



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**DIGA FORANEA**  
**PORTO DI GENOVA**

---

**QUADERNO**  
**DEGLI ATTORI**

---

Presentato da  
**Ignazio Messina**  
Messina & C. S.p.a.

04 febbraio 2021

## **OSSERVAZIONI ALLA PROGETTAZIONE DELLA NUOVA DIGA FORANEA NELL'AMBITO DEL DIBATTITO PUBBLICO**

Premetto che sono assolutamente favorevole alla realizzazione di una nuova diga foranea e che venga realizzata nel più breve tempo possibile per soddisfare le esigenze del Bacino di Sampierdarena – specie per permettere l'accosto delle navi portacontenitori di ultima generazione al Terminal Bettolo – e del Porto Storico.

Non comprendo per quali ragioni sia stata progettata la nuova diga foranea senza tenere conto – almeno così risulterebbe – della programmazione già approvata sia dall'Autorità Portuale (2001-2015) sia dall'Autorità di Sistema Portuale (2019), programmazione tuttora vigente non solo per come dovrebbe essere realizzata la nuova diga ma anche per l'individuazione tuttora vigente degli ambiti portuali e delle funzioni in essi ammesse.

La progettazione della nuova Diga Foranea non dovrebbe essere realizzata sulla base degli obiettivi, contenuti e strategie del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema approvato nel dicembre 2019 – solo un anno fa – nel quale si riconferma la realizzazione della nuova Diga Foranea come già approvata nel 2015?

Prevedere (pag. 41 del Dossier) che in tutte e tre le ipotesi “La fase b) dell'intervento che consente l'accesso delle grandi navi anche ai terminali più a ponente, potrà diventare operativa solo se verranno stabiliti nuovi vincoli aeroportuali” e posticiparla a 8/10 anni rispetto ad oggi, equivale ad affermare che oggi non si prevede di realizzare la fase B. Tale decisione (di fatto) è coerente con l'attuale Piano Regolatore Portuale vigente (2001) e la successiva programmazione tuttora vigente?

Perché l'Autorità Portuale nella sua veste anche di azionista al 60% dell'Aeroporto di Genova, in tutti questi anni passati, non ha valutato quegli investimenti individuati e già proposti (ad es. prolungamento della pista aeroportuale verso ponente, senza penalizzare il porto di Voltri, da utilizzare solo per l'atterraggio su pista 28 e per il decollo su pista 10; spostamento e rinnovo della strumentazione di assistenza dell'atterraggio degli aerei su pista 28; “rotazione” della pista di atterraggio (solo per atterraggio 28 e decollo 10) per spostare il cono aereo, nella parte di levante dell'aeroporto, più a sud per gravare meno sulle testate dei moli che si affacciano sul Canale di Sampierdarena) che avrebbero potuto mitigare gli impatti del cono aereo sul Bacino di Sampierdarena, permettendo anche l'utilizzo dell'attuale Bocca di ponente (alla foce del Polcevera) per le navi di dimensioni maggiori?

Qui di seguito riporto un estratto della documentazione richiamata per la parte relativa alla nuova diga foranea, agli ambiti portuali e alle funzioni ammesse.

**Il Piano Regolatore Portuale del 2001, tutt'ora vigente, prevede per il Bacino di Sampierdarena la realizzazione di due poli contenitori, uno a Bettolo-Calata Sanità e uno al Ronco-Canepa-Libia, e la “risagomatura dell'accesso di ponente, oggi utilizzabile solo per gli accosti di Cornigliano, attraverso una modifica dell'attuale assetto della diga in modo tale da creare un bacino di evoluzione sufficiente all'ingresso delle navi destinate ai terminal di ponente del bacino di Sampierdarena”.**

Estratto del Piano Regolatore Portuale del 2001

Partendo da queste considerazioni, il programma di potenziamento del settore contenitori nel bacino di Sampierdarena si realizza secondo uno schema riconducibile a due progetti essenziali.

Il primo riguarda il riempimento dello specchio acqueo antistante Calata Bettolo, con la rilocalizzazione delle attività insediate sulla stessa Calata Bettolo, su Calata Olii Minerali e Calata Canzio, al fine di creare un nuovo terminal contenitori dotato di una superficie pari a circa 500.000 mq. e di oltre 1.800 metri lineari di banchina, per una capacità complessiva di circa 950.000 teus annui.

Il secondo progetto riguarda, prima di tutto, la completa rifunzionalizzazione del Ponte Libia secondo il programma di intervento già previsto nel Piano Operativo Triennale 1997-1999, intervento da completarsi attraverso una seconda fase che prevede il riempimento dello specchio acqueo compreso fra lo stesso Ponte Libia e Ponte Canepa.

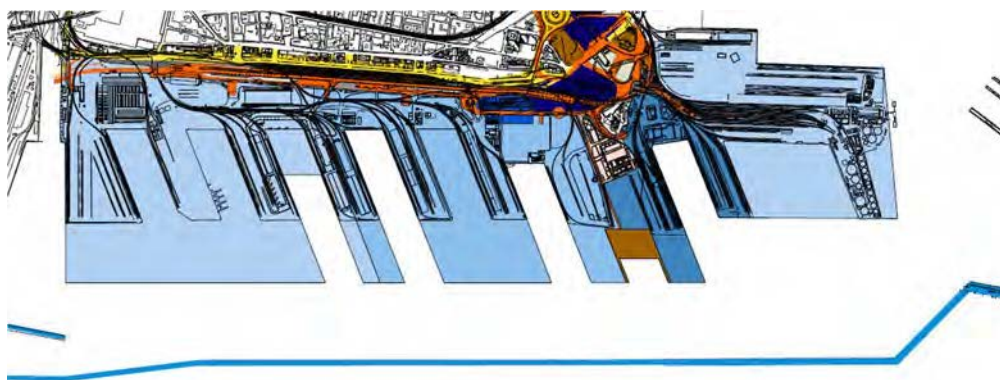
A seguito dei suddetti interventi verrà nella prima fase creata un'area operativa di 325.000 mq con circa 1.500 metri lineari di banchina. Nel più lungo periodo la completa trasformazione del naviglio verso modelli full container e l'espansione dei traffici movimentati impongono un ulteriore ampliamento del polo in esame attraverso il riempimento dello specchio acqueo compreso fra i moli Ronco e Canepa.

Il nuovo terminal misurerà nel complesso circa 600.000 mq. e sarà dotato di circa 2.300 metri lineari di banchina, con una potenzialità, per la componente dedicata al traffico contenitori, stimata di circa 850.000 teus annui.

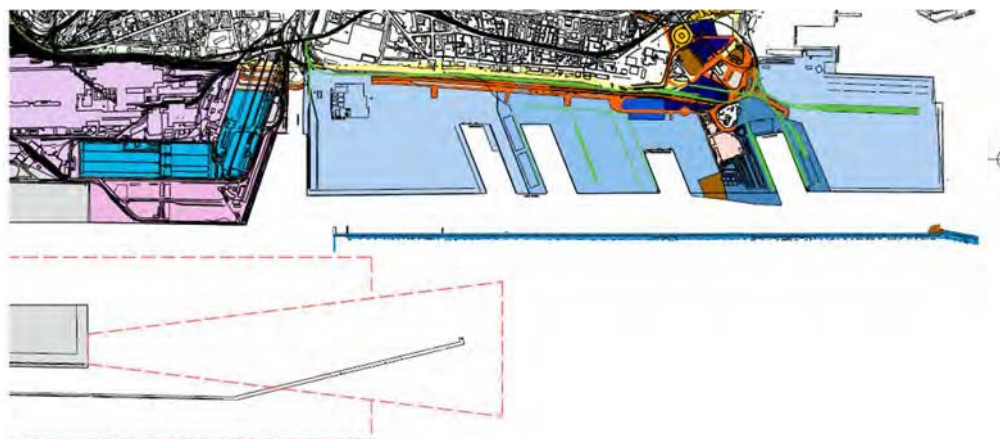
Infine per quanto attiene alle opere marittime, il potenziale dell'offerta portuale previsto per il bacino di Sampierdarena ed in particolare per il polo Libia-Canepa-Ronco, richiede che il sistema degli accessi marittimi al porto venga conseguentemente adeguato per essere reso compatibile con l'aumento del numero delle navi in entrata ed uscita. A questi fini, il progetto di piano prevede la risagomatura dell'accesso di ponente, oggi utilizzabile solo per gli accosti di Cornigliano, attraverso un modifica dell'attuale assetto della diga in modo tale da creare un bacino di evoluzione sufficiente all'ingresso delle navi destinate ai terminal di ponente del bacino di Sampierdarena.

Sempre nel Piano Regolatore Portuale del 2001, vi sono delle Previsioni di più lungo periodo che riguardano due scenari, qui sotto riportati, per superare i vincoli imposti dal cono aereo del vicino aeroporto sul Bacino di Sampierdarena.

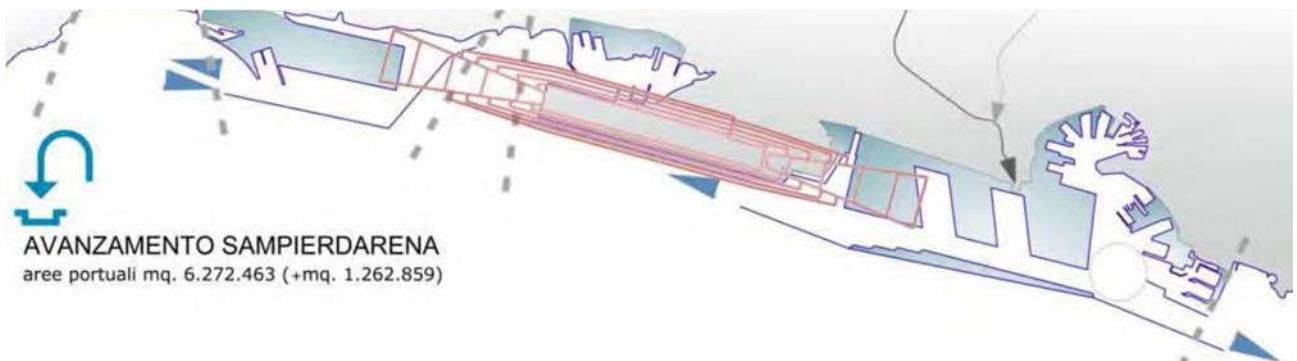
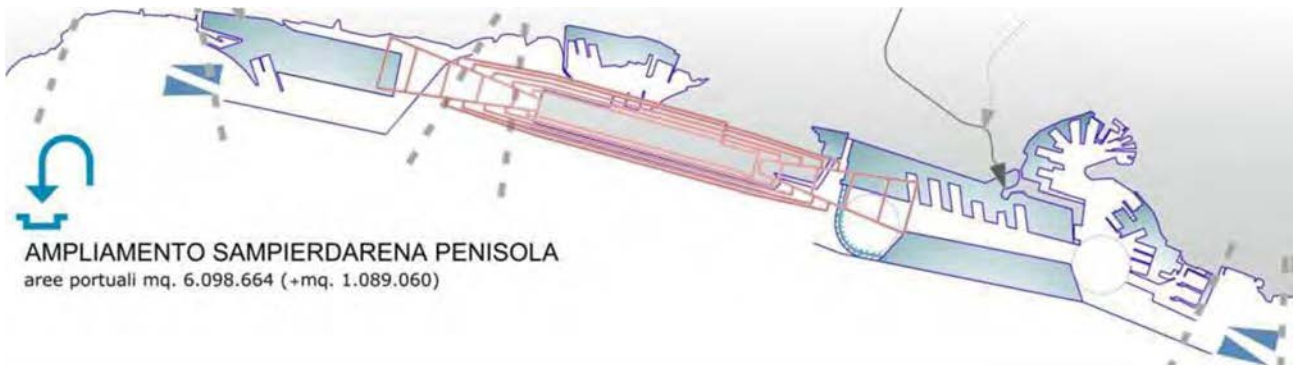
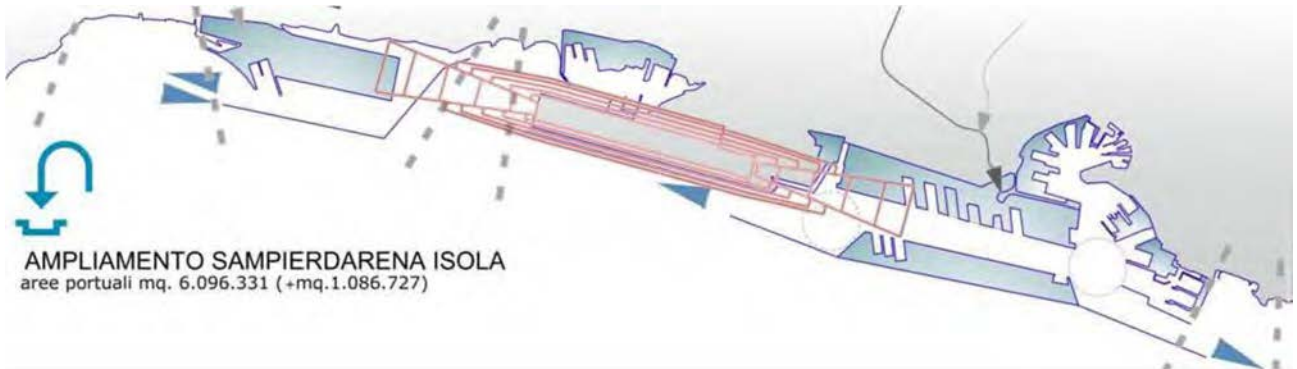
### **Ipotesi 1**

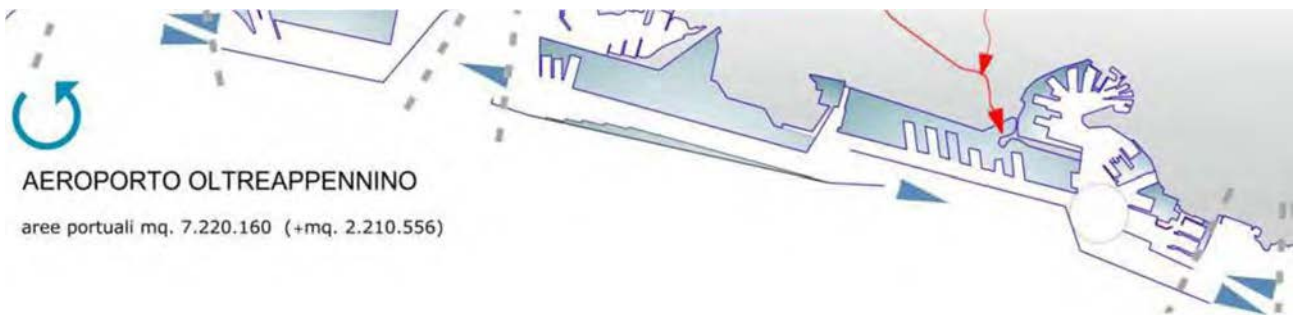
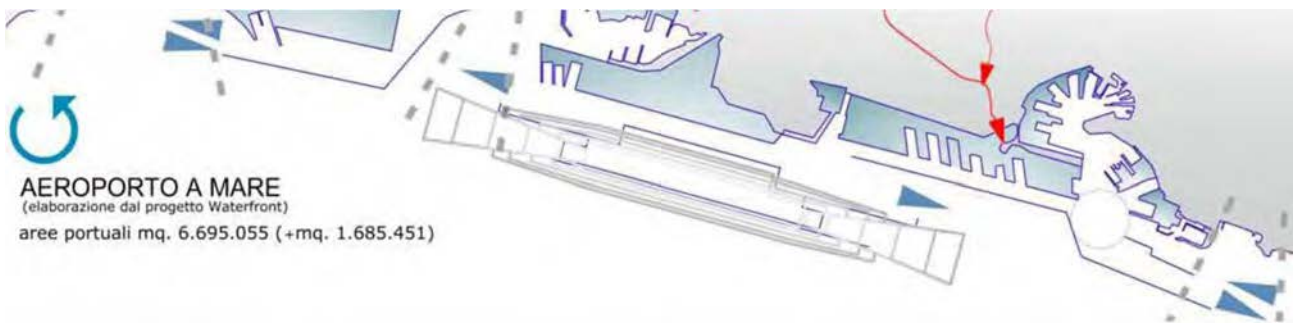
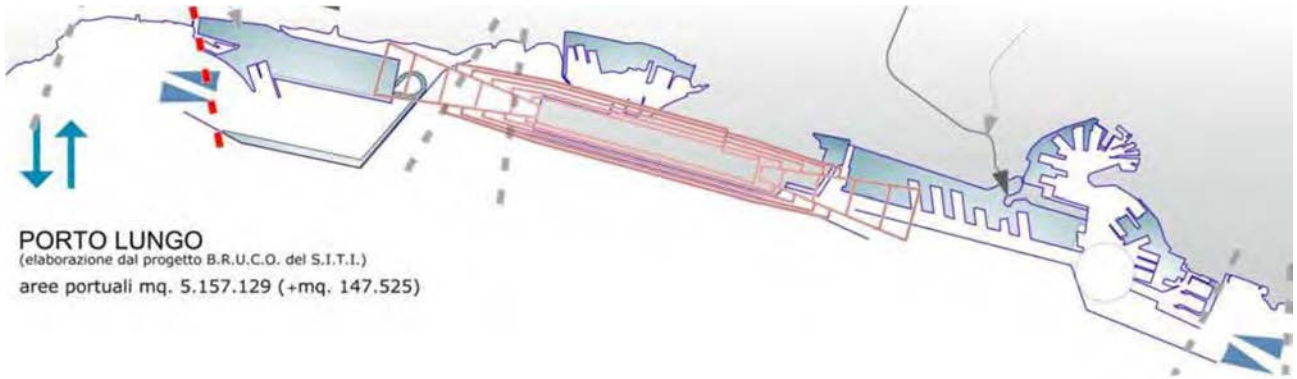


### **Ipotesi 2**



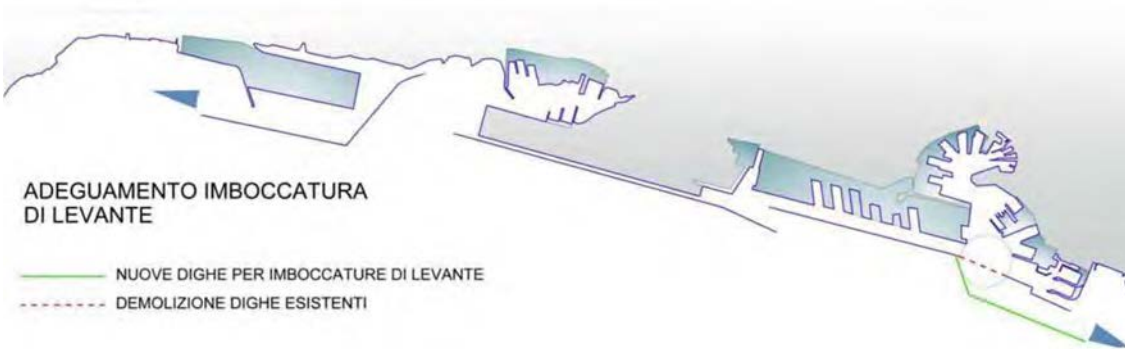
Nel 2012 l'Autorità Portuale di Genova ha approvato le **Linee guida per il nuovo Piano Regolatore Portuale** in cui si prevedono diversi scenari di sviluppo portuale per il Bacino di Sampierdarena qui sotto riportati:





In merito all'operatività portuale si prevedono due ipotesi (la prima in tre fasi) di modifica delle dighe per l'accessibilità portuale:

## IPOSTESI 1



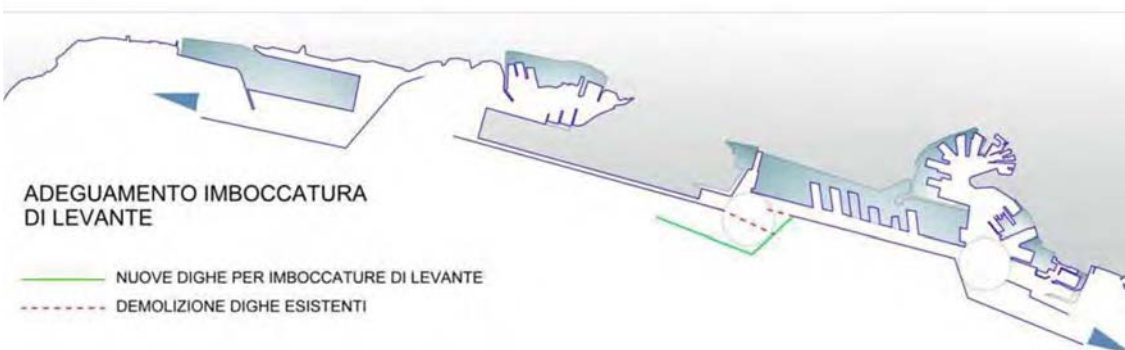
## FASE 1

Sampierdarena: doppio ingresso a Levante

Nuova diga Imboccatura di Levante: € 527.000.000 (ml. 2.600)



## IPOSTESI 1



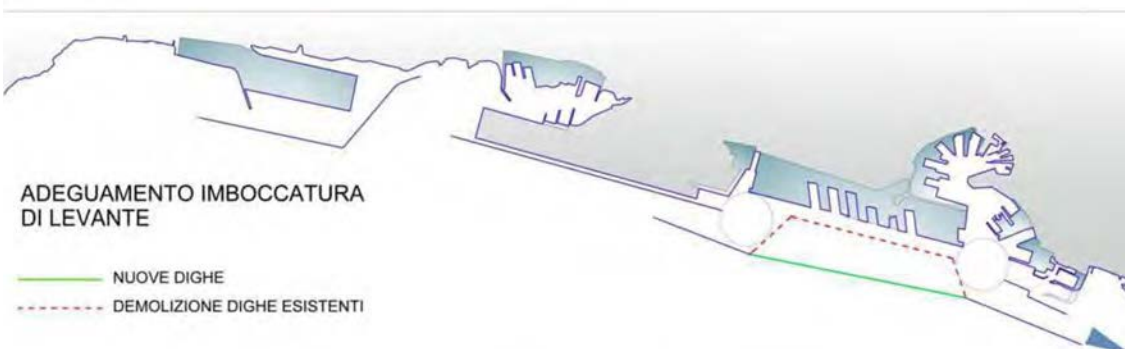
## FASE 2

Sampierdarena: doppio ingresso a Levante ed ingresso da ponente

Nuova diga Imboccatura di Levante: € 353.000.000 (ml. 2.500)



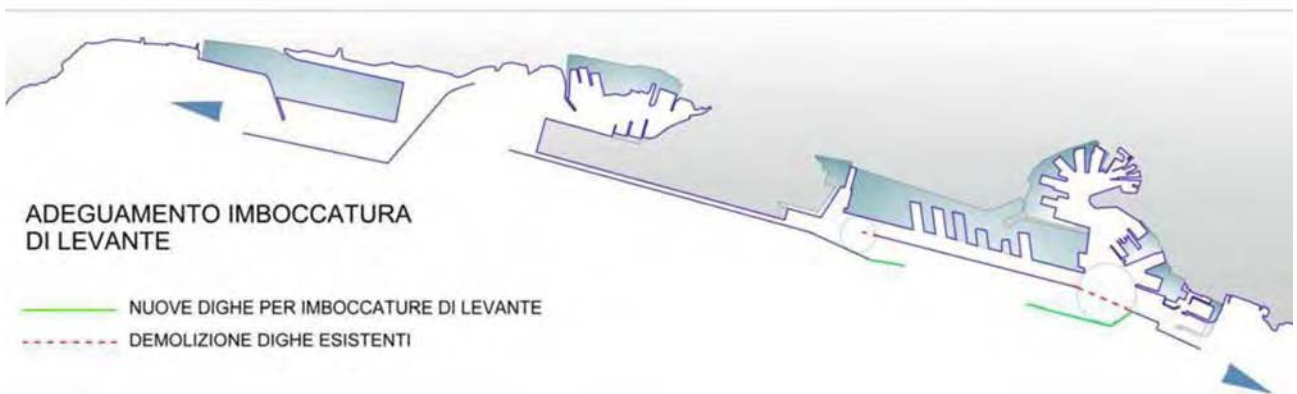
## IPOSTESI 1



## FASE 3

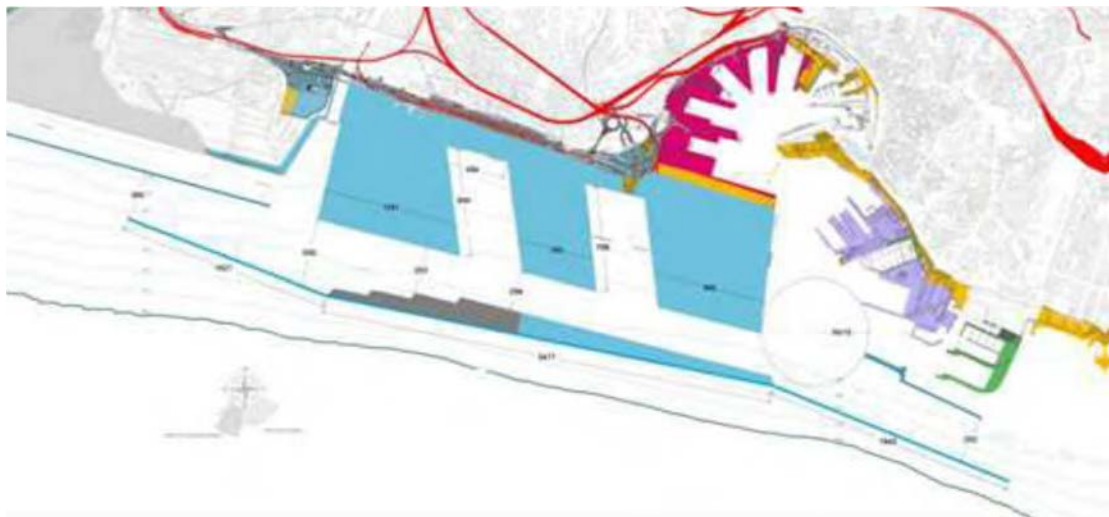
Sampierdarena: realizzazione nuova diga di supporto ad ampliamenti a mare

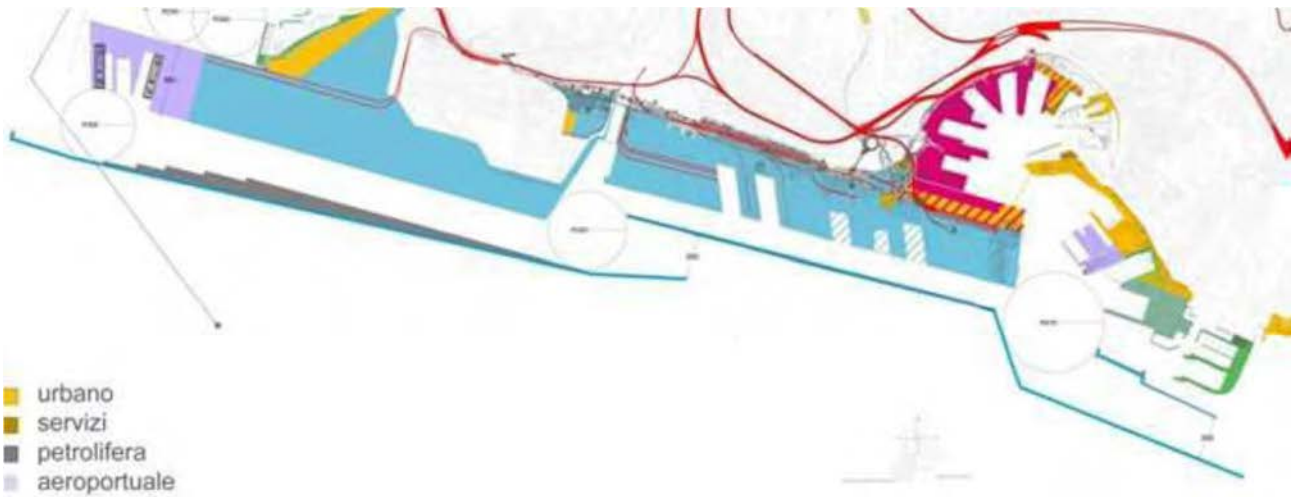
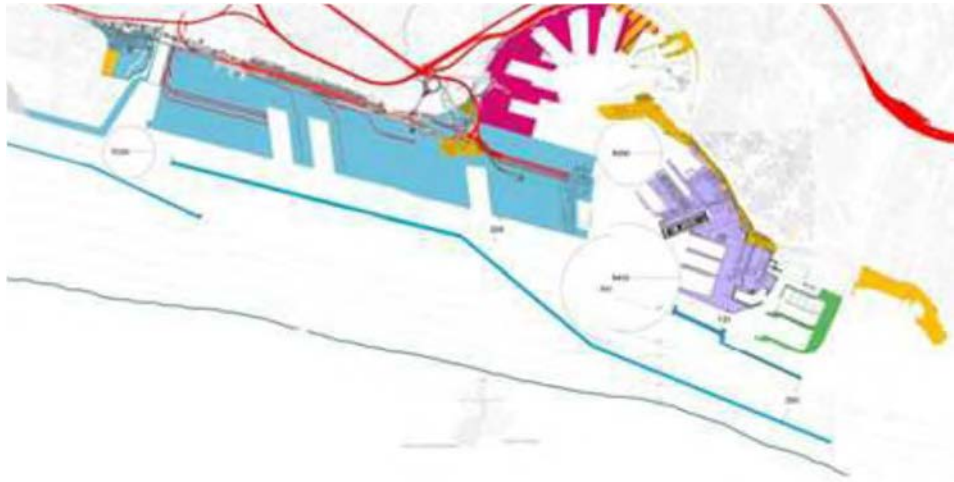
## IPOTESI 2



Sampierdarena: apertura nuovo ingresso a Ponente  
Nuovo ingresso: € 196.400.000 (ml. 1.600)  
Apertura Polcevera: € 56.300.000 (ml. 500)

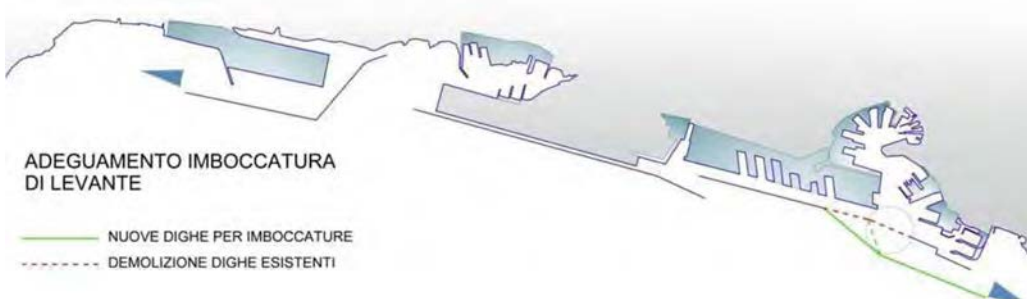
Tali scenari portano a tre soluzioni di sviluppo delle funzioni commerciali nel Bacino di Sampierdarena qui sotto riportate:





Il documento riporta, infine, la modifica delle dighe con la nuova imboccatura di levante:

#### IPOTESI 1



#### FASE 1

Sampierdarena: doppio ingresso a Levante

Nuova diga Imboccatura di Levante: € 593.000.000



Nel 2015 l'Autorità Portuale di Genova ha approvato **la proposta del nuovo Piano Regolatore Portuale**, con l'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, prevedendo per il Bacino di Sampierdarena l'intervento prioritario del rifacimento della Bocca di ponente del Bacino di Sampierdarena per permettere l'accosto delle nuove navi di maggiore dimensione alla Calata Bettolo senza il rifacimento immediato della diga foranea:

- Il Bacino antistante l'imboccatura di ponente di Sampierdarena

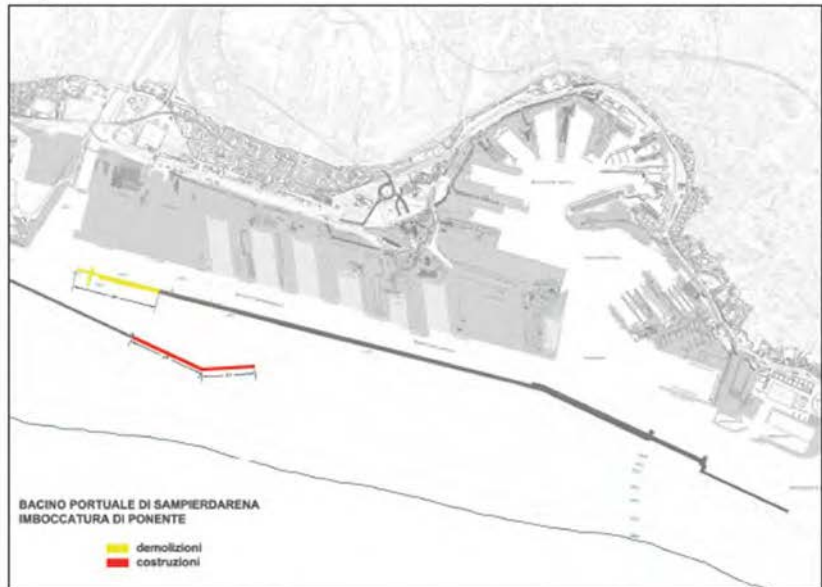


Figura 37: bacino portuale di Sampierdarena imboccatura di ponente, nuove opere di protezione.

Larghezza del canale di accesso: 300 m  
 Profondità media del fondale di posa della diga: -30 m s.l.m.m.  
 Lunghezza complessiva della nuova diga: 910 m  
 Lunghezza complessiva della diga da demolire: circa 600 m, da meglio definire in esito a specifico studio idraulico di agitazione interna.

Obiettivi dell'intervento: l'intervento che risulta essere prioritario in termini di tempi rispetto a quelli successivamente trattati, si propone di consentire l'entrata e l'uscita delle navi dall'imboccatura di ponente. Le dimensioni delle navi che potranno usufruire della nuo-

va imboccatura dipende da una serie di fattori già in fase di approfondimento. In particolare occorre individuare la sintesi tecnica che definisca con precisione il tratto di diga da demolire, la lunghezza del molo di sopraflutto da realizzare al fine di garantire un livello di agitazione interna compatibile con l'operatività dei terminal e delle banchine ilva, e che nel contempo garantisca le manovre e le evoluzioni del naviglio nel rispetto dei vincoli aeronautici. Le dimensioni dell'intervento sopra indicate rappresentano quindi una prima stima di realizzazione di nuove opere che andrà precisamente definita a valle degli studi sopra richiamati.

e in una seconda fase la realizzazione della nuova Bocca di levante e della nuova Diga Foranea:

- **Bacino di Sampierdarena:** questa soluzione prevede la presenza di un canale di transito a doppio senso di navigazione con l'esistenza in contemporanea di navi all'accosto lungo le banchine

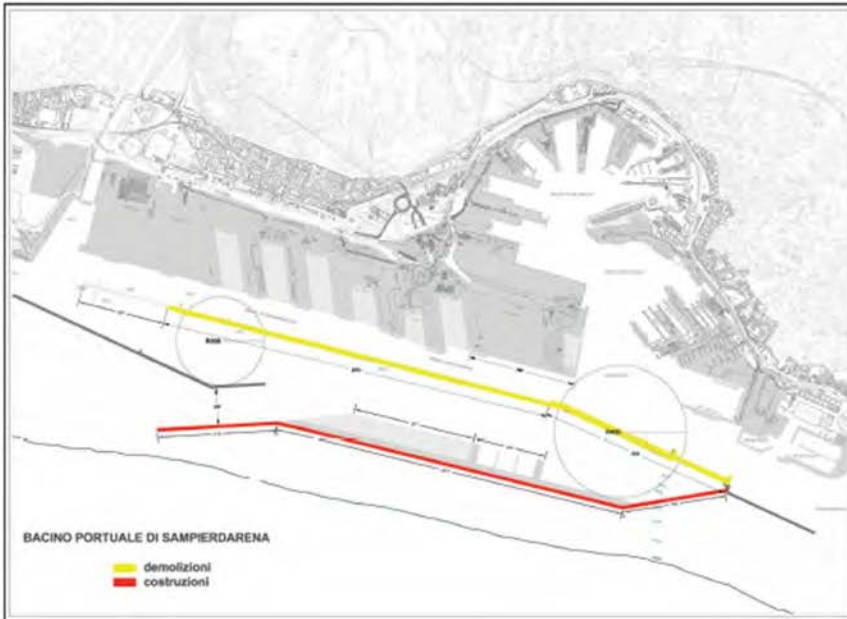
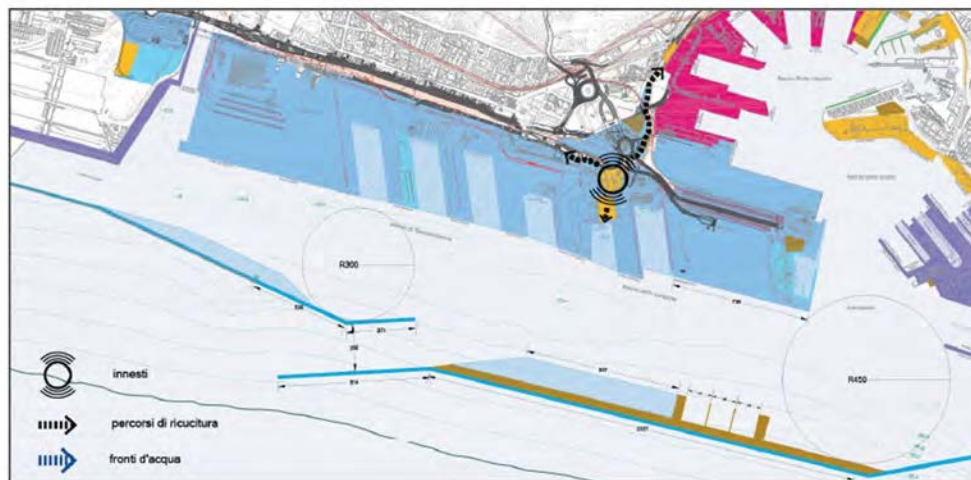


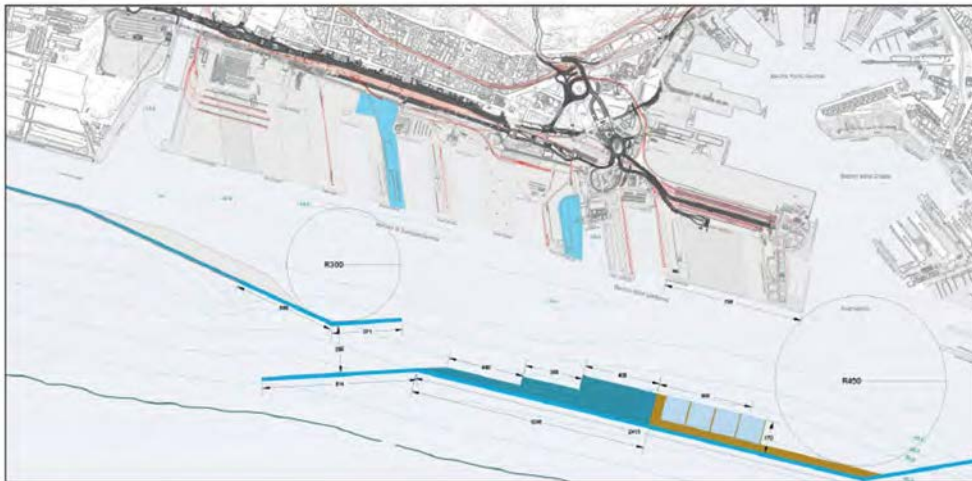
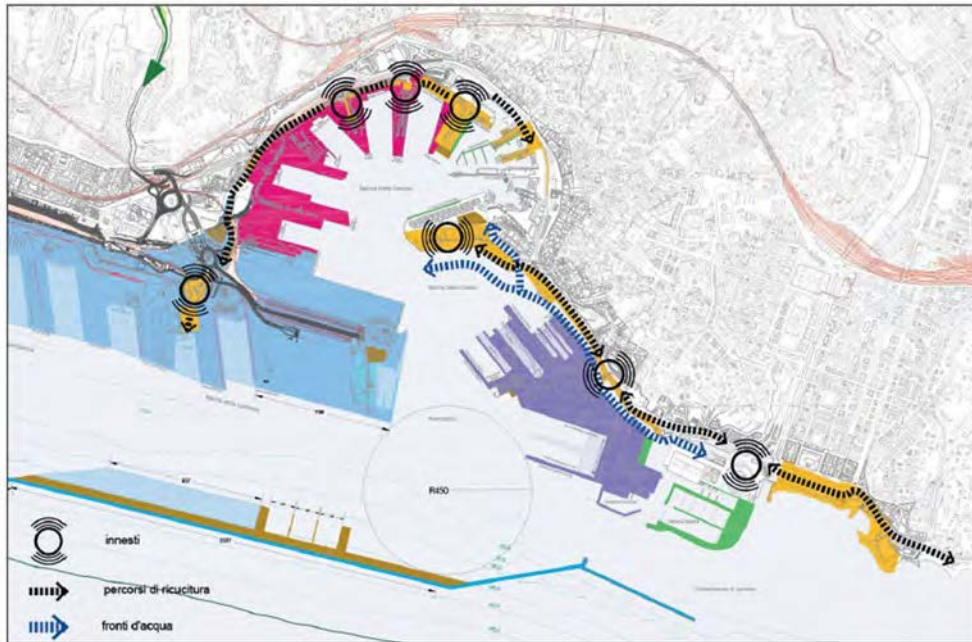
Figura 38: bacino portuale di Sampierdarena, nuove opere di protezione.

Raggio del cerchio di evoluzione teorico a levante: 450 m  
 Raggio del cerchio di evoluzione teorico all'imboccatura di ponte: 300 m  
 Larghezza del canale di accesso: 250 m  
 Larghezza del canale di transito: 600 m  
 Profondità per il fondale di posa della diga: -30 m, -35 m, -40 m s.l.m.m.  
 Lunghezza complessiva della nuova diga: 3.930 m  
 Lunghezza complessiva della diga da demolire: 4.000 m

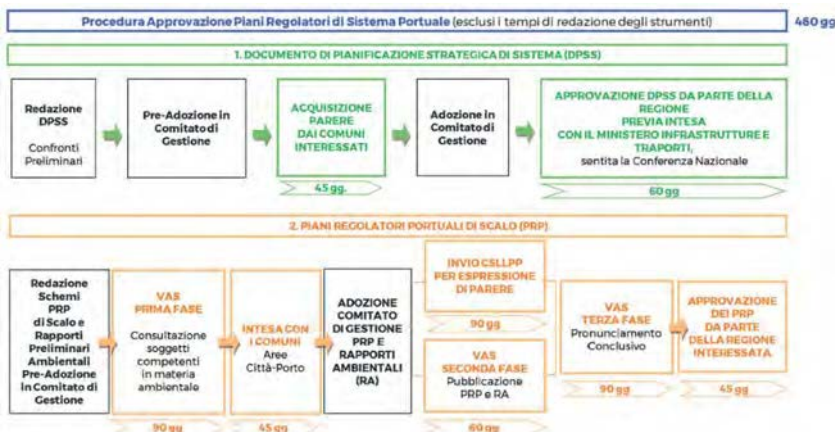
Obiettivi dell'intervento:  
 - una definitiva configurazione della seconda imboccatura di ingresso ed uscita;  
 - la creazione di un canale di transito a doppio senso di navigazione con la presenza in contemporanea di navi all'accosto lungo le banchine;  
 - l'evoluzione in specchi acquei protetti della nave di progetto.

La proposta di nuovo PRP del 2015 prevede, inoltre, l'evoluzione delle funzioni commerciali:





Infine, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha approvato nel dicembre del 2019, in base alle nuove norme introdotte nella legge di riforma della L. 84/1994 in merito ai Piani Regolatori Portuali, il **Documento di Pianificazione Strategica di Sistema** che deve portare successivamente alla redazione dei Piani Regolatori Portuali di Scalo come da schema qui sotto riportato.



In tale programmazione viene riportata e riconfermata la programmazione approvata nel 2015 con i due poli contenitori nel Bacino di Sampierdarena come già previsto dal PRP del 2001:

Si individuano, infatti, due poli dedicati alla movimentazione di container, uno nell'estremo ponente di Sampierdarena e uno nell'estremo levante.

Il polo di ponente ricomprende le aree tra il Polcevera (Ponte Ronco) e Ponte Canepa ed è un Terminal Multipurpose in grado di movimentare qualsiasi tipologia di merce: contenitori, rotabili di ogni genere, merce varia, impiantistica, yacht e barche, pezzi eccezionali. La realizzazione di una nuova banchina in allineamento con le testate sud dei moli Ronco e Canepa ed il relativo tombamento dello specchio acqueo retrostante consentono di ottenere un fronte di accosto con una lunghezza di circa 640 m ed un incremento delle aree a terra per circa 63.700mq. Il nuovo terminal, che verrà completato con un adeguamento della viabilità interna e della infrastruttura ferroviaria, avrà una capacità massima stimata in circa 550.000 TEU/anno.

Il polo di levante ricomprende il terminal contenitori ad oggi sviluppato sulle aree di Calata Sanità e quello in via di ultimazione sul riempimento di Calata Bettolo. Il Terminal Contenitori di Calata Sanità si trova in posizione favorevole sia in termini di accesso via mare (le navi ormeggiano in banchina in meno di un'ora dopo l'entrata in porto) sia via terra, essendo convenientemente collegata alle principali reti di trasporto terrestri (il varco autostradale dista circa 500m). Ad oggi il terminal può lavorare navi sino ai 14.000 TEU.

Il nuovo tombamento di calata Bettolo consente di realizzare circa 150.000 mq di nuove superfici destinate alla movimentazione di contenitori, ottenendo un fronte di accosto di 750 m. Il nuovo terminal, completato con un riassetto del sistema stradale e ferroviario dell'area, consentirà di realizzare un polo contenitori con una capacità massima stimata in circa 800.000 TEU/anno. Il terminal avrà un proprio nuovo e autonomo accesso stradale dal varco di San Benigno a valle della realizzazione dell'intervento previsto nel programma straordinario del Commissario per la ricostruzione.

Anche il collegamento ferroviario è in via di potenziamento tramite i citati interventi di ammodernamento e prolungamento del parco Rugna e la riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", tramite realizzazione di trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna" / "Linea Sommergebile"

Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema si ripropone, quindi, di superare le criticità emerse negli ultimi 10/15 anni di operatività:

L'analisi dell'assetto territoriale del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale riportata nei precedenti paragrafi ha consentito di mettere in luce una serie di criticità che riguardano sia profili legati all'operatività degli scali portuali sia profili legati agli attuali strumenti di pianificazione e gestione del territorio. La redazione del DPSS e dei successivi PRP vuole essere anche una preziosa occasione per superare tali criticità e cogliere i pregi e i difetti di entrambi gli strumenti, in modo da rispondere al meglio alle esigenze messe in luce in 15/20 anni di operatività.

Le criticità individuate e le necessità operative e non solo che ne conseguono riguardano principalmente

i seguenti aspetti:

- a.condizioni di accesso agli scali portuali
- b.idoneità degli spazi portuali
- c.interazione tra ambiti portuali e ambiti urbani
- d.strumenti di pianificazione.

Il Piano Regolatore Portuale di Genova del 2001 è stato il primo PRP approvato in Italia ed ha costituito un esempio anche ai fini della redazione delle prime linee guida dei PRP da parte del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici. Tali linee guida, tuttavia, fecero ancora un passo avanti rispetto al PRP di Genova, mettendo in luce esigenze di flessibilità che il PRP di allora non riuscì a concretizzare.

Tali esigenze portano a studiare, come già evidenziato nello Schema di Piano 2015, uno strumento estremamente flessibile sia dal punto di vista delle funzioni ammissibili, sia dal punto di vista delle prestazioni urbanistiche, definiti alcuni vincoli fondamentali che costituiscono il quadro di riferimento.

Tra gli obiettivi che si pone di perseguire il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, infine, si riconferma nel Bacino di Sampierdarena la realizzazione dei due poli contenitori Ronco-Canepa e Terminal Bettolo

## **Obiettivi**

### **Aumento della competitività del Sistema Portuale**

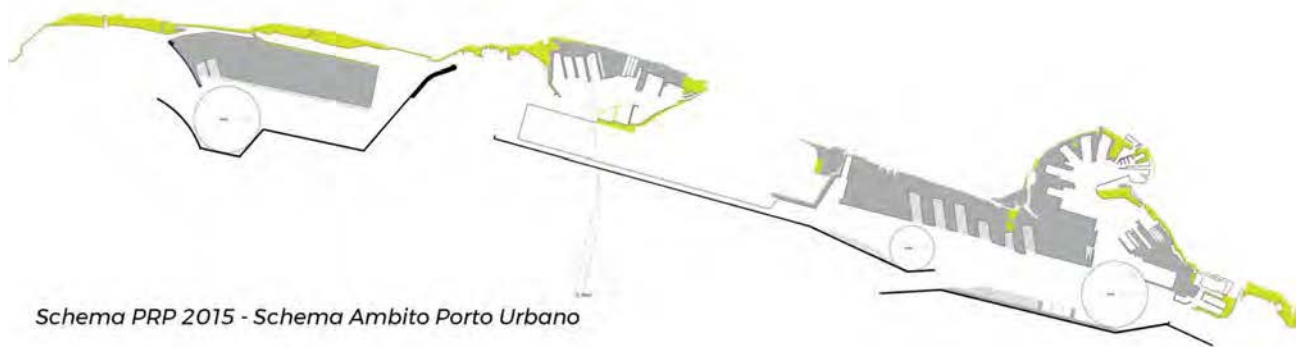
La costituzione del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale richiede una riflessione in termini di offerta dell'infrastruttura innovativa rispetto a quanto tradizionalmente considerato per gli scali di Genova e Savona-Vado.

Il completamento dei grandi interventi previsti dai vigenti PRP di scalo (Terminal Bettolo, Ronco-Canepa, Piattaforma di Vado) consentirà infatti di raggiungere una capacità di movimentazione per il traffico di merci containerizzate tra 5 e 6 milioni di TEUS.

Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, inoltre, conferma la programmazione approvata nel 2015 con la definizione della nuova Diga Foranea del Bacino di Sampierdarena

Tuttavia il metodo proposto per la redazione del nuovo PRP, aperto ai contributi della città, ha inteso garantire la possibilità di individuare degli scenari futuri di sviluppo portuale che rispettino e valorizzino non solo le attività produttive/industriali ma anche il carattere dei luoghi urbani. Negli anni è stato avviato un rapporto di collaborazione con gli uffici comunali al fine di assicurare il necessario raccordo fra i nuovi progetti della città e il piano portuale. Tale collaborazione ha consentito di raggiungere, nel 2015, l'intesa sul nuovo Piano Urbanistico Comunale che ha comportato anche un aggiornamento del PRP vigente.

Figura65



### **Indirizzi per la redazione dei Piani Regolatori Portuali**

Come evidenziato nella premessa di questo documento, la riforma legislativa prevede che il processo di pianificazione portuale si attui attraverso due fasi: la predisposizione del DPSS e la redazione dei piani regolatori portuali di ciascun porto.

A livello procedurale si propone di redigere i Piani Regolatori Portuali in parallelo al fine di inquadrare le singole scelte di ciascuno scalo in una logica complessiva di sistema. I PRP dovranno infatti evidenziare la coerenza degli scenari prefigurati e delle singole scelte rispetto a tre livelli di pianificazione:

- coerenza rispetto agli indirizzi e obiettivi del DPSS e quindi coerenza rispetto alla programmazione comunitaria e nazionale;
- coerenza a livello di sistema, rispetto alle singole scelte che saranno valutate per ciascuno scalo, affinché appartengano alla stessa strategia operativa delineata;
- coerenza ambientale, rispetto ai contenuti e agli scenari delineati all'interno della procedura di VAS.

I PRP saranno quindi strumenti autonomi, adattati allo specifico contesto territoriale e socio - economico di livello locale, ma avranno analoga impostazione propositiva e normativa, nonché analogo linguaggio di pianificazione.

**I piani regolatori portuali declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie del DPSS per ciascuno scalo marittimo,** delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

I Piani Regolatori Portuali dovranno pertanto definire e disegnare l'ambito e l'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali, delle aree retro-portuali e degli assi di collegamento viario e ferroviario, come individuate nel documento di pianificazione strategica di sistema.

Genova, 4 febbraio 2021