

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Sì alla nuova diga di Genova, no a questa analisi costi benefici”

Nicola Capuzzo · Thursday, January 21st, 2021

*Contributo a cura di Riccardo Degl’Innocenti **

** Comitato per il Dibattito pubblico nel porto di Genova*

La nuova diga è un’«opera fredda» nel lessico della finanza di progetto, il cui costo non può che gravare sul pubblico perché non dà ricavi economici diretti da parte dell’utenza, ma solo indiretti e marginali come, per esempio, la rivalutazione dei canoni o l’IVA dei traffici aumentati. Questo rende l’Analisi Costi Benefici (ACB) un documento essenziale nella decisione dell’opera e la vincola a analizzare tutti i costi e i benefici possibili collegabili alla nuova diga, direttamente o indirettamente, sino alle cosiddette esternalità nei confronti di coloro (lavoratori, cittadini, imprese, territori) che, nello stesso porto e nella città, subendo una qualche conseguenza negativa o positiva possano ricevere una compensazione o pagare un prezzo corrispondenti.

L’ACB presentata nel corso del Dibattito pubblico dai progettisti incaricati dall’AdSP è molto carente sotto questi profili e per questo da rifare. Probabilmente i progettisti hanno ricevuto dall’AdSP una consegna di incarico così priva della menzione di variabili che il risultato non poteva che essere questo, ma gli stessi progettisti hanno altresì sottovalutato che siamo un Paese che ha sperimentato la discussione sulle grandi opere, in particolare le TAV, che a prescindere dal merito è servita a diffondere un’attenzione critica circa l’ACB. D’altro canto, la mancanza di variabili non è dovuta alla scarsa fantasia dell’AdSP ma alla sua dipendenza culturale e politica da un modello unico di sviluppo del porto, figlio delle strategie dei “grandi player” del trasporto marittimo. Dipendenza non scalfita, nemmeno avvertita, dalle note conseguenze della crisi del 2008 e dai possibili effetti della pandemia.

Da parte dell’AdSP si è data consegna ai progettisti di misurare l’impatto della diga in una logica unidimensionale, mentre la portualità genovese spicca per la varietà produttiva e di funzioni: impatto su un solo bacino portuale, omettendo gli altri bacini e gli altri porti che insistono sulla stessa area geografica di utenza. Solo su un traffico, i container, omettendo gli altri traffici e attività del porto e dello stesso bacino. Solo sulla funzione commerciale del porto, omettendo quella industriale.

In conseguenza di questa unidimensionalità, l’ACB “stecca” i due concetti portanti: 1) guarda ai “costi” come se fossero le spese, trascurando il consumo di risorse scarse sottratte a un uso

alternativo e non contabilizzando le variazioni che avverrebbero in alternativa al solo traffico di container; 2) non considera tra i “benefici” quelli della merce e della pluralità dei servizi ad essa dedicati territorialmente, ma solo quelli degli armatori di norma in conflitto con i primi, assecondandone il disegno oligopolistico e offrendo il porto di Sampierdarena come terminal full container dominato da un unico operatore che mira alla completa integrazione verticale dei suoi servizi logistici (il SECH scompare nell’analisi pure ospitando da tempo navi da 360m!).

Così riduttiva l’ACB dovrebbe indurre il decisore a recedere alla “inopportunità” dell’opera, all’opzione “No Project”, mentre sono evidenti le ragioni di sicurezza della navigazione e di finalizzazione del terminal Bettolo che rendono indispensabile una nuova diga a difesa dell’avamposto e un allargamento del canale di Sampierdarena. Paradossalmente è la lettura di questa ACB che fa innalzare il cartello NO DIGA, non un qualsiasi altro gruppo sociale o ambientalista di opposizione. Così facendo, si rischia di buttare via il bambino della diga con l’acqua sporca di un’ACB limitata negli strumenti metodologici e incapace di prospettive progettuali. SI alla diga, dunque, ma con una nuova ACB degna di questo nome.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, January 21st, 2021 at 10:50 am and is filed under [Navi](#), [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.