

Commissione tecnica per il dibattito pubblico

Incontro con le categorie economiche e di rappresentanza del 19 gennaio 2021

Restituzione Sintetica

Introduzione

L'incontro si è tenuto online martedì 19 gennaio ed è stato il quinto incontro organizzato dalla Commissione Tecnica, che è stata istituita per assistere il coordinatore del dibattito pubblico nel monitorare l'andamento del processo, affrontare le criticità che emergono, esplorare i temi da approfondire e ascoltare in incontri dedicati i portatori di interesse della città.

La Commissione è composta da un rappresentante dell'Autorità di Sistema Portuale, uno della Struttura commissariale di Governo, un rappresentante del Comune di Genova e uno di Regione Liguria:

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

L'obiettivo dell'incontro 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 economiche a portare le proprie osservazioni e domande, anche attraverso la forma scritta ("quaderni degli attori").

All'incontro si sono collegati 48 partecipanti, di cui 28 rappresentanti delle categorie economiche e di rappresentanza, 9 progettisti e 11 membri della Commissione Tecnica. Hanno preso parte all'incontro:

Proponente e Commissione Tecnica

1. Alberto Pera – AdsP
2. Mario Franzone – AdsP – Direzione Pianificazione e Sviluppo
3. Caterina Vincenzi – Porto di Genova
4. Emanuele Profice – Porto di Genova
5. Marco Rettighieri – Porto di Genova

6. Luigi Bruzzone – Porto di Genova
7. Mario Franzone – Porto di Genova
8. Roberto Tedeschi – Struttura Commissariale
9. Marco Vaccari – Struttura Commissariale
10. Patrizia Murelli – Struttura Commissariale
11. Ugo Ballerini – Struttura Commissariale

Progettisti

1. Paolo Sammarco – Uni Roma
2. Paolo De Girolamo – Uni Roma
3. Giovanni Besio – Uni Genova
4. Irene Rossetti – Res Publica
5. Roberta Riva – HR Wallingford
6. Sara Scrimieri – Modimar
7. Simonetta Migliaccio – Modimar
8. Antonio Lizzadro – Technital
9. Gianluca Dadone – EPF Elettronica

Rappresentanti delle Categorie Economiche

1. Felice Negri – Confartigianato Genova
1. Marta Asquasciati – Iren Group
2. Alberto Rossi – Assarmatori
3. Stefano Messina – Assarmatori
4. Alberto Delle Piane – Rimorchiatori Riuniti
5. Paolo De Lorenzi – Collegio Provinciale Geometri
6. Alessandro Albertini – Associazione Anita
7. Marina Stella – Confindustria Nautica
8. Laura Galli – Confindustria Genova

9. Andrea Dameri – Confesercenti Liguria
10. Maurizio Caviglia – Camera di Commercio Genova
11. Ornella Caramella – Confcommercio Genova
12. Paolo Odone – Ascom Confcommercio Genova
13. Gioacchino D’Andria – Conftrasporto
14. Alessandro Cavo – FIPE Commercio (Assoristoratori)
15. Giuseppe Tagnocchetti – Trasporto Unito
16. Paolo Pessina – Assagenti
17. Davide Falteri – Federlogistica Liguria
18. Alessandro Pitto – Spediporto
19. Giampaolo Botta – Spediporto
20. Cesare Cavalleroni – Associazione Nazionale Provveditori ed Appaltatori Navali
21. Giovanni Costaguta – Genova for Yachting
22. Giuseppe Bossa – Osservatorio Trasporti di Genova
23. Massimo Giacchetta – CNA Genova
24. Roberto Gennai – CNA Genova
25. Alessandro Campagna – Salone Nautico
26. Riccardo Miselli – Ordine degli Architetti di Genova
27. Paolo Capobianco – Fincantieri
28. Roberto La Marca – Legacoop Liguria

L’incontro, moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon, è stato gestito in modalità informale e ha previsto due momenti.

Gli interventi di:

- Ing. Marco Rettighieri, Struttura commissariale - Responsabile attuazione del programma, per un inquadramento generale sul programma straordinario;
- Prof. Paolo Sammarco, Università di Roma, con una presentazione sugli scenari di sviluppo del porto e gli aspetti economici.

Dopo le presentazioni ha avuto luogo la discussione coi partecipanti. Le domande poste dai partecipanti e le relative risposte sono state raggruppate per temi trasversali e vengono riportate di seguito.

Le presentazioni in breve

L'Ing. **Marco Rettighieri** ha aperto il suo intervento con una provocazione ("la diga non serve a niente"), per fare comprendere che, a suo avviso, oggi le singole opere pubbliche non hanno senso se non vengono inserite in un contesto di sistema, ed è per questo che insieme alla diga si rendono fondamentali il nodo ferroviario e il Terzo Valico. La diga non serve solo a Genova, ma anche all'Italia e alla parte centrale dell'Europa. Bisogna ricordare infatti che Genova è il punto più vicino al cuore dell'Europa rispetto agli altri porti (fra cui Rotterdam) e con la diga Genova si renderà più vicina anche agli standard logistici di tutto il mondo. Questa trasformazione, secondo l'Ing. Rettighieri, non corrisponde necessariamente ad un aumento di traffico perché le opere che si stanno realizzando parallelamente permetteranno lo sbocco diretto nel sistema autostradale italiano per smaltire le merci e i passeggeri che arriveranno a Lanua (che in latino significa "porta"). Lo standard delle navi con cui il porto si interfaccia adesso è di 20.000-22.000 TEUs (NB verificare dato che la cifra non corrisponde a quella detta dal Prof. Sammarco, che ha parlato di una capacità attuale di 10-12.000 TEU in condizioni regolari), ma si arriverà a navi più grandi.

La necessità del porto adesso, quindi, è di spostare la diga attuale (costruita 120 anni fa da De Ferrari) più verso mare, dove i fondali sono maggiori, per consentire l'arrivo e l'evoluzione per gli accosti in banchina di tutte le navi di tonnellaggio e pescaggio superiore a quello attuale. Non ci si può fermare anche perché bisogna tenere a mente che una nave che percorre il Canale di Suez ed entra nel Mediterraneo impiega cinque giorni per arrivare nei porti del Nord Europa, mentre se potesse arrivare a Genova, le merci potrebbero essere trasportate tramite il Terzo Valico per attraversare la Pianura Padana e giungere in Europa in un tempo inferiore. Essendo anche il presidente del COCIV, il consorzio che si occupa del Terzo Valico, l'Ing. Rettighieri ha riferito che i lavori sono a più del 60% di realizzazione, ed entro breve sarà realizzato anche il nodo ferroviario di Genova, che permetterà di evitare la commistione tra merci e passeggeri e di velocizzare lo smaltimento dei container a standard europeo. Inoltre si sta provvedendo a interventi ferroviari dentro il porto con una ristrutturazione del piano ferro e aggiungendo dei binari per far sì che lo stazionamento delle merci sia il più breve possibile. Questo è il contesto nel quale ci stiamo muovendo.

Il **Prof. Paolo Sammarco** ha illustrato la consistenza del progetto, ovvero le caratteristiche dei diversi layout e l'analisi costi-benefici.

Partendo dalle dimensioni attuali del bacino il professore ha illustrato che, al momento, esiste un cerchio di evoluzione di 550 metri all'ingresso del porto vecchio e una larghezza del canale che va da 150 metri a 200 metri. Questi spazi portuali sono per navi che al massimo hanno 300 metri di lunghezza e larghezza di 40 metri, quindi sono spazi manovra limitati, specialmente per l'accesso di grandi navi. Le soluzioni individuate per risolvere questo problema sono tre, che si chiamano soluzioni 2, 3 e 4 perché dalla famiglia di soluzioni iniziali (che erano 5), 3 sono state sconsigliate accettabili.

La soluzione 2 prevede una nuova imboccatura a levante in cui le navi commerciali dirette al Bacino di Sampierdarena passerebbero attraverso un canale lungo 2800 metri e largo 300 metri (in fase b), un ulteriore canale largo 400 metri). Mentre nella soluzione 2 il traffico diretto al porto antico continuerebbe a entrare nel canale attuale, nella soluzione 3 le navi dirette al porto vecchio potrebbero entrare anche dalla nuova imboccatura, con un cerchio di evoluzione di 800 metri. La soluzione 4 prevede l'ingresso da ponente con un varco da 400 metri. Tutte e tre le soluzioni nella fase b) prevedono un allargamento del Canale di Sampierdarena fino a 400 metri. Le soluzioni 3 e 4 consentirebbero un alleggerimento dei traffici nel canale esistente e quindi maggiore spazio per le attività nautiche diportistiche e cantieristiche.

I costi complessivi secondo il computo tecnico di progetto sono compresi tra 1 e 1,3 miliardi di euro, i costi previsti in fase a) per la soluzione 2 e 3 è di 950 milioni, mentre per la soluzione 4 è di 750 milioni di euro.

Per comprendere perché gli spazi di manovra attuali sono insufficienti, sono state fornite delle indicazioni sulla capacità e la lunghezza (LOA) delle navi porta container: al crescere di una, cresce anche l'altra. Le Feeder sono le più piccole, fino ad arrivare alle ULCV (Ultra Large Container Vessels) che trasportano oltre 14.500 TEU. Nel tempo si è verificato il fenomeno del gigantismo navale, cioè la corsa a un aumento della grandezza delle navi. Inoltre gli studi dimostrano che si sta verificando una polarizzazione tra le Feeder da un lato e le New Panamax e le ULCV dall'altro. Nel periodo 2005-2015, la capacità totale delle navi che venivano costruite è stata per il 55% erano Panamax e Post Panamax, tra il 2016 e il 2023 (quindi calcolando gli ordinativi delle navi) il 49% della capacità è nelle ULCV (maggiori di 360 metri), che insieme alle New Panamax costituiscono il 66%, mentre Panamax e Post Panamax si sono ridotte al 7%.

Genova al momento può ricevere regolarmente navi di massimo 300 metri di lunghezza (10-12.000 TEU), mentre le New Panamax e le ULCV non possono entrare. E al contempo succede che il progresso tecnologico trovi il suo driver nelle grandi alleanze con operatori della logistica (marittimi e terrestri), per trovare economie di scala sulle grandi navi e sui terminal. Inoltre i porti concorrenti, cioè che concorrono allo stesso bacino, sono organizzati e/o in fase di ultimazione per ospitare navi da 400 metri.

La prima conclusione è che questa polarizzazione è trainata da un'evoluzione tecnologica, dalle strategie di alleanza e dall'adeguamento infrastrutturale dei porti. Quindi nei prossimi 30 anni si prevede che i traffici delle rotte extra-Mediterraneo avverranno esclusivamente con navi maggiori di 300 metri di lunghezza. Il traffico che non potrà essere accolto, quello che si genererebbe qualora si restasse nella situazione attuale, si chiama "traffico rifiutato".

Genova è in una posizione unica rispetto al canale di Suez da dove passano i traffici provenienti dai porti più importanti del mondo, perché è l'approdo più vicino per l'Europa, a cinque giorni di navigazione in meno rispetto a Rotterdam. Quindi con il nodo ferroviario previsto con la realizzazione del Terzo Valico che colloca Genova nel corridoio Reno-Alpi (che diventerebbe Reno-Mediterraneo) Genova si collocherebbe in Europa.

Si prevede che, con la realizzazione di queste infrastrutture, i traffici potrebbero essere di +150% in 6 anni, ma questa crescita presunta non deve stupire, perché nella storia dei porti una volta che si completa la piena operatività si vive una grossa crescita (si riportano gli esempi positivi dei porti di Prà e Gioia Tauro, e quello negativo di Cagliari).

L'analisi costi-benefici risponde alla domanda: "Conviene fare la diga o no?" La risposta è sì, quando il rapporto tra benefici e costi è maggiore di 1. Come per le norme tecniche di costruzione, si è cercato di tenere il più possibile aperta la considerazione dei costi e di rimanere più stringenti sui benefici. Non tutti i benefici quindi sono stati inclusi, tra cui ad esempio l'eventuale espansione dell'attività nautica da diporto e della cantieristica. Anche il traffico deviato dal Northern Range - che in un'ottica globale andrebbe considerato un beneficio ambientale indiretto perché prevede una minore tratta su mare - è stato computato invece come costo ambientale su scala regionale, a causa dei traffici che genererà a livello più locale.

I benefici occupazionali sono stati calcolati sulla costruzione della diga e sulla movimentazione dei traffici che ne deriverà. Secondo gli studi di Prometeia negli investimenti complessivi e comprensivi della nuova diga previsti da AdSP finora sono previste 22.461 unità di lavoro, di cui 11.978 durante la costruzione (per prendere visione dei dati completi, si invita a leggere l'Analisi costi-benefici pubblicata sul sito).

I costi sono quelli di costruzione, manutenzione e i costi ambientali derivanti dall'aumento dei traffici via mare e via terra. Mettendo a confronto costi e benefici, si vede che per le tre soluzioni il rapporto Benefici su Costi è superiore a 1.5, pertanto l'analisi conferma l'opportunità di realizzare la diga.

I temi emersi

L'utilità del dibattito pubblico

Tutti i partecipanti hanno ringraziato per la possibilità di esprimersi all'interno del dibattito pubblico e hanno lodato lo strumento perché sta facendo emergere il fatto che il sistema porto è composto da diversi attori, i quali sono chiamati a mettere a fattor comune le proprie competenze. In

particolare, è stato sottolineato che ascoltare gli utenti del porto è molto importante perché saranno poi loro, all'interno delle rispettive aziende, che si adopereranno per portare le navi, e quindi i traffici, una volta terminata la diga. Secondo alcuni, in una logica di globalizzazione e di innesto su un sistema di e-commerce globale ha sempre più senso creare un dibattito tra soggetti che devono concorrere a una visione sistemica per trovare modi efficaci per attirare i traffici. Infine, alcuni partecipanti auspicano che la strategia di trasparenza adottata in questa fase venga portata avanti nelle fasi successive, in particolare per dare informazioni corrette e certe ai clienti circa i tempi necessari per la realizzazione dell'opera.

La necessità della diga nel contesto territoriale

Tutti i rappresentanti delle categorie economiche presenti all'incontro si sono espressi a favore della realizzazione della diga, non solo per i benefici che comporterebbe per i propri operatori, ma anche perché, come suggerito dall'Ing. Rettighieri, è un'opera che si inserisce all'interno di un contesto più ampio che dovrebbe favorire tutto il Paese. Proprio alla luce della complementarietà tra la diga e le opere previste sul territorio (l'ultimo miglio ferroviario, la Gronda, il Terzo Valico), la diga secondo alcuni dovrebbe essere realizzata il prima possibile per completare il disegno complessivo. Tuttavia, alcuni partecipanti hanno sottolineato che se non si rendono esecutive le attività per il quadruplicamento ferroviario del tratto Tortona-Voghera del Terzo Valico e per la realizzazione della Gronda di Genova, l'opera avrebbe delle difficoltà ad espletare tutte le sue potenzialità. Lo stesso vale per il nodo di Genova che va messo in piedi con il potenziamento della rete ferroviaria all'interno del porto. È stato sottolineato che con l'aumento dei traffici, per avere il minor impatto possibile sulla viabilità cittadina, bisognerà utilizzare moltissimo il treno (il 40% programmatico dovrebbe essere anche superato). L'aumento della capacità delle banchine, dunque, deve corrispondere a un rafforzamento a livello infrastrutturale a terra. A questo proposito, è stato ricordato che il porto non ha autoparchi, che sarebbero un polmone utile dove far sostare il traffico pesante da e per i porti; un partecipante ha suggerito che si potrebbero realizzare negli spazi attuali dell'Ilva, che potrebbe metterli a disposizione della comunità.

In altre parole, se si vuole dare una prospettiva futura non solo alla diga, ma a tutto il sistema di porti liguri, bisogna ragionare in termini generali.

Se da un lato tutti concordano sul fatto che la diga non ha senso senza le infrastrutture a terra, dall'altro, secondo alcuni, sarà l'opera a velocizzare i lavori per il completamento delle stesse. In particolare, si spera che tra i vantaggi secondari della diga ci sia quello di portare a completamento le connessioni ferroviarie tra Genova e le due altre grandi città del Nord-Ovest, ovvero Torino e Milano. Secondo un partecipante, il terzo e il quarto binario Tortona-Milano sarebbero particolarmente importanti per il rilancio della città di Genova perché andrebbero a costituire un cordone ombelicale di tipo metropolitano anche per il trasporto dei passeggeri. A suo avviso, considerando la tendenza sempre più diffusa durante la pandemia di uscire dalle grandi città, e tenendo a mente che il territorio ligure – oltre ad avere un clima favorevole - ha moltissimi immobili

vuoti, con un collegamento ferroviario più veloce i cittadini del nord potrebbero essere maggiormente attratti dalla Liguria.

Inoltre, stando alle cartografie sullo sviluppo della portualità, ci sarebbe anche la possibilità di utilizzare le stazioni di Novi ligure, Alessandria e Novara per raggiungere Torino in alta velocità (a questo proposito si è chiesto se è possibile avere degli aggiornamenti sulle trattative in merito). In generale, dunque, la diga potrebbe rappresentare una leva per rendere Genova meno isolata e attrarre maggiori investimenti sul territorio in una logica di marketing.

Tra le altre ragioni a favore dell'opera, i partecipanti hanno citato l'aumento dell'occupazione dimostrata dall'analisi costi-benefici, che prova il fatto che l'economia del mare produce ritorni nell'economia reale. Bisogna ricordare, infatti, che la diga favorisce il porto, il quale a sua volta è la principale industria per Genova e per il territorio. Questo aspetto risulta particolarmente importante in un'ottica di rafforzamento porto-città, perché significa che l'opera potrebbe contribuire a dare lavoro ai genovesi, specialmente i giovani, che tendono ad abbandonare la città.

Infine, secondo alcuni l'opera risulta importante per migliorare il posizionamento strategico di Genova nel dialogo con gli operatori mondiali: i porti devono essere in grado di interloquire in maniera paritaria con i propri clienti e per farlo è necessario aumentare il proprio potere contrattuale.

In aggiunta, alcuni partecipanti hanno ribadito che l'importanza dell'opera è tale da ritenere che né i vincoli aeroportuali, né la possibilità che i contributi pubblici attualmente disponibili possano non essere sufficienti, debbano scoraggiarne la realizzazione.

In risposta a queste suggestioni, l'AdSP ha accolto con favore il forte interesse per l'opera espresso dai partecipanti, ma ha ricordato che bisognerà tenere in considerazione anche le posizioni degli altri attori coinvolti nel dibattito. Per rispondere alla richiesta avanzata da alcuni di realizzare l'opera nel più breve tempo possibile, il Referente Unico di Procedimento di AdSP ha ricordato che al momento ci si trova nella fase preliminare del processo. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica, infatti, si compone di due fasi: una è stata completata e ha portato all'identificazione delle soluzioni da sottoporre a dibattito pubblico; una volta individuata la soluzione bisognerà procedere con la progettazione effettiva. Inoltre, la diga fa parte del programma straordinario, e quindi gode di vantaggi sia per le tempistiche che per altri aspetti. In particolare, si spera di riuscire ad assegnare la gara per la realizzazione dell'opera entro il 2021, ma è un obiettivo molto ambizioso.

La valutazione delle diverse alternative progettuali

Durante la discussione, alcuni partecipanti hanno espresso la propria preferenza per le diverse alternative progettuali, argomentandole rispetto alle esigenze degli operatori economici che erano chiamati a rappresentare.

Alcuni hanno individuato la soluzione 2 come quella preferibile perché permetterebbe alle navi da crociera e ai traghetti di avere l'esclusività dell'utilizzo dell'attuale imboccatura di levante in direzione est-ovest da e per la stazione marittima, che a loro avviso è un valore da preservare.

Altri invece ritengono che la soluzione 3 sia migliore perché consentirebbero alle navi da crociera e ai traghetti di transitare anche dal canale nuovo e quindi di alleggerire il canale attuale lasciando più spazio e aumentando la sicurezza delle altre attività portuali, tra cui le riparazioni navali e la nautica da diporto. Per la stessa ragione alcuni invece propendono per la soluzione 4, sperando che alleggerendo il traffico da levante, l'area delle riparazioni navali possa avere un flusso esclusivo.

A questo proposito, tuttavia, i progettisti hanno ricordato che se è vero che le soluzioni 3 e 4 consentono maggiore flessibilità per le manovre, starà alle autorità portuali decidere come gestire al meglio le opportunità aggiuntive rese disponibili dalla nuova diga.

Altri partecipanti invece hanno preferito non esprimersi a favore di una soluzione specifica, ritenendo che la scelta debba essere fatta dai tecnici sulla base delle indicazioni degli operatori che usano il porto quotidianamente. Inoltre, secondo alcuni, per decidere quale sia la soluzione migliore è fondamentale avere un Piano Regolatore Portuale che permetta di capire cosa verrà fatto nella zona commerciale (da stazione marittima a terminale Messina).

L'effetto della diga sulla cantieristica e la nautica da diporto

A partire dall'ipotesi che alcune soluzioni potrebbero portare un alleggerimento del canale attuale e quindi uno spazio maggiore per la cantieristica portuale, diversi attori si sono soffermati su ciò che la diga potrebbe rappresentare per il settore delle riparazioni navali e della diportistica, ricordando che si tratta di un'area di fondamentale importanza per il porto che dovrà essere tenuta in considerazione nello sviluppo del progetto.

È stato ricordato innanzitutto che il mondo delle riparazioni navali – oltre ad essere sinergico con il settore armatoriale – è fortemente connesso al sistema imprenditoriale genovese, pertanto genera lavoro e valore aggiunto. Inoltre, è stato citato uno studio – che verrà inviato al coordinatore del dibattito pubblico – che dimostra che la ricaduta della nautica professionale sulla città è molto importante, perché ha uno dei migliori rapporti lavoro-spazio occupato e genera turismo. Lo yachting in particolare è un settore in crescita e i suoi rappresentanti credono che la diga potrebbe rappresentare un'opera di epocale importanza per far svoltare la città e il territorio. I clienti infatti sono più attirati da un contesto portuale moderno e ed efficiente, che operi nel rispetto della sostenibilità ambientale anche in una prospettiva futura. Allo stesso modo, il Salone nautico internazionale che viene organizzato ogni anno è uno strumento di marketing importante sia per la nautica professionale e la cantieristica che per il porto in generale, perché ha un'esposizione mediatica molto forte. Considerando che il salone porta con sé una concentrazione di beni materiali e immateriali che vanno preservati, è fondamentale garantire la massima sicurezza delle aree che occupa.

In conclusione, per entrambi questi settori (le riparazioni e la nautica da diporto) è stato sottolineato che avere uno spazio dedicato permetterebbe da un lato di espandere le proprie attività, dall'altro garantire maggiore sicurezza.

L'importanza del marketing territoriale

Alcuni partecipanti hanno ricordato che qualsiasi infrastruttura deve essere venduta, pertanto si rende necessaria un'azione strutturata di marketing territoriale. Sebbene approdare a Genova significhi fare meno giorni di navigazione per raggiungere l'Europa, i traffici che vanno al Nord ora sono consolidati da anni e non sarà facile spostarli. Il rischio dunque è quello di avere le opere, ma non le merci. Per fare un'azione potente di marketing territoriale, è necessario individuare i target che devono essere attirati e bisogna ingaggiare figure competenti (non basta partecipare alle fiere).

Per fare questa operazione è necessario concentrarsi su due aspetti: garantire l'operatività del porto durante i lavori e comunicare un cronoprogramma realistico che permetta agli operatori di essere informati sui tempi necessari per la realizzazione.

Riguardo al mantenimento dell'operatività del porto (tema che verrà ulteriormente illustrato durante l'incontro pubblico del 22 gennaio), i progettisti hanno spiegato di averne tenuto conto nell'esame nell'identificazione delle soluzioni. Verranno svolti due macro-lavori: la distruzione in parte della vecchia diga e la costruzione della nuova. Per la demolizione si pensava di usare esplosivi depotenziati, cioè con un raggio di influenza limitato. Per la fase di costruzione, si è specificato che i lavori e il trasporto dei materiali avverranno prevalentemente via mare. L'opera sarà costituita da un imbasamento in pietrame e da cassoni in cemento armato riempiti con inerti. La messa in opera dello scanno verrà fatta via mare, a 400 metri dal porto - quindi lontano - e la prefabbricazione dei cassoni si svolgerà fuori dal sito in una zona riparata che verrà identificata durante gli studi di cantierizzazione, nella fase più avanzata della progettazione; i cassoni verranno trasportati con galleggianti e affondati con materiale inerte. Nonostante questo, ci saranno comunque molti mezzi marittimi che transiteranno nel porto, quindi le autorità dovranno gestire al meglio i flussi di navi commerciali e quelle dedicate ai lavori.

Infine, in merito all'importanza del marketing territoriale, un partecipante ha annunciato che invierà insieme al proprio quaderno degli attori un progetto elaborato da chi si occupa di turismo nella città, riguardante la rimodernizzazione della simbologia del porto (a partire dalla lanterna), da proporre ai turisti delle navi da crociera e dei traghetti, che potrebbe essere tenuto in considerazione nel valutare la coesistenza delle pale eoliche e dello sviluppo architettonico.