

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

!

! "#\$%&' &()\*' )  
! "#\$%&' &'()\* %\*\*%'  
+&, -. %' + / #01"&'

!

!

+ , ) - # % % ' . ( ) + / + 0

## NUOVA DIGA FORANEA PER IL PORTO DI GENOVA: UN PROGETTO SBAGLIATO, NEGLI OBIETTIVI, NEL METODO, NEL DIMENSIONAMENTO E NEI TEMPI DI REALIZZAZIONE

Il “Dossier di Progetto Diga” è stato predisposto da una società privata esperta nel campo settoriale della Progettazione di fattibilità tecnica ed economica per conto dell’Autorità di Sistema Portuale di Genova, alla cui propria struttura interna di pianificazione tecnico operativa non si è ritenuto di affidare tale compito: segno deprecabile del processo in atto dello smantellamento delle strutture pubbliche dello Stato ai vari livelli.

Nel Dossier è scritto che le ragioni principali, che impongono di costruire una nuova grande diga a mare della vecchia diga foranea che protegge i Bacini di Sampierdarena, Bettolo e Porto Antico, sono sostanzialmente due. L’una è incentrata sulla “sicurezza prima di tutto” che tale nuova diga consentirebbe all’accesso, alla movimentazione e all’ormeggio delle grandi navi di nuova generazione della lunghezza di 400 m e oltre, in quanto tali operazioni non sono garantite dall’attuale configurazione del nostro porto, non essendo in grado esso di accogliere in sicurezza navi superiori a una lunghezza di 300 metri. L’altra ragione è basata sul fatto che la nuova configurazione di difesa e accesso marittimo consentirà ai Bacini di Sampierdarena e Bettolo di far mantenere un ruolo dominante e di primo piano al Porto di Genova nel panorama portuale nazionale, mediterraneo ed europeo, ma tale ruolo si fonda su previsioni di traffico ed occupazionali tutte da dimostrare, che appaiono a noi poco credibili scientificamente, così come sono state formulate.

Ma non è questa una novità, quando si parla di infrastrutture a Genova: siamo ancora qui ad aspettare che vengano dimostrate le previsioni di 10 milioni di teu, quelle che hanno giustificato l’eterna costruzione del terzo valico, avviata negli anni ‘80, la cui presunta apertura avverrà nel 2014, ma con molti dubbi in attesa del quadruplicamento delle linee Voghera Tortona e della Milano Pavia a nord e la velocizzazione della parallela Milano-Genova, Indispensabili per velocizzare il trasporto passeggeri e non c’è certezza tuttavia che tali realizzazioni si compiano in contemporanea al completamento del nodo ferroviario del capoluogo ligure.

La funzione principale di tale nodo dovrebbe essere quella di ridurre al massimo, il trasporto merci portuale su gomma che attraversa da anni i quartieri retrostanti il porto di Genova, perché non è accettabile che rimanga, come si evince dal Dossier Diga, in questi rapporti: 40/% gomma, 40/% ferro e 20% transhipment.

Consapevoli della maggiore convenienza del trasporto merci su gomma per le distanze corte di 2/300 chilometri, siamo convinti tuttavia che per ridurre il trasporto su gomma a favore del ferro bisogna far ricorso, sia agli strumenti del piano urbanistico territoriale comunale e regionale, sia ad una legge nazionale e sia alle nuove tecnologie di trasporto.

La posizione dell’Autorità di Sistema Portuale e i contenuti del Dossier, che affronta il confronto di fattibilità tra le tre tipologie alternative di diga (soluzioni 2, 3, 4, ciascuna dotata di fase a) e b), confermano che la nuova diga foranea debba essere collocata a 400 metri di distanza dalle banchine dei bacini di Sampierdarena e Bettolo; che si debba demolire gran parte della diga foranea esistente, il cui materiale sarà riutilizzato nella costruzione della nuova diga; che questa sarà dotata di un avamposto atto a contenere un cerchio di evoluzione di 800 metri (pari a due navi da 400 metri di lunghezza); che la lunghezza del canale d’accesso delle navi di entrata e di uscita dal porto debba essere superiore a 2000 metri; che si tratta di navi larghe 60 metri e alte più di 60 metri, la cui altezza renderà inagibile a questo tipo di navi, a causa dei vincoli del cono aereo ( vedi fig. 31 e fig. 32 del Dossier Diga), una parte consistente del Bacino di Sampierdarena da calata Massaua a Ponte Ronco, almeno fino a quando non si darà una diversa collocazione all’Aeroporto Cristoforo Colombo, che è incompatibile con il contesto urbano e rappresenta un ostacolo sia alla pianificazione unitaria Porto/Città, sia all’agibilità delle funzioni portuali e urbane e sia ad un auspicato trasporto pubblico continuo di battelli da Voltri al Bisagno.

Per attuare questa nuova configurazione marittima dei Bacini di Sampierdarena, l’A di SP ci propone uno schema tradizionale di diga composita, già ampiamente sperimentata nel porto di Genova, ma non su fondali così profondi: infatti essa è costituita da un cassone, alto 27 metri e largo circa 30 metri, su basamento di pietrame, alto circa 20 metri e largo una centinaia di metri: si tratta di una diga in grado di raggiungere profondità fino a 45/50 metri.

Questa scelta tipologica di una diga per navi giganti, che comporta un investimento pubblico notevole tra 1e 1,4 mld, nel Dossier Diga non è supportata da una valutazione attenta del fatto che sulla rotta far/east mediterraneo, quando la nuova diga di Genova sarà operativa, i vettori prevalenti di trasporto merci passeranno per la linea del Polo, per la cui realizzazione i cinesi e altri attori orientali stanno costruendo navi dedicate al trasporto marittimo di quei paraggi e contemporaneamente stanno ammodernando la tecnologia e potenziando la capacità della ferrovia esistente.

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.

Ribadiamo questo, perché accogliere navi sempre più grandi, banchine sempre più lunghe e fondali sempre più profondi, si rischia di costruire opere faraoniche o inutili, o incompiute, o poco utilizzate, come risulta da ricerche della UE, per gli impianti portacontenitori che funzionano in media solo al 66% nei maggiori porti del mondo, per non parlare del fenomeno ricorrente della movimentazione e deposito dei contenitori lasciati vuoti solo a fini speculativi e non produttivi.

A seguito del progetto di ampliamento della suddetta diga foranea è previsto un incremento dei TEU trattati nel bacino di Sampierdarena-Porto Antico da 1.000.000 a 2.500.000 unità. Questo incremento potrebbe avere forti ripercussioni sulla viabilità cittadina. Indispensabile che una parte significativa (almeno il 50%) dei transiti avvenga su ferro. Per questo vanno superate le criticità del nodo ferroviario genovese date dalle intersezioni a raso di diverse linee e dalle forti acclività, il progetto di tale nodo dovrebbe essere parte integrante di quello della nuova diga, da inquadrare e dimensionare secondo un piano urbanistico-portuale che istituisca un rapporto cogente tra porto e città e il loro hinterland.

Circa la viabilità cittadina va realizzato il raddoppio della A7 e il completamento della strada a mare da Multedo alla Foce con il tunnel Multedo-Guido Rossa e il tunnel subportuale. Questo porterà ad una riduzione del traffico significativa.

Ora prendiamo come riferimento il progetto della Genovina, nella versione che la prevede in gran parte nel sottosuolo, perché tale progetto è finalizzato a ridare ai quartieri interessati, (soprattutto a quelli del ponente genovese e della città antica e ottocentesca) nuovi spazi pubblici pedonali, verde, alberi e servizi collettivi, quartieri già da anni colpiti da fenomeni di degrado e spopolamento a causa dell'invasione del porto antistante (basta guardare i dati demografici censuari delle stanze vuote, disabitate e abbandonate per capire l'entità del fenomeno).

Inutile, anzi deleteria, la Gronda di Ponente che concentrando il traffico pesante al casello di Ge-Ovest renderà sottoutilizzato il costruendo ingresso di Ponente del porto, la cui realizzazione si dà per scontata nel Dossier Diga, nel quale tale infrastruttura viene assunta come giustificazione trasportistica della nuova diga foranea, quando non c'è ancora ad oggi su questa infrastruttura impattante e devastante del paesaggio collinare genovese un'approvazione formale da parte dei ministeri competenti e del governo e un'attendibile valutazione ambientale strategica.

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.

Infatti, l'intervento della nuova diga, pur prevedendo anche un imbocco di 150 metri alla foce del Polcevera, serve per ora, come abbiamo già sopra notato, soprattutto il terminal di Bettolo e non arriva a coprire più del 60% dei bacini di Sampierdarena, cioè le grandi navi alte 60 metri e oltre possono accedere solo alle banchine che vanno da calata Bettolo a calata Massaua, che dovrebbero essere dotate di gru semoventi di carico e scarico dei contenitori, anche queste sono compatibili con il cono aereo?, come si evince dal Dossier Diga e come hanno affermato gli specialisti nel corso del Dibattito Pubblico.

Inoltre, osserviamo che le darsene di tali bacini tendono ad essere tutte tombate, essendo stati previsti accosti alle banchine disposte in parallelo all'asse del nuovo canale centrale, come si può vedere dall'assetto del vigente Piano Regolatore Portuale del 2015 e come viene affermato e visualizzato nel Dossier Diga (vedi figura datata 12/01/21 allargamento bacini di Sampierdarena, sezione trasversale).

Questa visione politica e tecnologica è tutta protesa verso priorità ristrette di tipo commerciale ed economico finanziarie, non prendendo minimamente in considerazione la possibile rilocalizzazione di numerosi insediamenti a rischio per la città (in particolare le riparazioni navali, i depositi petroliferi, i depositi GPL, il depuratore della città, l'aeroporto, il porto petroli, i depositi petroliferi costieri, la Superba, la Carmagnani, calata Oli Minerali).

Tutte strutture a rischio incidenti rilevanti e ambientali, che potrebbero trovare posto in sicurezza sui possibili spazi che potrebbero essere costruiti a ridosso della nuova diga. Per esempio gli impianti di riparazione navale, in quanto producono inquinamento da metalli pesanti, sono collocati in tutta Europa a circa 1500 metri dalle prime abitazioni e ad almeno 5000 metri dai centri densamente abitati (in base al RE 1257/2013 e alle LG/IMO recepite dal nostro ordinamento 2019).

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.

Ciò è possibile anche sulla base dei risultati di ricerche progettuali universitarie prodotte dal Dipartimento di Idraulica (Facoltà di ingegneria di Genova) a cominciare dal Contratto di Ricerca tra DICAT e l'Autorità Portuale di Genova 2006/2011 (Studi di fattibilità e schemi urbanistici alternativi, relazione firmata dai professori ing. L. Rebaudengo, ing. G. Scarsi, Arch. G. Spalla, ing. S. Stura).

Tale ricerca così com'è stata portata avanti fino al giorno d'oggi con altri studiosi, esperti e professori, ha destinato aree urbane e portuali per l'istituzione, a titolo d'esempio, del Parco della Lanterna, di una Nuova stazione marittima a Calata Sanità, del Parco delle Mura delle Grazie esteso da piazza Cavour a punta Vagno, il Nuovo Quartiere Nautico

della Fiera, del Parco di Villa Bombrini esteso alla sua dimensione storica, del parco del litorale di Voltri, della pedonalizzazione dell' arco del Centro Storico da Palazzo del Principe a piazza Cavour e a Porta della Marina, rimessa in luce la parte rimasta interrata, con la previsione di demolire la sopraelevata il cui traffico di attraversamento sarà deviato dal tunnel sottomarino, come previsto dal PUC vigente.

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.

In conclusione, riteniamo che la nuova diga lineare proposta dalla Autorità Portuale vada riformulata secondo il metodo del confronto tra alternative, soprattutto in presenza di uno studio prodotto dalla nostra università, con obiettivi multipli che non siano solo ridotti a quelli di sicurezza, di manovra e di accesso delle grandi navi.

Obiettivi tecnici che per noi sono una doverosa premessa, ma che non devono essere limitati alla sola movimentazione in sicurezza delle grandi navi, ma a tutte le attività urbane e portuali viste in una prospettiva di sostenibilità della Città/Porto.

Giovanni Spalla

Andrea Agostini

Versione definitiva del 27 gennaio 2021 inviata al dibattito pubblico dell'A di SP GE