



DIBATTITO PUBBLICO
DIGA FORANEA
PORTO DI GENOVA

QUADERNO
DEGLI ATTORI

Presentato da
Daniele Picasso

con integrazione del
27 gennaio 2021

PICASSO DANIELE

GENOVA, Via Di Creto 15C (16165)

tel. 010-8301351; mail picassodaniele@gmail.com

PROPOSTE PER MODIFICARE IL PORTO DI GENOVA

BREVI CONSIDERAZIONI:

- Il porto è la principale attività per la città;
- Molti porti Europei hanno prospettive di sviluppo molto superiori ed a basso costo;
- E' prevedibile un incremento dimensionale di tutte le navi;
- E' doveroso uno sviluppo della cantieristica;
- L'utilizzo dell'aereo subirà certamente un'evoluzione.

Il settore di Genova-Sampierdarena non è in linea con le nuove tecnologie; anche Voltri non è competitivo.

E' indispensabile elaborare subito un programma complessivo; dettagliatissimo, facendo particolare attenzione alla ferrovia; prevedendo nuove sedi che non interferiscano col resto della viabilità e con le aree di operatività (anche per motivi di sicurezza del lavoro). Non devono essere realizzate opere solo per tamponare un problema immediato, come si sta facendo. Se le grosse navi p.c. non riescono ad entrare ed a manovrare, non si risolve solo mediante la costruzione di una nuova diga. Magari demolendo l'esistente.

Esistono invece una miriade di problemi che vanno risolti; dove sistemare i container, come caricarli e scaricarli, come posso farli uscire ed entrare velocemente.

Non va dimenticato:

- 1) che le grosse navi portano (una per l'altra) circa 20.000 container;
- 2) che dobbiamo avere la volontà di competere con i migliori porti;
- 3) che dobbiamo costruire bene, e soprattutto che dobbiamo PREVEDERE EVENTUALI SVILUPPI FUTURI, e pertanto che la diga possiamo costruirla anche secondo porzioni successive.

L'attuale diga ha circa 100 anni; è stata costruita poco per volta.

La nuova dovrà durare anche di più. Ecco perchè serve un programma complessivo ed un progetto totale, da Sampierdarena a Voltri.

Se costruiamo con superficialità, in futuro, ci troveremo opere sicuramente dannose; da demolire; d'intralcio per un ulteriore sviluppo di maggior respiro.

- 4) Vanno previsti idonei spazi a terra per districare i container ed i mezzi di trasporto. I migliori impianti portuali hanno uno spazio a terra profondo non meno di 500 metri lineari. La calata dell'ammiraglio G.Bettolo ha due fronti di sbarco per una profondità complessiva di 650 metri. 325 metri a fronte. E' troppo poco. Se si toglie lo spazio per la ferrovia; quello per le aree di carico e scarico (interne e in calata), e per la viabilità. Restano 125-150 metri. Troppo

poco! Sono indispensabili dai 300 ai 400 ml. Si pensi che vanno sistemati almeno 100.000 container al mese.

Da un sommario mio calcolo, risulta che l'intervento da voi progettato, genererà un modico incremento delle superfici a terra, pari a circa +38%. Infatti, essendoci interferenze con i sentieri di discesa aerea, alcune zone non possono essere sfruttate completamente; e solo per navi di modesta altezza e con gru basse. Col porto ampliato, nella migliore delle ipotesi, si passerà dagli attuali 2.600.000 TEU (circa annui), ai futuri 3.600.000 (cioè: 4,16 trasferimenti da 20.000 in più, al mese; 2,08 in arrivo; 2,08 in partenza). Tutti sanno che nel 2018, Rotterdam ha movimentato 14,5 mil. di TEU.

E' doveroso pensare in grande ed è pertanto indispensabile procedere ad una progettazione di previsione molto estesa ed accurata, sia per consistenza che per la profondità nel tempo. Quanto detto dovrebbe essere contenuto in un "Piano di Sviluppo" (una programmazione a tempi lunghi), un piano da non modificare per almeno vent'anni. Ogni cosa dovrà seguire una logica tecnica.

Il mio progetto per il settore di Sampierdarena ha le seguenti caratteristiche principali:

- a) la demolizione di un breve tratto dell'attuale diga (per la Fase 1).
- b) l'ampliamento consistente della banchina attuale (verso sud);
- c) la costruzione di una nuova diga rettilinea, secondo una tipologia da me studiata, semplice e fondata tra quota - 40 e quota - 50 ml.
- d) la ristrutturazione di ogni infrastruttura al servizio del porto (strade di accesso, ferrovie, piazzali e quanto altro);
- e) la possibilità di realizzare l'opera in tempi differiti (Fase 1 - 2 - 3);
- f) ho anche trovato adeguati spazi per la cantieristica.

Ho studiato una simpatica soluzione per accedere comodamente alla lanterna con una zona per posteggio.

Sono state elaborate due soluzioni: una è quella che si allega.

L'altra prevede anche la realizzazione di una vasta area per la città (da molto tempo si parla di un nuovo stadio).

Infine preciso che ho studiato attentamente anche il porto di Voltri. Ha delle ottime potenzialità per un valido e funzionale ampliamento. Molto superiori al Settore di Sampierdarena.

Concludo dicendo che il mio studio è nato da una attenta analisi di tantissime portualità internazionali; a tal proposito allego una sintesi che illustra le possibilità d'espansione di alcuni porti concorrenti. Inoltre allego alcuni calcoli inerenti lo sviluppo del porto di Genova dopo l'esecuzione della diga da voi prevista.

Infine allego il progetto, precisando che, per una adeguata lettura, deve essere stampato almeno nel formato A3, in tal modo possono essere ben esaminate le modifiche viarie e quanto altro.

PORTO DI GENOVA

ANALISI DELLA POTENZIALITA' ATTUALE E FUTURA

DIMENSIONI DELLE ATTUALI DOTAZIONI

LUNGHEZZA CALATE: Voltri	1.600 ml
Porto vecchio	500 ml
Sampierdarena	300 ml
LUNGHEZZA TOTALE ATTUALE CALATE:	2.400 ml
SUPERFICIE ATTUALE CALATE:	1.600.000 mq

DIMENSIONE DELLE DOTAZIONI FUTURE

LUNGHEZZA FUTURA CALATE:	
Incremento di Sampierdarena	2.900 ml
LUNGHEZZA FUTURA TOTALE CALATE:	5.300 ml
SUPERFICIE FUTURE CALATE:	2.200.000 mq

INCREMENTO SUPERFICIALE 600.000 mq
INCREMENTO PERCENTUALE 38% (in termini di superficie)

ATTUALE MOVIMENTAZIONE N°2.600.000 TEU

FUTURA MOVIMENTAZIONE + 38% pari a: + N°1.000.000 TEU
Totale FUTURI TEU N° 3.600.000 TEU

VERIFICA:

- INCREMENTO PER SUPERFICIE DISTRICAMENTO
600.000 mq (sup. districamento) X 2,1 (n°TEU/mq di districamento;
media: dai 2,1 ai 2,8) = 1.260.000 (n°TEU/ANNO)
- INCREMENTO PER LUNGHEZZA BANCHINA
2.900 ml (lunghezza banchina NUOVA * vedi nota) X 700 (n°TEU/ml
di banchina; media dai 700 ai 1050) = 2.030.000 (n°TEU all'anno)

Nota: Si noti che la banchina denominata NUOVA è in realtà quella esistente a pettine che verrà ristrutturata, pertanto esiste in realtà un adeguamento funzionale ma, in contrapposizione, una diminuzione della lunghezza della banchina. Pertanto il valore dell'incremento in funzione della lunghezza della banchina non può essere tenuto in considerazione.

RESTA PERTANTO VERIFICATO IL DATO SOPRA RIPORTATO
CHE L'INCREMENTO, AD OPERE ESEGUITE, SARA' DI
1 MILIONE DI TEU ALL'ANNO (MASSIMO 1,3).

----- LUNGHEZZA DELLE CALATE DI ALTRI PORTI-----

MARSIGLIA Totale 3.800 ml
Fos 2.900 ml + Storico 900 ml
Possibile ampliamento 6.600 ml (Totale futuro 10.400 ml)

AMBURGO Totale 6.100 ml
Possibile ampliamento 900 ml (Totale futuro 7.000 ml)

BREMERHAVEN 4.500 ml
Possibilità di espansione 1.900 ml (Totale futuro 6.400 ml)

ROTTERDAM Totale 16.900 ml
Europort Maasvlakte 12.000 ml + Charlois 4.900 ml
Possibilità di espansione 9.500 ml (Totale futuro 26.400 ml)

GENOVA (secondo il progetto in corso) (Totale futuro 5.300 ml)
inferiore a tutti i porti Europei
GENOVA MIA IDEA senza ampliamento Voltri 9.800 ml
GENOVA MIA IDEA con ampliamento Voltri 13.500 ml
inferiore solo a Rotterdam

-----SUPERFICIE DELLE BANCHINE-----

-----POSSIBILITA' D'AMPLIAMENTO-----

MARSIGLIA Totale 1.300.000 mq (attuale)
Fos 1.150.000 mq + Storico 150.000 mq
Possibilità di espansione 3.300.000 mq (Totale futuro 4.600.000 mq)

AMBURGO Totale 2.800.000 mq (attuale)
Possibilità di espansione 300.000 mq (Totale futuro 3.100.000 mq)

BREMERHAVEN Totale 2.300.000 mq (attuale)
Possibilità di espansione 1.200.000 mq (Totale futuro 3.500.000 mq)

ROTTERDAM Totale 7.100.000 mq (attuale)
Europort 6.100.000 + Charlois 1.000.000 mq
Possibilità di espansione 4.800.000 mq (Totale futuro 11.900.000 mq)

-- GENOVA (secondo il progetto in corso) Totale futuro 2.200.000 mq
inferiore a tutti i porti Europei

-- GENOVA MIA IDEA senza ampliamento Voltri 3.900.000 mq
superiore all'attuale Marsiglia e solo inferiore a Rotterdam

-- GENOVA MIA IDEA con ampliamento Voltri 5.450.000 mq
inferiore solo a Rotterdam, anche all'attuale Rotterdam (ma di poco).

Idee inerenti l'aspetto ambientale

Il progetto dell'Autorità di Sistema Portuale prevede la costruzione della nuova diga (in 3 soluzioni), e la demolizione dell'esistente.

E BASTA. Un progetto nudo e crudo.

Invece devono essere previste una miriade di attività, opere di ristrutturazione ed altro, che trasformino la

"CONIGLIAIA DI PORTO CHE ABBIAMO"

in un porto funzionale per il futuro. E questo l'ho già scritto nella mia precedente relazione (inserita con una mia idea progettuale nel quaderno degli attori), correlata da analisi tecnico-commerciali.

Unitamente e di pari importanza deve essere esaminato l'aspetto ambientale dell'insieme: PORTO e CITTA'.

1) Come produrre energia? Per me il futuro è nell'idrogeno (oppure nel gas metano). Non dico poi cosa farei con le pale eoliche per rispetto di chi legge. E' perciò doveroso pensare ad uno spazio dove collocare la centrale che potrà essere anche alimentata da navi atte al trasporto del gas. Quindi una buona sistemazione è all'interno del porto.

2) Il trasporto delle merci dovrà essere, in gran parte, affidato al treno, ed è per questo che bisogna disporre un nuovo sistema ferroviario (vedere il mio progetto nel quaderno degli attori).

3) Nel progetto mio è stato previsto un allungamento della sopraelevata interna e perciò ne conseguirà un annullamento del traffico da e per il porto in Via Canepa.

4) Sempre nel mio progetto è stata creata una zona di retro porto di grosse dimensioni, per evitare dannosi stazionamenti di mezzi e container fuori dal porto.

5) Infine, come risarcimento per Sampierdarena, ho pensato ad un piccolo parco della lanterna con museo. Si può fare di più. Si può utilizzare una quota di retro porto per un parco pubblico, di discrete dimensioni, con tanti alberi e giochi per i bimbi.

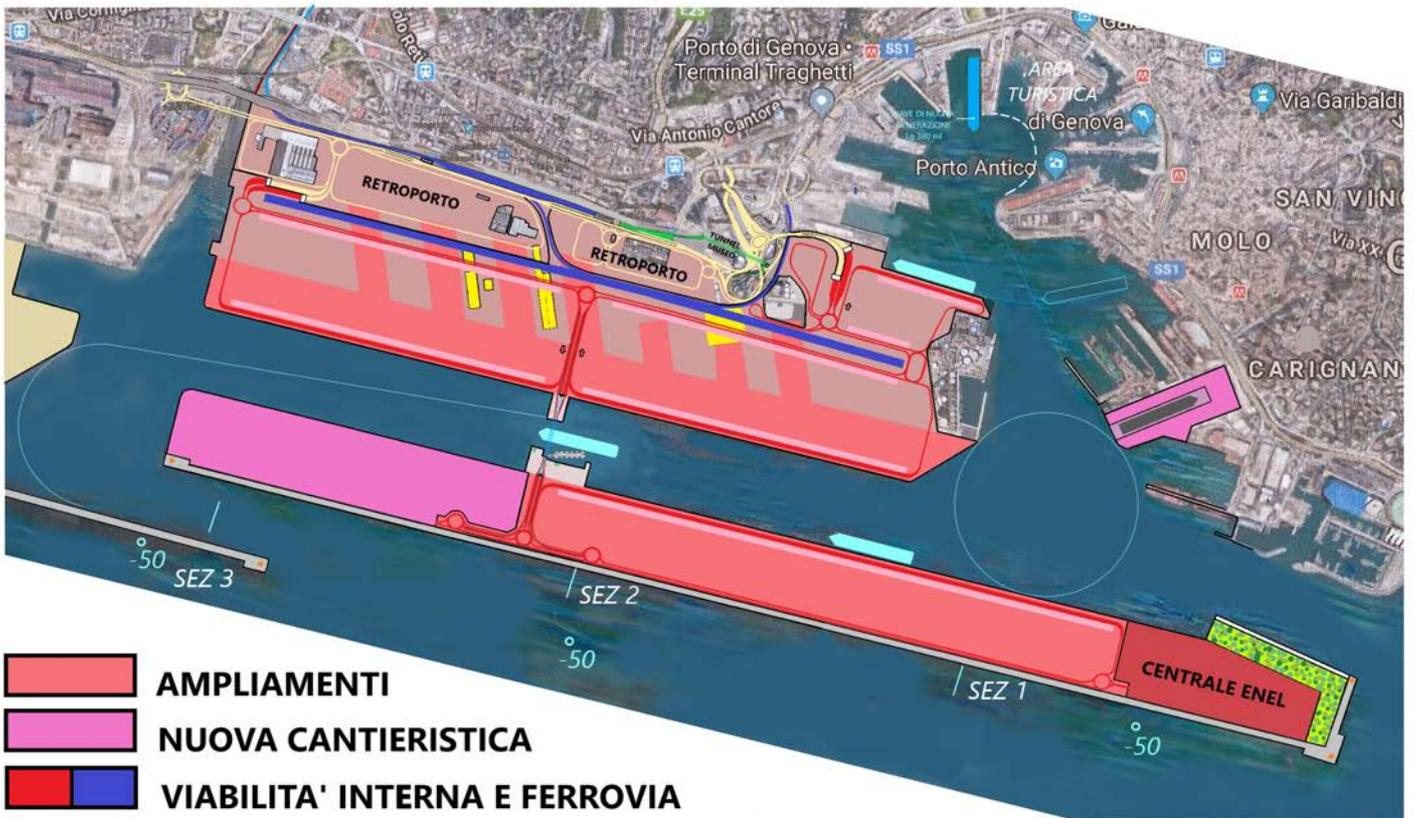
-----Per quanto riguarda il danno alla fauna marina;...vi dico:

"o mangiano loro o mangiamo noi".

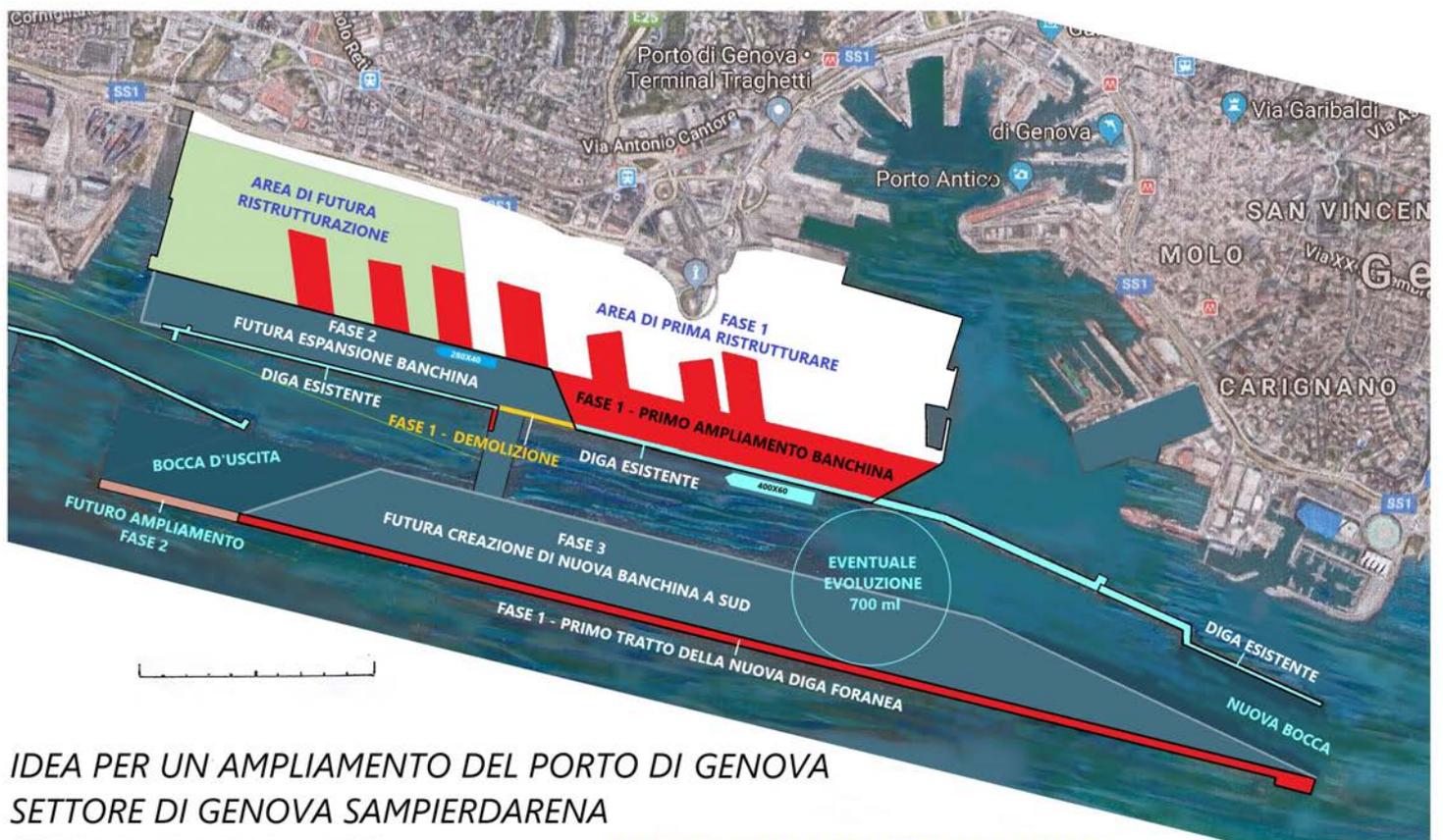
E beato chi non ha questi problemi,.....e parla.

In conclusione.

Un'opera di questa importanza e con dei costi elevatissimi deve essere studiata con minore superficialità. Non serve perdere tempo in simulazioni dell'onda o studiare le evoluzioni delle navi. Per la prima cosa basta prendere spunto dalle bocche di porto esistenti; per la seconda basta un righello ed un minimo di fantasia. Ma soprattutto bisogna ANALIZZARE e STUDIARE ATTENTAMENTE I PORTI SERI che non sono in Italia



PROGETTO PER L'AMPLIAMENTO DEL PORTO DI SAMPIERDARENA E PARCO DELLA LANTERNA



IDEA PER UN AMPLIAMENTO DEL PORTO DI GENOVA

SETTORE DI GENOVA SAMPIERDARENA

SCHEMA PLANIMETRICO

PROGRAMMA DI COSTRUZIONE