



DIBATTITO PUBBLICO
DIGA FORANEA
PORTO DI GENOVA

QUADERNO
DEGLI ATTORI

Presentato da
**Ordine degli Architetti,
Pianificatori, Paesaggisti e
Conservatori di Genova**

03 febbraio 2021



OA.GE

ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI PAESAGGISTI
E CONSERVATORI DI GENOVA

La diga non è una riga!

E' stato recentemente presentato il progetto di fattibilità tecnico-economica per la nuova diga foranea di Genova. Opera dal valore di oltre 1.000 Milioni di euro per uno sviluppo lineare di circa 5 km che si prefigge di adeguare il bacino portuale di Genova per allinearlo allo sviluppo dei traffici marittimi rendendolo idoneo ad intercettare i flussi provenienti da Suez e diretti verso il nord Europa, i cui transiti - secondo i modelli previsionali forniti dallo sviluppatore del progetto - avverranno quasi esclusivamente attraverso navi di tipo ULCV da oltre 25.000 TEU con una lunghezza di oltre 430 metri.

L'ambizione è quella di riuscire a triplicare le merci che attualmente transitano su Genova (2.710.828 TEU contro gli attuali 1.011.070) scansando il pericolo che il bacino portuale di Genova - non assecondando questa linea - nel giro di pochi anni non sia più attrattivo per gli operatori del settore perdendo via via la sua centralità nel mediterraneo con le conseguenti ripercussioni socio-economiche che è semplice immaginare sulla città.

A seguito della disamina dei materiali prodotti e dell'interessante e seguito dibattito pubblico ci pare rimangano aperte tre riflessioni e, tra le alternative progettuali presentate, individuiamo una possibile prospettiva.

La primo riguarda il tempo.

L'opera riveste un carattere di urgenza nazionale, reperendo parte dei fondi dal recovery fund e possiede il benestare del governo Conte bis. La procedura attraverso la quale verrà attuata l'opera è quella dell'appalto integrato complesso, strumento che individua un unico soggetto sia per la fase di progettazione (in questo caso definitiva ed esecutiva) sia per quella realizzativa per



OA.GE

ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI PAESAGGISTI
E CONSERVATORI DI GENOVA

concludere e rendere operativa l'opera in un tempo previsto di circa in 8 anni.

Lo scenario prospettato è quello di individuare il soggetto attuatore entro il 2021, per completare la progettazione ad un anno dalla formalizzazione dell'incarico per poi avviare il cantiere negli anni successivi attraverso due lotti funzionali, il primo a levante ed il secondo a ponente.

Un piano sicuramente ambizioso e di non semplice attuazione se non altro per l'insieme delle tematiche emerse dal dibattito pubblico di cui ci aspetta una qualche interlocuzione, oltretutto per l'articolato inquadramento vincolistico (ad esempio il rapporto con l'aeroporto, ma non solo) che l'opera possiede.

Sciolti - con il progetto definitivo - questi nodi, interessante sarà poi comprendere come verrà gestita questa finestra temporale in particolare l'organizzazione del cantiere, quali saranno le modalità con cui verranno gestite le interferenze sul porto e sulla vita dei cittadini, come verranno movimentati i materiali e quali potranno essere le soluzioni di mitigazione ambientale ad esempio l'impatto sulla qualità della costa.

La secondo il paesaggio.

Il progetto di fattibilità tecnico-economica si basa su una serie di valutazioni meteo-marine, individua target ambientali ed introduce prospettive di ricerca orientati verso la riduzione dell'impronta ecologica anche ricorrendo all'elettrificazione e ai cosiddetti combustibili del futuro. Lo studio presentato pare finalizzato a dimostrare che le ripercussioni sull'esistente saranno minime, quando sappiamo che il territorio - in Liguria più che altrove ed in particolare nell'area urbanizzata e portuale - è frutto del continuo e vitale intervento antropico e questo di fatto non dovrebbe essere dimenticato né apparire come un problema: Genova è una città lineare, in cui paesaggio, architettura ed infrastrutture scorrono l'una parallela all'altra, scambiandosi vicendevolmente posto e ruoli nel poco spazio a disposizione sceneggiando equilibri inaspettati. Se verso mare l'intervento della diga potrebbe stemperarsi ed inserirsi in questo susseguirsi di orizzonti artificiali (e perchè no, essere accessibile?) verso terra le darsene esistenti verranno tombate spostando verso mare i nuovi attracchi che, sebbene paralleli alla linea di costa e quindi con un'impronta visiva sicuramente importante, verranno allontanati in maniera significativa dal tessuto urbano. Verranno a liberarsi spazi che necessiteranno di un efficace riconfigurazione al fine di assorbire l'incremento dei traffici che nella prospettiva paventata dovrebbero aumentare in modo esponenziale.

Viene in questo senso evidenziata una chiara posizione del progetto che prevede la separazione dei flussi tra quelli cittadini e quelli urbani ma probabilmente piuttosto che sedimentare una cesura già presente tra la scala del tessuto urbano e quella dell'infrastruttura portuale, sarà auspicabile



OA.GE

ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI PAESAGGISTI
E CONSERVATORI DI GENOVA

una visione organica di questo nuovo paesaggio, attraverso progetti che modulino con coscienza il rapporto tra le due realtà.

La terza riguarda infine la città.

Se da un lato il potenziamento della linea del Campasso e il Terzo Valico arriveranno puntuali - e probabilmente con un po' di anticipo - all'appuntamento con il cambiamento favorendo lo scorrere - verso nord - dei flussi che giungeranno dall'Oriente, dall'altro alla città si prospetta l'occasione di un nuovo rinascimento urbano.

La condizione affinché questo avvenga è che Genova riesca ad intercettare parte di quelle merci avviando politiche socio-economiche orientate al benessere ed allo sviluppo, ad esempio individuando la possibilità di prevedere in un raggio contenuto di pochi chilometri dal porto la prima trasformazione delle merci. L'opportunità da cogliere ci appare quella di prefigurare un sorta di parco diffuso della trasformazione 2.0, in linea con la costituenda Zona Logistica Semplificata, caratterizzato da spazi in cui insediare attività virtuose con l'obiettivo di rigenerare parti di città, riscattando la vocazione più profonda del nostro territorio comprese le nostre vallate e dove l'architettura sarà capace di identificare modelli insediativi contemporanei adatti alle nuove istanze. Una prospettiva temporale di otto anni non è poi così generosa quanto può sembrare e sottende un appuntamento per il quale è necessario che si lavori con obiettivi pubblici e condivisi fin d'ora cercando di individuare, attraverso la pianificazione, un equilibrio sostenibile tra il carattere delle nostre città e lo sviluppo delle attività portuali.

In merito infine alla prospettiva da traguardare, tra gli scenari che vengono presentati quello che parrebbe meglio aderire alla visione di futuro migliore per la città è il quarto, ovvero quello che prevedere un ingresso unificato a ponente sia per le navi commerciali che quelle turistiche dirette al Porto Antico. Le ragioni di tale scelta sottendono due questioni, tra l'altro del tutto indipendenti dalle attività portuali.

La prima è che questa soluzione contiene lo sviluppo lineare dell'opera (oltre un chilometro in meno rispetto alle altre) minimizzando l'impronta ecologica, i tempi di esecuzione e il conseguente l'impatto del cantiere sull'ambiente, la seconda risiede nella possibilità di liberare l'attuale canale di levante per dedicarlo esclusivamente alla città, in una sorta di piazza d'acqua lineare, compresa tra la foce del Bisagno e il Porto Antico su cui potranno affacciarsi e svilupparsi attività diportistiche, nautiche e della cantieristica navale, definendo con tratti più chiari e con meno ambiguità il carattere di questo tratto di questo tratto di costa.



OA.GE

ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI PAESAGGISTI
E CONSERVATORI DI GENOVA

Nell'auspicio che il progetto si concretizzi e porti i vantaggi dichiarati alla nostra città, rimangono quindi aperti alcuni interrogativi:

- il soggetto attuatore riuscirà a districare il complesso quadro vincolistico per concludere l'opera nei tempi stabiliti senza eccessive rimodulazioni o frammentazioni del progetto che rischierebbero di compromettere il traguardo ambito?
- come verrà dapprima progettato e poi gestito un cantiere di questa portata e quali saranno le ripercussioni sul funzionamento del porto, sulla città e sulla costa?
- il rapporto tra paesaggio e infrastruttura sarà virtuoso, puntuale e fondato su una progettualità multidisciplinare che abbia a cuore il rapporto tra il porto ed il tessuto urbano valorizzandolo e riscattandolo?
- la città riuscirà a mettere in campo politiche di sviluppo capaci di intercettare parte di quei traffici avviando attraverso l'architettura della trasformazione un effettivo processo di rigenerazione urbana?

Riccardo Miselli

per il Consiglio dell'Ordine degli Architetti e PPC di Genova

02/02/2021