

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Pubblicata l'analisi costi benefici della nuova diga di Genova: conviene farla (ma anche no)

Nicola Capuzzo · Friday, January 15th, 2021

Dopo alcuni giorni di attesa e in vista dell'[incontro pubblico previsto nelle prossime ore per l'approfondimento sullo sviluppo economico dell'opera](#), gli organizzatori del Dibattito pubblico per la nuova diga foranea del porto di Genova [hanno pubblicato l'analisi costi benefici](#) che tanto ha fatto discutere, soprattutto [per la sintesi proposta nel Dossier di progetto](#). Sullo stesso sito web iniziano [a comparire anche i primi 'quaderni degli attori'](#), vale a dire approfondimenti che i cittadini e i portatori di interesse hanno voluto condividere pubblicamente.

Il documento dell'analisi costi benefici elaborato da un raggruppamento temporaneo di progettisti capitanato da Technital si compone di 117 pagine e include scenari evolutivi di domanda-offerta, valutazione degli impatti, sostenibilità finanziaria ed economica e analisi di sensitività della nuova opera. Le tre soluzioni alternative approfondite [sono quelle ormai note](#) (due con accesso da levante e una da ponente).

Il paragrafo che analizza le **“potenzialità di crescita”** del porto di Genova (e non solo del bacino di Sampierdarena come lasciava intendere il Dossier di progetto) chiarisce come le proiezioni future sui traffici (parse a molti un po' troppo ottimistiche nel lungo termine) sono basate su dati di “Unctad e di altri enti”. A questo proposito si legge infatti: “Nonostante le tante incertezze presenti sul mercato del traffico merci marittimo, bisogna comunque sottolineare come l'UNCTAD e altri Enti abbiano stimato una crescita del traffico contenitori per i prossimi anni che potrebbe quindi interessare anche il mercato non solo del porto di Genova ma anche di altri porti nel Mar Ligure e dell'Alto Tirreno, che hanno un posizionamento simile a quello di Genova, e che rispetto agli scali esteri citati in precedenza (Spagna e Pireo, ndr), non sono ancora riusciti a sfruttare il loro potenziale. Tenendo presente quanto avvenuto nei due sistemi portuali esteri, possiamo quindi immaginare che, potenzialmente, questi porti italiani, tra cui quello di Genova, possano attrarre traffico contenitori nei prossimi anni fino a circa 5 – 6 milioni di TEU, frutto dello sviluppo delle funzioni di porti gateway per l'hinterland terrestre e come scali anche interessati dal transhipment”. Si parla di 5/6 milioni di Teu aggiuntivi per tutti i porti del Nord Tirreno (volumi in trasbordo inclusi).

L'analisi costi benefici analizza anche le **previsioni dei traffici del porto di Genova per lo scenario inerziale: alternativa zero o di 'no project'**. “In assenza – si legge – della realizzazione della nuova diga di Genova non potranno entrare (a Sampierdarena, ndr), nel futuro come già ad

oggi, navi con LOA (lunghezza, ndr) superiore a 300 metri”. Dunque secondo gli autori “lo scenario inerziale di no project prevede l’ineluttabile contrazione fino all’annullamento dei traffici con l’Asia, l’Oceania e le Americhe. Tale contrazione potrebbe anche essere discontinua, ma ai fini di una valutazione conservativa si è ipotizzato che avvenga in un arco temporale di 10 anni”. Oltre a ciò si legge che “l’ipotesi ‘non pessimistica’ è che i terminalisti siano in grado di mantenere i traffici con tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e con l’Africa”.

A proposito del nuovo terminal di Bettolo il documento dice che “dal punto di vista dell’operatore e dello Stato [...] possa essere di interesse un mantenimento negli anni della operatività compatibile con l’assenza della realizzazione della diga”. E’ stata considerata anche l’**ipotesi in cui l’operatore (Msc) faccia “il meglio in presenza di vincoli** (diga attuale, ndr), dando via a un corso graduale di aumento dei traffici nei modi e termini compatibili con i vincoli sulle navi ospitabili”. Pertanto si è introdotto “un secondo scenario ‘di massima’ in cui il traffico in assenza della nuova diga mantiene lo stesso volume di traffico del 2019, con una compensazione da parte del terminale Bettolo della ineluttabile perdita di traffico degli altri terminalisti tramite una attuazione, seppur parziale, delle potenzialità di traffico del terminale”. In questo scenario, che gli autori definiscono “di non elevata verosimiglianza economica, ma rilevante e fondamentale ai fini di definire il range massimo in cui l’evoluzione del traffico si andrà a porre in assenza di diga”, il volume di traffico negli anni resterebbe quindi “pari a 1.011.070 Teu, cioè rimane costante e non diminuisce con la decrescita media annua sopra dedotta (-6,78%)”.

Leggendo le **conclusioni** si apprende infine che sarebbe conveniente, da un punto di vista del rapporto fra costi e benefici, sia lo spostamento a mare della diga (costo minimo stimato 750 milioni e massimo 1,3 miliardi), sia il mantenimento di quella attuale nello scenario (giudicato dagli autori dell’analisi meno probabile) in cui lo scalo di Sampierdarena non perda competitività e quindi traffici.

“L’ACB (analisi costi benefici, ndr) ha messo in evidenza la sostenibilità e la fondatezza del progetto della nuova diga del porto di Genova” è scritto. “Gli indicatori chiave, calcolati nell’ipotesi estremamente prudentiale che senza interventi i terminali di Sampierdarena riescano a sostenere la concorrenza di altri porti e mantenere il traffico oggi raggiunto sono infatti per tutte le soluzioni sempre maggiori di 1,5 per il rapporto Benefici/ Costi e sempre maggiori del 6,35% per il Tasso Interno di Rendimento Economico”. Questa possibilità [nel Dossier di progetto che sintetizzava le risultanze dell’analisi](#) non era nemmeno riportata.

Secondo gli autori dell’analisi, però, “è invece molto più verosimile che i terminali di Sampierdarena (senza opera, ndr) non riescano a contrastare la concorrenza e che lo scenario di riferimento sia caratterizzato da volumi sensibilmente inferiori a quelli attuali, cosicché lo scenario programmatico in presenza della diga presenta un differenziale di benefici maggiore. In questo caso di riferimento per le analisi svolte, il rapporto Benefici/ Costi risulterebbe per tutte le soluzioni sempre maggiore di 1,73, mentre il Tasso di Rendimento Interno risulterebbe per tutte le soluzioni sempre maggiore dell’8,9%”.

Il definitiva secondo Technical & Co. **il progetto, “a prescindere dalla soluzione adottata tra le tre messe a confronto, appare pertanto assolutamente perseguibile dal punto di vista del confronto fra i Costi da sostenere e i Benefici ottenibili”**.

Secondo chi scrive molto dipende da due domande: senza nuova diga il porto di Genova Sampierdarena sparirebbe quasi del tutto dalle rotte intercontinentali dei traffici marittimi oppure

no? E poi: i terminal container di Genova Prà e di Vado Ligure (senza considerare Spezia e altri) non sarebbero in grado di mantenere comunque la portualità ligure attiva e competitiva nello scenario Mediterraneo?

**Nicola Capuzzo**

**LEGGI QUA l'[Analisi costi benefici della nuova diga del porto di Genova](#)**

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, January 15th, 2021 at 12:05 am and is filed under [Porti](#), [Senza categoria](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.