



DIBATTITO PUBBLICO DIGA FORANEA PORTO DI GENOVA

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Silvia Giardella
Comitato Lungomare Canepa

04 febbraio 2021



IL FRONTE MARE COME È ORA - LUNGOMARE CANEPA

NOTE A MARGINE DEL DIBATTITO PUBBLICO SULLA NUOVA DIGA FORANEA DEL PORTO DI GENOVA

4 FEBBRAIO 2021

Note: Quaderno Parte II- Analisi tecnica del Comitato Lungomare Canepa

Perché il Comitato Lungomare Canepa è stato chiamato, in questi ultimi anni, a pronunciarsi sui principali accadimenti portuali della città di Genova?

Non c'è dubbio che il fronte mare di Sampierdarena, localizzato in Lungomare Canepa, sia oggi il punto più critico nel rapporto città-porto a Genova: la nuova tangenziale a sei corsie (Gronda Mare), la questione dei depositi costieri ed ora l'ampliamento della diga foranea lo testimoniano chiaramente.

L'area di lungomare Canepa è la cerniera su cui si incardinano tutte le funzioni trasportistiche cittadine e portuali e pagandone tutte le relative conseguenze:

- Strada di scorrimento con funzione di essenziale accesso al porto,
- Parco ferroviario - Fuori Muro (9 binari)
- Sopraelevata portuale
- Depositi costieri
- Depositi containers
- Porto commerciale
- Traiettoria aeroportuale



VISTA DAI BALCONI DI SAMPIERDARENA



VISTA VERSO PONENTE

VISTA VERSO LEVANTE

Note: Quaderno Parte II- Analisi tecnica del Comitato Lungomare Canepa

Tutto ciò si concentra in alcune centinaia di metri di fronte alle case degli abitanti di Sampierdarena, e le conseguenze ambientali, rispetto le quali non è stata ad oggi adottata alcuna forma di tutela, sono le seguenti:

- impatto visivo
- inquinamento atmosferico
- inquinamento acustico
- assenza di spazi civici ricreativi all'aperto
- snaturamento della geografia fisica del quartiere
- assenza di accesso al mare, che pare realmente paradossale per un quartiere che reca la spiaggia incastonata nel proprio nome **San Pier D'ARENA**

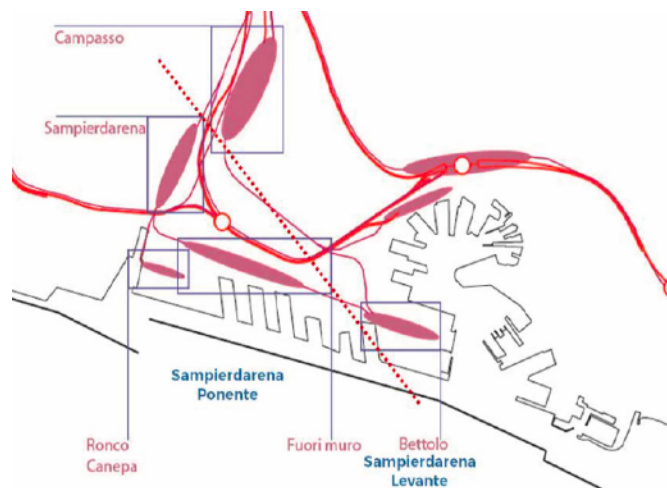
Ad oggi risulta spenta la centralina di monitoraggio ambientale ARPAL che per circa un anno ha monitorato l'inquinamento atmosferico di Lungomare Canepa, rivelando livelli di inquinanti sopra le soglie di legge.

COME SARA' IL NOSTRO FUTURO?

Il devastato ed irrisolto scenario anzi descritto sarà chiamato ulteriormente a subire le conseguenze della nuova opera "Diga Foranea", perché è inevitabile che il prospettato potenziamento dei traffici, cui essa è propedeutica, si scaricherà sulle infrastrutture viabili di Sampierdarena, appena retrostanti il porto:

- Lungomare Canepa,
- Il parco fuori muro
- La sopraelevata portuale
- Il parco ferroviario del Campasso
- Il raccordo sommergibile
- La viabilità di sponda sinistra del Polcevera
- Il raccordo Santa Limbania-Campasso
- Il raccordo San Benigno - Genova Ovest

Per dare un'idea della rete trasportistica riportiamo la raffigurazione della rete ferroviaria merci sampierdarenese, la sola rappresentata nel Dossier (pag.15).



Ma è la rete stradale quella più inquinante e, benché non raffigurata nel Dossier, sarà essa a veicolare la maggior parte dei containers.

Nella più rosea delle ipotesi, a regime, un migliaio di mezzi pesanti in più percorreranno le direttrici stradali sampierdarenesi.

L'attivazione della nuova sopraelevata portuale potrà solo allontanarli di qualche metro dalle case, ma senza mutare sostanzialmente il quadro viabilistico stradale in prossimità delle abitazioni.

Il parco ferroviario Fuori Muro sarà rinnovato e movimenterà treni blocco ad ogni ora del giorno e della notte con verosimile aggravio delle problematiche acustiche, derivanti da freni e rotaie.

Lungomare Canepa continuerà a svolgere funzione scolmatrice della viabilità portuale in ogni evenienza di blocchi o rallentamenti.

Alle banchine di Sampierdarena accosteranno, parallelamente al litorale, imbarcazioni alte il doppio degli edifici civili, le quali saranno gestite da gru alte 3 volte i suddetti palazzi, e sarà inevitabile che persino l'orizzonte ed il cielo, oltre che lo specchio marino, saranno occultati alla vista degli abitanti.



Note: Quaderno Parte II- Analisi tecnica del Comitato Lungomare Canepa

Basti pensare che lo scafo di una sola mega nave, con i suoi 400 metri, è in grado di schermare la vista del panorama marino per una estensione pari alla metà del fronte mare.

Nulla di paragonabile con gli accosti crociere e traghetti, nonché con l'attuale pettine del bacino commerciale di Sampierdarena, ove le navi accostano perpendicolarmente al litorale, lasciando visibili ampi scorci di mare.

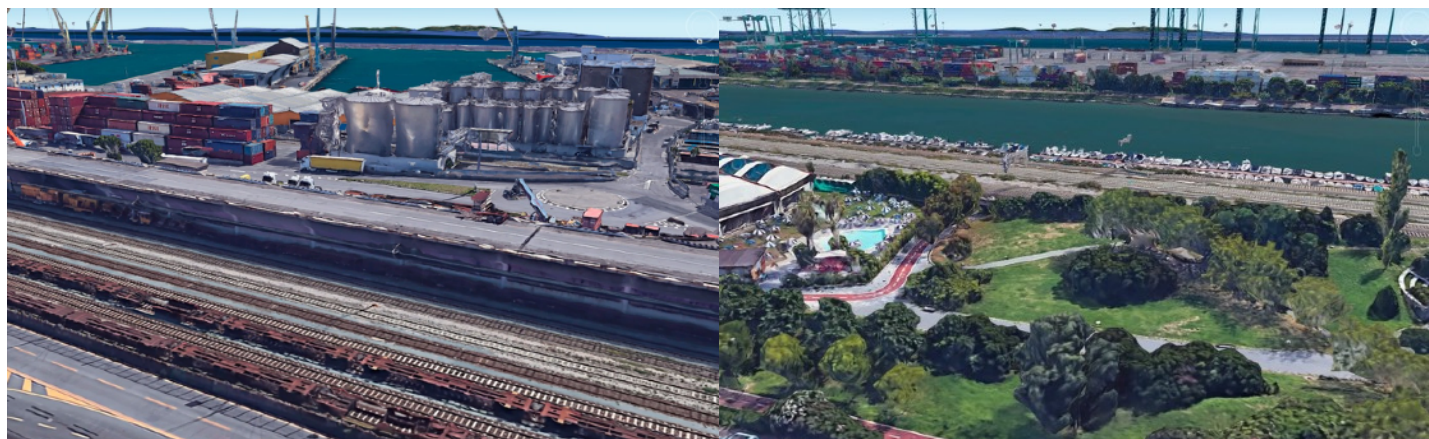
A ciò si aggiunga che non risulta alcun progetto di elettrificazione delle banchine, prevista invece per le riparazioni navali, per il terminal crociere e per il VTE di Prà, con la pacifica conseguenza che le mega navi, così come accade oggi, manterranno attivati gli scarichi della combustione a pochi metri dalle case.

L'esperienza del porto container di Prà-Palmaro, il VTE, conferma che l'insediamento di una piattaforma per containers in prossimità di un'area urbana è foriera di significative problematiche ambientali.



IL VTE VISTO DA PALMARO

Nonostante opere di mitigazione acustica e paesaggistica, quali la fascia di rispetto ed il canale di calma, che a Sampierdarena non sono state neanche ipotizzate, l'area di Prà dovrà essere assoggettata ad ulteriori opere di mitigazione acustica, le c.d. "Dune"; a Sampierdarena la nuova banchina lineare sarebbe centinaia di metri più vicina alle aree residenziali rispetto a Prà ma, come detto, in assenza di qualsivoglia tipo di mitigazione.



IL PORTO DAI BALCONI DI SAMPIERDARENA

IL PORTO DAI BALCONI DI PRA'

CONSIDERAZIONI POST DIBATTITO

Ciò detto, è incomprensibile come oggi si possa progettare il potenziamento portuale davanti a Sampierdarena senza prevedere contestualmente alcuna forma di mitigazione delle conseguenze ambientali in favore della popolazione.

Abbiamo letto con reale incredulità il Dossier della nuova diga che illustrava (pag. 38) l'impatto visivo dal Righi e da Carignano, che distano svariati chilometri dal bacino di Sampierdarena, come se fosse invece privo di interesse l'impatto sul territorio ospitante e sulla sua popolazione.



Figura 39: Foto-inserimenti delle soluzioni 3 e 4 - Vista da Via Corsica (a levante della città) verso ponente



Figura 40: Foto-inserimenti delle soluzioni 3 e 4 - Vista da Via Righi (dalla parte alta della città) verso ponente

Abbiamo assistito, con altrettanta incredulità, ad un dibattito pubblico in cui venivano illustrati interventi mitigatori dell'inquinamento acustico, atmosferico e paesaggistico in aree della città che nulla hanno a che fare con il bacino di Sampierdarena, come se l'Autorità Portuale ritenesse di compensare e mitigare su scala cittadina anziché di quartiere.



Il necessario corollario di questo comprovato atteggiamento istituzionale non può che essere quello di concentrare servitù e negatività portuali in Sampierdarena. Rischiando di ingenerare una percezione degradante del quartiere ed una progressiva svalutazione dei valori immobiliari: vantaggi economici per alcuni a fronte del disvalore per gli abitanti e per il territorio.

La quasi totalità delle nostre domande vertenti a localizzare a Sampierdarena lo studio delle conseguenze ambientali dell'opera sono state disattese nel corso del dibattito, come confermato in 29 gennaio, allorchè tutti gli attori istituzionali presenti in quella sede hanno dichiarato l'insussistenza di valutazioni mirate al territorio di Sampierdarena.

Resta incomprensibile come tutte le aree urbane genovesi confinanti con la portualità abbiano ricevuto o stiano per ricevere una riqualificazione del territorio, ad eccezione di Sampierdarena:

- Waterfront di levante
- Porto antico
- Area ciclo-pedonale di Di Negro
- Marina di Sestri
- Lungomare di Pegli
- Canale di calma di Prà
- Fascia di rispetto di Prà
- Dune di Prà

Sono tutti importati interventi riqualificativi che a Sampierdarena non sono neanche mai stati ipotizzati.

CONCLUSIONI

A nostro avviso è opportuno che l'intervento sulla diga sia limitato alla sola prima fase (FASE A) con ciò lasciando inalterato l'odierno assetto del bacino di Sampierdarena ed eventualmente potenziando la capacità ricettiva delle altre piastre logistiche per container ricadenti nelle competenze ADSP, anche avuto riguardo alle già imponenti dimensioni del bacino di Sampierdarena, praticamente doppio del VTE.

Dobbiamo rilevare che il compimento della FASE A eguaglierebbe, ed anzi sopravanzerebbe, la capacità ricettiva di superportacontainer del VTE di Prà, consentendo l'accosto delle mega navi presso calata Bettolo, calata Sanità, calata Massaua ed anche calata Giaccone (riallocando il terminal rinfuse).

E' opportuno sottolineare che, come si evince dal Dossier (pag.11, fig.9, vedi sotto), l'eventuale ipotizzato raddoppio delle merci containerizzate continuerebbe a costituire, in termini di tonnellaggio, una quota minoritaria del monte merci movimentato dal bacino commerciale di Sampierdarena.

Non si vede perciò il motivo per cui l'intero bacino debba essere "cannibalizzato" dal traffico containers dato che le altre tipologie di merci (rinfuse, Ro-Ro e General cargo) costituiscono invece un'aliquota considerevole del traffico del porto, peraltro a maggior densità occupazionale, ed esse sono una gestione peculiare del bacino sampierdarenese.

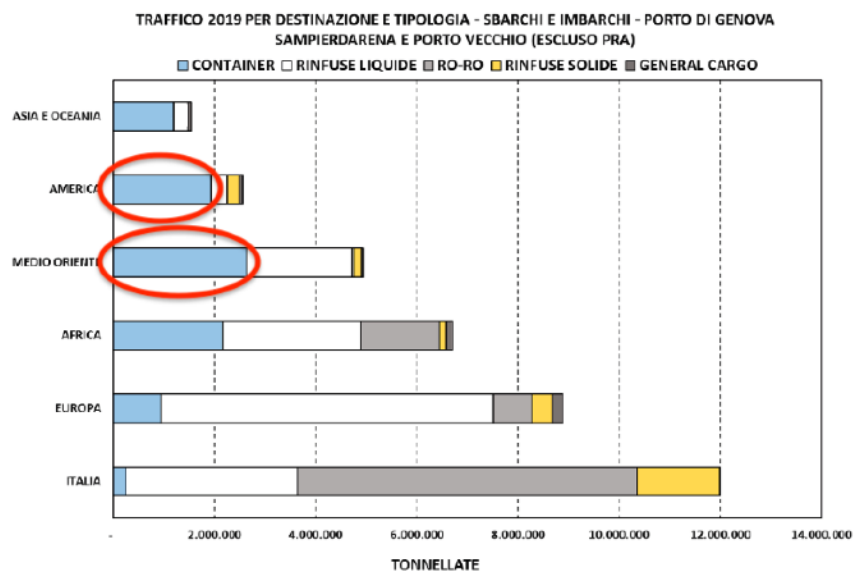
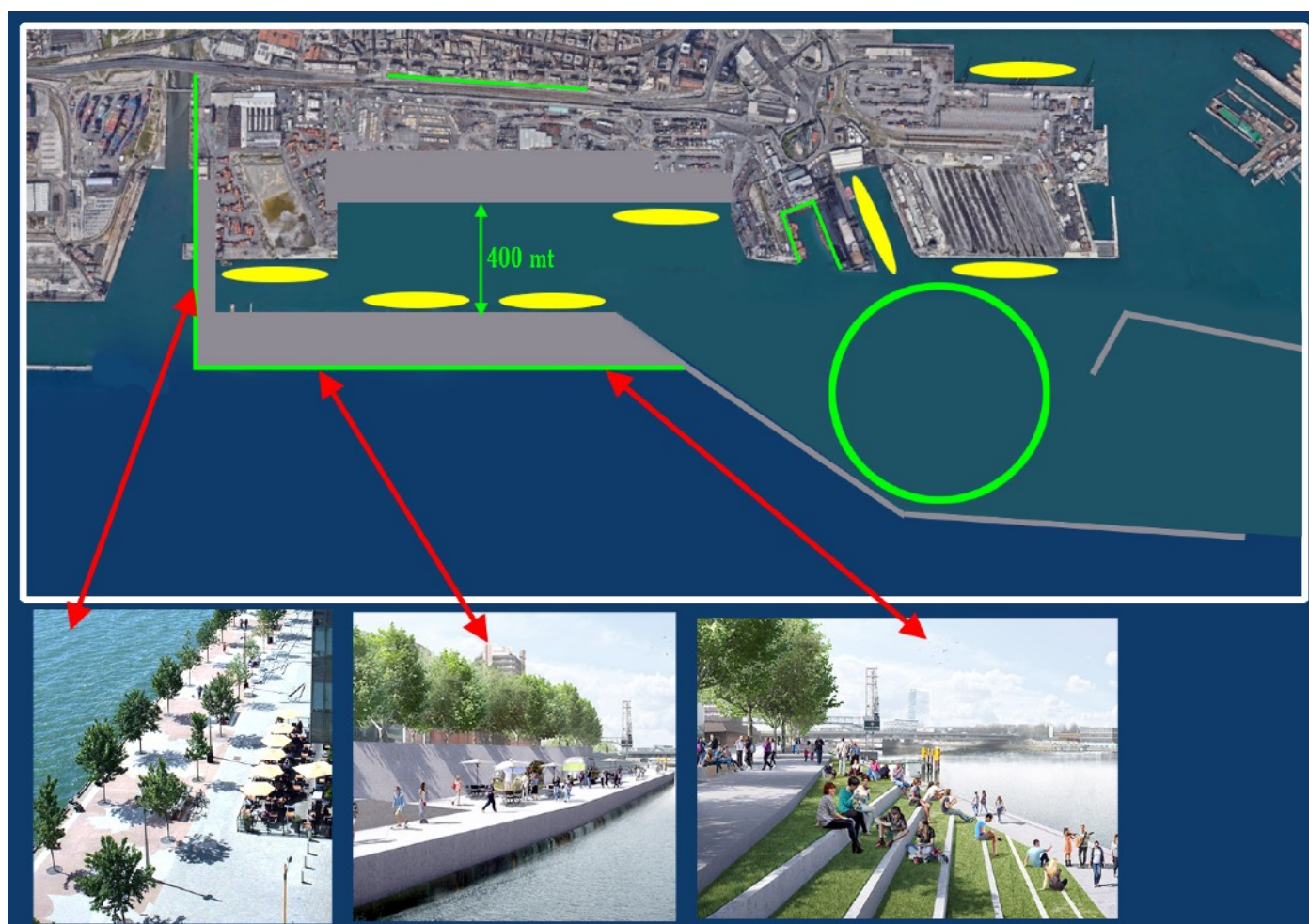


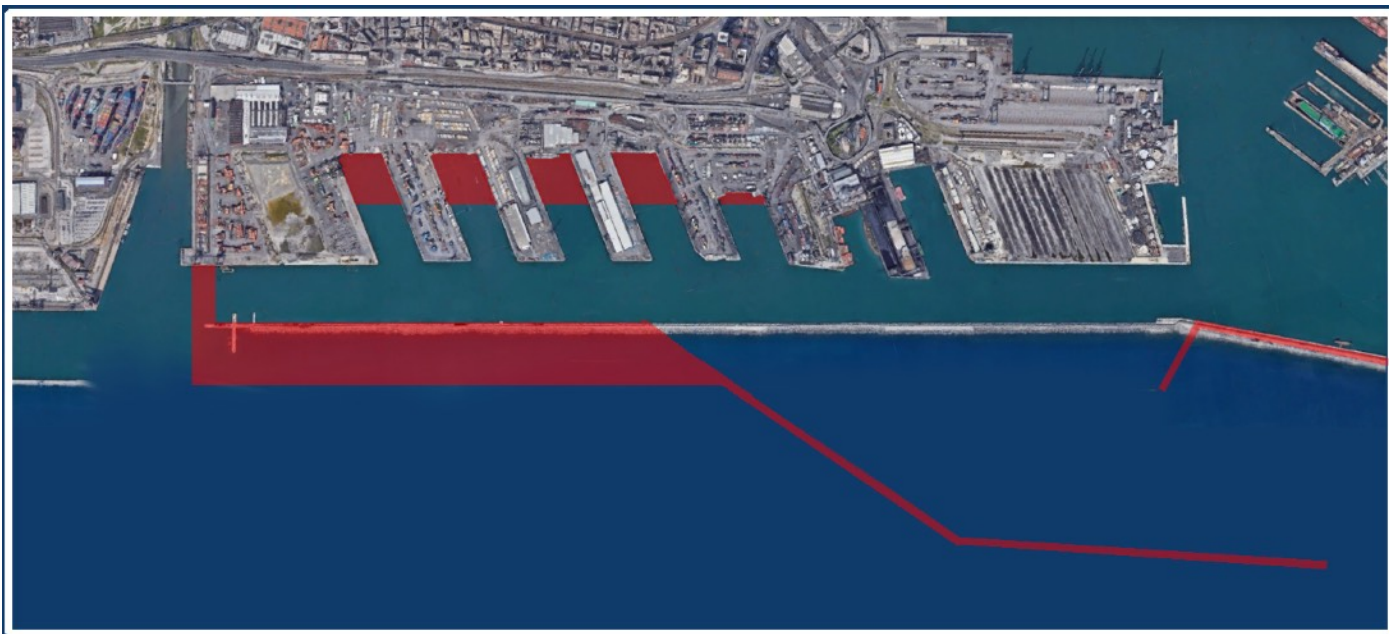
Figura 9: Suddivisione del traffico 2019 del porto di Genova – Bacini di Sampierdarena e Porto Antico (escluso il terminale PSA di Voltri) per destinazione e tipologia – imbarchi e sbarchi



ASSETTO DEFINITIVO

Nella denegata e malaugurata ipotesi che si ritenesse di perfezionare anche la FASE B del progetto riteniamo di indicare la seguente variante progettuale.

Note: Quaderno Parte II- Analisi tecnica del Comitato Lungomare Canepa



SOVRAPPOSIZIONE SOMMARIA (IN ROSSO) ALL'ATTUALE BACINO

Sotto il profilo progettuale essa è caratterizzata dai seguenti punti:

1. A levante del canale di transito del bacino di Sampierdarena viene mantenuto inalterato l'assetto della fase A.
2. A nord, gli attuali "denti" del bacino di Sampierdarena vengono pareggiati a metà della loro estensione, da calata Bengasi a calata Massaua. Ai due estremi, Il termina Messina e ponte Etiopia non subiscono sostanziali modifiche.
3. A sud, viene mantenuta l'attuale diga ed edificata quella prevista dalle soluzioni 2-3; tra la vecchia e la nuova diga viene ricavata una piattaforma atta alla movimentazione containers.
4. A ponente la piattaforma così ottenuta è collegata alla terraferma consentendo gli adeguati collegamenti viari.
5. Lungo tutto il perimetro della piattaforma lato sud ed a ponente lungo l'istmo con la terra ferma viene creata una fascia ciclo pedonale a destinazione civile, di almeno 10-15 metri di larghezza.

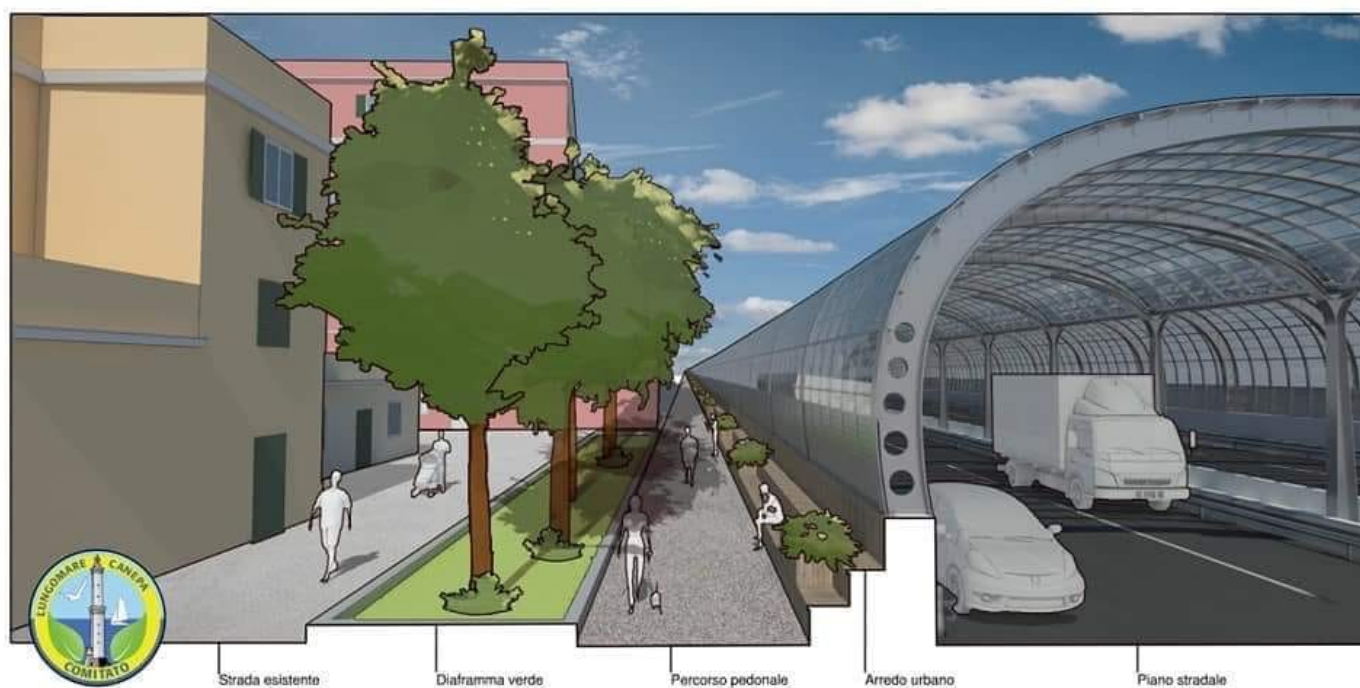
A sostegno di tale ipotesi rileviamo le seguenti positive conseguenze:

1. La fase A resta inalterata, senza aggravii progettuali.
2. Nella fase B si ottiene un canale di transito di pari calibro delle soluzioni proposte nel Dossier ma senza demolire l'attuale diga e, pareggiando i denti nel modo anzi descritto, si ottiene un bilancio zero tra riempimenti e demolizioni; in pratica non si necessita di materiali da riempimento aggiuntivi perché cioè che viene demolito verrebbe utilizzato in egual misura per riempire. Lo scenario progettuale risulterebbe semplificato.
3. La piattaforma a sud può essere sostenuta con pilastri o altro tipo di strutture, evitando un impattante riempimento.

4. Le meganavi attraccerebbero a sud, più distanti dall'abitato di Sampierdarena rispetto alle soluzioni del Dossier e le navi stesse farebbero da barriera acustica alla movimentazione merci, dato che esse si frapporrebbero tra l'abitato e la movimentazione a terra. Le stesse grù di movimentazione sarebbero ben più distanti e parzialmente coperte dalle stesse navi. Lo scenario sarebbe simile a quello dell'odierno terminal Sech visto dal Porto Antico. Anche la movimentazione a terra, stradale o ferroviaria, si concentrerebbe alla foce del Polcevera, ben più lontano dalle abitazioni rispetto alla prevista banchina litoranea.
5. La chiusura del bacino presso la foce del Polcevera, prevedendo le opportune bocche di circolazione marina, eliminerebbe del tutto la problematica del moto ondoso di libeccio (pag. 28-29 Dossier) ed anche quelle connesse al deflusso del torrente Polcevera, quale ad esempio il deposito di sedimenti (pag.33-34 Dossier).
6. Infine, la popolazione di Sampierdarena potrebbe godere di un amplissimo affaccio al mare, della lunghezza

In virtù del dichiarato prossimo trasferimento di tutto il traffico pesante portuale da lungomare Canepa alla Sopraelevata portuale, con conseguente sgravio della viabilità cittadina, è opportuno rivedere la detta piattaforma stradale urbana con riduzione della strada di scorrimento da 6 a 4 corsie e la conseguente creazione di una fascia di rispetto pedonale tra l'abitato e la strada, che genererebbe parziale sollievo anche rispetto alle attività portuali.

Riteniamo che, a distanza di tre anni dalle ns. richieste nella direzione di un assetto ambientalmente sostenibile del lungomare, l'odierno consolidamento della viabilità autostradale attraverso il nuovo ponte S. Giorgio e la ventura attivazione della Sopraelevata portuale diano sufficienti alternative e certezze viabili da consentire oggi l'accoglimento di una variazione "vivibile" della strada.



E' infine da rimarcare che la dismissione in corso della ex Centrale elettrica Concenter, lascia finalmente intravedere la concreta possibilità di creare un nuovo compendio civico

Note: Quaderno Parte II- Analisi tecnica del Comitato Lungomare Canepa



ricomprensive la Lanterna, con il suo Parco, l'edificio vincolato della ex Centrale e la prospiciente calata Concenter.

Il simbolo della Superba e l'edificio della ex Centrale meritano di essere valorizzati ed inseriti a pieno titolo nel contesto cittadino e turistico, superando la annosa marginalizzazione della prima ed evitando la riduzione a rudere del secondo, restituendo contestualmente l'affaccio al mare a Sampierdarena in una zona che può essere connessa al porto Antico a levante ed alla Fiumara a Ponente, tramite il rinnovato lungomare Canepa di cui sia appena detto.

Non crediamo che 200 metri di fronte mare su 3,5 km totali ed una calata di ridottissime dimensioni possano così gravemente limitare i destini portuali, ed anzi costituirebbero un rinnovato sodalizio tra porto e città dopo quello del porto Antico, il quale ha avuto analoga genesi: la riqualificazione di un'area meramente portuale.

RICHIESTE DEGLI ABITANTI A PRESCINDERE DALLA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA DIGA FORANEA:

- Silenziare ed elettrificare la ferrovia portuale.
- Elettrificare le banchine ed imporre standard normativi per ridurre le emissioni atmosferiche ed acustiche delle navi che attraccano.
- Predisporre la galleria fonoassorbente a copertura di Lungomare Canepa, anche a fronte dei futuri maggiori traffici su gomma.
- Realizzazione di una vera fascia di rispetto a parziale compensazione e mitigazione di quanto subito, da quasi un secolo, dalla cittadinanza di Sampierdarena.

Note: Quaderno Parte II- Analisi tecnica del Comitato Lungomare Canepa

- Con l'ampliamento della diga foranea ricavare due affacci al mare per i quartieri di Sampierdarena e Cornigliano, uno dalla Lanterna e l'altro alla Foce del Polcevera.

Poiché riteniamo che i tempi del dibattito pubblico (20 giorni) siano stati eccessivamente compressi, rispetto al massimale di legge (120 giorni) e che ciò abbia limitato la facoltà di analisi in assenza di vostri studi sull'impatto ambientale sul quartiere di Sampierdarena, chiediamo che il dibattito venga integrato con una sessione ad hoc di approfondimento per gli abitanti del fronte mare di Sampierdarena direttamente coinvolti.

Per COMITATO LUNGOMARE CANEPA

Il Presidente
Dott.ssa Silvia Giardella

C.F. 95203210109

PEC: comitato-lungomare-canepa@pec.it
Email: lungomarecanepa@gmail.com

Segue allegato

Note: Quaderno Parte II- Analisi tecnica del Comitato Lungomare Canepa

COSA DICONO I PROFESSIONISTI? ARCH. ING. IACOPO GIBELLI

WATERFRONT DI PONENTE: UN'IDEA PROGETTUALE

PONTILI GALLEGGGIANTI FERMATA NAVEBUS PROMENADE EX CENTRALE RICONVERTITA A MUSEO



EDIFICIO COMPAGNIA PIETRO CHIESA
(POSSIBILE RICONVERSIONE)

NUOVO ACCESSO MUSEO LANTERNA

NUOVO ACCESSO
LUNGOMARE CANEPA ►

"In pochi altri luoghi al mondo l'edificio più iconico e simbolico di una città è relegato in un contesto tanto "alienato" e squallido quanto la Lanterna di Genova. Pochi turisti e persino pochi Genovesi decidono di avventurarsi lungo la passeggiata sospesa che, a partire da un angolo seminascondito e degradato, si snoda faticosamente tra terminal portuali, cavalcavia ed edifici in stato di abbandono. Eppure, una volta arrivati, ci si rende conto di quale patrimonio straordinario si sia conservato su questo ultimo scampolo del Colle di San Benigno sopravvissuto agli sbancamenti di inizio Novecento. Pochi metri più avanti sorge la ex centrale ENEL, che una volta completato il lavoro di demolizione degli elettrofiltri rimarrà un edificio di grande pregio architettonico da restituire alla città. Proprio questo può essere il primo embrione del waterfront di Sampierdarena: la Lanterna, collegata con un nuovo accesso pedonale anche dal lato di Lungomare Canepa, che finalmente riconquista il mare e i turisti (con un possibile nuovo accesso mediante fermata intermedia del servizio Navebus) e l'ex centrale ENEL che diventa il fulcro del Waterfront, con spazi espositivi (ad esempio un museo della vela, o della storia industriale della città), bar, ristoranti, etc. Infine, poco più a Est, sorge la storica sede della Compagnia Pietro Chiesa, anch'esso un edificio di grande pregio architettonico che potrebbe essere riqualificato e parzialmente o totalmente dedicato a nuove funzioni ricreative e/o ricettive, al servizio del Waterfront e dell'adiacente Terminal Traghetto."