

Progetto della NUOVA DIGA FORANEA DEL PORTO DI GENOVA Dibattito Pubblico

Contributo dell'Istituto Nazionale di Urbanistica – Sezione Liguria

L'infrastruttura costituita dalla nuova opera di difesa costiera, come ben illustrato nei documenti di accompagnamento resi disponibili per questo dibattito pubblico, si palesa come un'opera dall'impatto potenziale enorme, non solo riferito all'opera stessa in quanto tale, ma soprattutto per le modificazioni che la sua realizzazione comporterà sul sistema portuale complessivo, con effetti poi che, a livello economico, andranno ad incidere su un'area vasta di grandi dimensioni. Infatti, la scelta di allontanare dal filo di costa l'opera di protezione foranea rispetto a quella esistente, ha il precipuo scopo di consentire l'accesso alle nuove grandi navi porta container che in un futuro assai prossimo costituiranno il veicolo principale di trasporto per i grandi volumi di merci a livello mondiale e quindi anche nel Mediterraneo.

Data per scontata l'utilità funzionale di tale opera e la sua fattibilità sotto il profilo tecnico-ingegneristico, INU Liguria intende in ogni caso rilevare, negli interessi della collettività genovese e al fine di rendere il miglior contributo alla pubblica discussione, osservare come l'opera in oggetto possa palesare alcune criticità che sarebbe utile affrontare prima dell'avvio dei lavori.

Si rileva innanzi tutto, come già anticipato in premessa, come la valutazione complessiva debba essere estesa non solo all'opera medesima, ma al sistema complessivo delle modificazioni che essa indurrà sul profilo portuale generale. In questo senso si rilevano due aspetti: uno relativo all'inquadramento strategico dell'opera rispetto al sistema portuale italiano e in particolare al sistema dei porti dell'Alto Tirreno e l'altro relativo alla pianificazione spaziale e funzionale dello scalo genovese nel suo complesso. Relativamente al primo punto, osserviamo come sarebbe a nostro avviso opportuno inquadrare questo intervento (peraltro già finanziato con fondi statali e del quale non si intende metterne 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. Infatti, sarebbe importare inquadrare l'intervento entro un contesto di dinamiche evolutive dei traffici via mare che andrebbe ulteriormente affinato rispetto alle considerazioni preliminari contenute nelle schede di progetto. Si tratta di valutare, pur nella difficoltà di disegnare scenari futuri potenziali (che saranno sempre soggetti in qualche misura a margini di aleatorietà dettati dall'incertezza nel prevedere le traiettorie di sviluppo economico al livello globale e regionale), 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. In questo senso, pur avendo presente che stiamo scontando la cronica mancanza di un Piano Generale dei Trasporti di livello nazionale, riteniamo sarebbe utile fornire elementi di maggior dettaglio rispetto a questi aspetti,

anche se di carattere molto generale e questo anche in riferimento alle prospettive generate dal Programma di spesa per investimenti promossi nel quadro nella Next Generation EU e dal relativo PNRR in formazione. Riguardo al secondo aspetto sollevato, di scala locale, che fa riferimento alla collocazione dell'opera nel quadro del generale ridisegno del porto di Genova (o meglio del sistema portuale Genova-Voltri-Savona-Vado), occorre a nostro avviso in qualche modo sopperire, fornendo più informazioni a riguardo, alla mancanza di un Piano regolatore portuale, essendo ad oggi in vigore ancora la versione elaborata nell'ormai lontano 2001. In realtà, sarebbe opportuno a nostro avviso estendere le considerazioni sugli effetti della realizzazione di quest'opera all'intero sistema portuale Genova-Savona e fornire qualche informazione di maggior dettaglio rispetto a quelle che potrebbero essere le più significative linee strategiche di sviluppo dell'area portuale nei prossimi 10-20 anni. Gli effetti che l'opera potrà generare, a catena, sul sistema portuale infatti si presume saranno rilevanti, a cominciare dal nuovo ruolo (e conseguente nuovo disegno anche fisico-spaziale) del porto di Sampierdarena, fino alla sistemazione delle riparazioni navali, al ruolo dell'aeroporto e al sistema crocieristico. In assenza di una pur sommaria definizione di tali scenari strategici di massima, risulta difficile valutare quale scenario progettuale (tra quelli prospettati) possa essere in effetti il migliore, stante che i criteri di valutazione non possono ridursi a quelli meramente idraulico-ingegneristici (peraltro comparati senza una reale "Opzione zero"), ma, come detto, devono coinvolgere anche più generali considerazioni che afferiscono ai temi della pianificazione spaziale dell'area portuale. Risulta a nostro avviso rilevante, soprattutto, definire quali impatti 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.

Le modificazioni del layout portuale, ed i conseguenti aumenti di capacità di movimentazione merci, andranno poi ad incidere più o meno direttamente su due altri ulteriori aspetti: l'organizzazione degli spazi per la logistica e le infrastrutture (a terra) dei trasporti dedicate all'inoltro delle merci oltre Appennino. A noi sembra importante riferire il progetto al quadro programmatico più generale riguardo questi aspetti e quindi prendere in considerazione quali sono i rapporti dell'opera (e del relativo nuovo profilo portuale) rispetto alla programmazione delle opere pubbliche di carattere infrastrutturale e alla pianificazione già esistente, in particolare rispetto alla pianificazione comunale ed alla pianificazione (territoriale e strategica) della Città Metropolitana. Anche in questo caso, non si tratta semplicemente di render conto della compatibilità dell'opera rispetto al quadro pianificatorio esistente, ma di fornire anche qualche elemento di valutazione circa quali effetti potrebbero essere indotti dall'opera (e come detto dalle conseguenti modifiche al layout portuale) rispetto a tali strumenti di pianificazione e programmazione.

Pur considerando positivamente l'intercettazione dei flussi di traffico che attraversano il mediterraneo e che oggi solo in piccola parte Genova riesce ad intercettare, e partendo dal presupposto quindi che l'opera costituisce un'occasione che Genova non può permettersi di perdere, va comunque sottolineato che ciò avvenga contestualmente all'avvio di politiche socio-economiche per la rigenerazione urbana dell'immediato retroporto e parte della Valpolcevera

dove, in linea con la costituenda Zona Logistica Semplificata, possano essere insediate le attività di prima trasformazione delle merci (che oggi vengono svolte altrove) o dove comunque insediare attività virtuose ispirate ai concetti di sostenibilità, trasformazione ecologica e rilancio economico della città, garantendo, tramite la Pianificazione e l'Architettura, un equilibrio tra lo sviluppo del porto atteso e le caratteristiche identitarie della nostra città.

Focalizzando poi l'attenzione su alcune preliminari valutazioni in merito all'opera in quanto tale, emergono a nostro giudizio (al minimo) due profili di criticità potenziale: l'impatto paesistico e ambientale dell'opera e le precauzioni di carattere sempre ambientale da prendersi doverosamente in considerazione in fase di cantierizzazione e post-cantierizzazione. Esistono innanzi tutto delle rilevanti problematiche, che a nostro avviso vanno maggiormente approfondite e valutate, relative sia all'impatto dell'opera sui fondali marini (e ai delicati ecosistemi ivi presenti) sia sulla dinamica presente/potenziale di erosione della costa nelle aree geograficamente limitrofe ma potenzialmente impattate dall'opera. Sotto il profilo paesistico, emerge l'esigenza di dare contezza di quale sarà l'impatto visuale dell'opera che sarà sicuramente di una certa rilevanza, considerata la specifica morfologia dell'arco costiero rispetto al quale andrà a collocarsi. La riflessione relativa all'impatto paesistico è un elemento estremamente rilevante, in quanto la nuova infrastruttura portuale modificherà l'orizzonte, nella sua vista a livello del mare e dalle alture collinari della città. Essa potrebbe rappresentare un'occasione per aumentare la consapevolezza di quanto le grandi infrastrutture, portuali ma non solo, debbano diventare un'occasione anche di contestuale progettazione del paesaggio. La presentazione delle alternative progettuali e il dibattito di queste settimane si è focalizzato sugli aspetti funzionali e tecnico - ingegneristici dell'opera. Mentre poco peso è stato attribuito al diverso progetto di paesaggio, portuale ed urbano, che le diverse alternative possono produrre. Come già espresso in premessa, non si tratta di contestare la necessità dell'infrastruttura, ma di sollecitare l'attenzione alla progettazione degli effetti, anche quelli che rappresentano una significativa modificazione del paesaggio portuale. E contemporaneamente del paesaggio urbano che guarda il mare. Da questo punto di vista occorre interrogarsi – a parere di chi scrive – 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. 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 – se pur per porzioni ridotte e in maniera regolamentata, per garantire la massima sicurezza – rappresenta una sfida nella progettazione che andrebbe ancora approfondita e verificata e che viceversa ad oggi non è stata presa in considerazione nella valutazione delle diverse alternative. 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.

Per quanto riguarda la cantierizzazione, infine, considerate le enormi quantità dei materiali in gioco (sia per la demolizione di parte della diga esistente sia soprattutto per la nuova opera), si

ritiene di assoluta rilevanza fornire un quadro dettagliato della logistica di cantiere corredata da cronoprogramma, in modo da valutare nel corso di un periodo di tempo che sarà presumibilmente piuttosto lungo, quali saranno gli effetti sulla città di un così vasto cantiere. Andrebbero poi, a nostro avviso, meglio dettagliati i flussi di traffico a terra indotti dal cantiere e corredare 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 costiera.

Genova, 03 febbraio 2021

Istituto Nazionale di
Urbanistica
Sezione Liguria

Il Presidente
Giampiero Lombardini

