprio per la sua peculiarità, di un racconto approfondito e puntuale dei suoi obiettivi e modalità.

Per favorire questi obiettivi è stato messo in campo un insieme di strumenti e canali di comunicazione, che favorissero, online e offline, l'ampia e corretta partecipazione agli incontri in programma e alle altre forme di consultazione previste.

Sito internet del dibattito pubblico

In primis è stato creato un sito internet che illustra le ragioni dell'opera e le alternative progettuali e descrive il funzionamento del dibattito pubblico e la composizione del gruppo di lavoro. Il sito inoltre contiene una pagina con il calendario degli incontri, dove sono state riportate le restituzioni sintetiche e le presentazioni utilizzate dai relatori per ciascun evento. Sulla stessa

pagina sono stati messi a disposizione i link attraverso i quali i cittadini hanno potuto accedere agli incontri pubblici, e - una volta conclusi - le rispettive registrazioni video.

Oltre a costituire l'archivio digitale del dibattito, il sito è stato anche lo strumento attraverso il quale i cittadini hanno potuto interagire con il Coordinatore del dibattito pubblico al di là degli incontri. Al fondo del sito, infatti, è stato attivato un form tramite cui inviare domande e osservazioni, che sono confluite rispettivamente nella pagina "FAQ" (Frequently Asked Questions) e nella pagina "Quaderni degli attori" perché diventassero patrimonio comune del dibattito pubblico.

Il sito ha raggiunto importanti risultati: 3.821 utenti unici, 19.946 pagine visitate con una permanenza media di 2,33 minuti.

La strategia media

Parallelamente è stata intrapresa una strategia media volta a garantire la più ampia copertura possibile delle notizie sul dibattito pubblico, coinvolgendo testate nazionali, locali e di settore, cartacee, online e radiotelevisive, con il fine di potenziare la pubblicità degli incontri.

Gli incontri pubblici sono stati trasmessi in diretta TV su Primocanale (con dati di ascolto delle repliche pari a 60.914 contatti totali), su Telegenova (dati di ascolto non disponibili) e Telenord (dati di ascolto non disponibili) per permettere di seguire i lavori anche a chi non aveva la possibilità di collegarsi agli incontri o di guardarli in streaming online.

Ognuno dei momenti rilevanti del dibattito pubblico è stato inoltre accompagnato dalla redazione di comunicati e note stampa ad hoc, che informassero i media con regolarità su quanto accaduto durante gli incontri, sulla partecipazione registrata e sui contenuti presentati al loro interno. Nel solo incontro di lancio, in forma di conferenza stampa, sono stati coinvolti 41 giornalisti. La diffusione dei comunicati stampa ha raccolto l'interesse e il seguito delle testate che hanno pubblicato, sui loro canali, le informazioni e comunicazioni divulgate al loro interno, con un totale di 126 articoli pubblicati in cinque settimane, sul dibattito pubblico e sul progetto della diga, con un'analisi del sentiment che conta 75 articoli di tono positivo, 40 neutrale e 11 critico.

I rapporti con i media sono stati, infine, accompagnati da un'attività costante di monitoraggio degli articoli e di tutte le uscite relative al dibattito pubblico, un'attività indispensabile per verificare il corretto passaggio delle informazioni e prevenire situazioni critiche, intervenendo con le testate fornendo chiarimenti e precisazioni dove necessario.

La strategia social media

Oltre ai rapporti con i media, le attività di comunicazione hanno riguardato la comunicazione social, con la creazione di una piattaforma ad hoc per l'intermediazione con i cittadini e i soggetti interessati al dibattito pubblico. In concomitanza con il lancio del dibattito pubblico l'8 gennaio, è stata infatti creata la pagina Facebook "Diga foranea del Porto di Genova - Dibattito Pubblico", un presidio online fondamentale da un lato per permettere ai cittadini di interagire, anche sui social media, con le strutture del dibattito pubblico, facilitando la comunicazione in entrata, dall'altro a favorirne l'engagement, pubblicizzando gli incontri e segnalando i link di partecipazione agli stessi, aumentando il raggio e l'efficacia della comunicazione in uscita.

La pagina Facebook è stata attiva con contenuti divulgativi e informativi sul dibattito pubblico, le caratteristiche del progetto della nuova diga foranea,

il calendario di incontri in programma. Per ognuno degli incontri di dibattito pubblico, attraverso la pagina Facebook sono stati infatti predisposti “eventi” virtuali ad hoc, a cui i cittadini potessero segnalare la loro partecipazione e più facilmente prendere parte alle sessioni di incontro utilizzando il link indicato.

Il canale online ha quindi assolto la funzione di “vetrina” informativa del dibattito pubblico e di piattaforma per un ulteriore monitoraggio del sentiment attorno ad esso, con la conseguente moderazione delle osservazioni grazie alla predisposizione di una social media policy ad hoc per la gestione dei commenti sulla pagina. Complessivamente le persone raggiunte dalla pagina Facebook: sono state 25.766, le visualizzazioni medie per ognuno degli eventi pubblicati 15.000, mentre le interazioni totali con i post della pagina sono state 1.882.

Crediti

GESTIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Coordinatore del dibattito pubblico

Andrea Pillon, Avventura Urbana Srl

Struttura tecnica operativa

Gianluca Comin - Comin and Partners; Pierluigi Coppola - Professore associato in Urban Planning, Transport and Economics presso il Politecnico di Milano; Vittorio Marzano - Professore associato di Ingegneria dei Trasporti presso l'Università degli studi di Napoli Federico II; Iolanda Romano - Avventura Urbana Srl; Marco Sisti - Esperto valutazione di impatto politiche pubbliche; Roberto Zucchetti - Docente presso il Dipartimento di Scienze sociali e politiche dell'Università Bocconi.

Si ringraziano per il supporto fornito nel corso del dibattito pubblico:

Ennio Cascetta - Professore di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto presso l'Università Federico II di Napoli; Stefano Zunarelli - Professore di Diritto della navigazione nella Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Bologna.

Aspetti organizzativi e restituzione incontri

Valeria Antrilli, Alberto Cena, Francesca Fazio, Carlotta Muston, Margherita Ricci - Avventura Urbana Srl.

Comunicazione, sito web e gestione piattaforme digitali

Alessandro Talarico, Luca Ferracuti, Marco Rizzone - Avventura Urbana Srl.

Attività di comunicazione strategica media e social media

Lelio Alfonso, Gianluca Comin, Ferdinando De Simone, Matteo Marini, Nicolò Scarano, Giuseppe Stamegna - Comin and Partners.

Commissione Tecnica

Ugo Ballerini - Regione Liguria e Struttura commissariale; Marco Rettighieri - Struttura commissariale; Roberto Tedeschi - Comune di Genova e Struttura commissariale; Marco Vaccari - Autorità di Sistema Portuale.

IL PROPONENTE DELL'OPERA

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale

Paolo Emilio Signorini - Presidente e responsabile per l'Autorità di Sistema del dibattito pubblico; Marco Sanguineri - Segretario Generale; Marco Vaccari - Dirigente direzione tecnica e Responsabile Unico del Procedimento; Caterina Vincenzi - Direttore esecuzione del contratto.

Figure tecniche

Giuseppe Canepa - Dirigente Servizio Ambiente, Impianti e Manutenzioni; Andrea Conca - Direzione Pianificazione e Sviluppo; Laura Drago - Segreteria di Presidenza; Patrizia Murelli - Assistente Responsabile Attuazione del Programma; Laura Ghio - Dirigente Servizio Pianificazione e Lavoro; Marco Montevecchi - Dirigente Staff Programma straordinario.

Ufficio stampa

Marina Monti - Direttore Comunicazione e Marketing; Cristina De Gregori - Francesca Traverso; Matteo Monachesi - Settore Comunicazione e Marketing.

STRUTTURA COMMISSARIALE

Marco Bucci - Sindaco di Genova e Commissario straordinario per la ricostruzione; Ugo Ballerini - Sub Commissario; Domenico Napoli - Responsabile raccordo con Autorità di Sistema Portuale; Marco Rettighieri - Responsabile attuazione del programma; Roberto Tedeschi - Direttore generale.

PROGETTISTI

Antonio Lizzadro, Filippo Angelotti - Technital S.p.A.; Paolo Sammarco - Università di Roma; Paolo De Girolamo, Sara Scrimieri, Marco Tartaglini, Simonetta Migliaccio, Leopoldo Franco - Modimar S.r.l.; Roberta Riva - HR Wallingford; Gianluca Dadone, Giacomo Vissio - EPF; Irene Rossetti - Res Publica.

Si ringraziano per il prezioso contributo fornito nel corso del dibattito:

Paola De Micheli - già Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; Giovanni Toti - Presidente della Regione Liguria; Giuseppe Catalano - Coordinatore Struttura Tecnica di Missione del MIT; Caterina Cittadino - Presidente della Commissione nazionale per il dibattito pubblico; Rosa Frignola - Rete Ferroviaria Italiana; Nicola Carlone e Alberto Battaglini - Capitaneria di Porto di Genova.



aspmalo.A00 Portsofgenoa - Prot. 23/11/2021.0036503.U

