Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Genova

Processo di consultazione degli enti e dei portatori di interesse

Guida alla lettura della presentazione degli scenari di Piano

Ottobre 2026

Guida alla lettura della presentazione illustrata nel durante il percorso di ascolto sui nuovi Piani Regolatori Portuali

La presente guida nasce dall'esigenza di rendere più accessibili e comprensibili i contenuti della proposta di Piano, accompagnando la lettura delle rappresentazioni cartografiche e delle slide attraverso una descrizione sintetica ma puntuale dei principi, degli obiettivi e degli interventi previsti.

Il documento è rivolto in particolare agli operatori portuali, alle organizzazioni economiche e sociali e ai diversi soggetti convolti nella fase di ascolto e interessati alle prospettive di sviluppo del porto e della città di Genova.

Il suo obiettivo è fornire un quadro conoscitivo chiaro e condiviso delle trasformazioni proposte, illustrando, per ciascun ambito territoriale, le principali scelte infrastrutturali e funzionali, le caratteristiche degli interventi e le finalità che ne orientano la previsione.

La guida segue l'articolazione della presentazione della proposta di Piano, approfondendo le trasformazioni previste nei diversi settori portuali, dal Levante a Pra'–Voltri, e dedicando particolare attenzione agli interventi che incidono sulle relazioni tra il porto e la città. Sono inoltre illustrate, ove previste, le differenti opzioni di assetto, distinguendo le soluzioni proposte dalle alternative ancora oggetto di approfondimento.

Il documento non sostituisce gli elaborati tecnici e normativi del Piano, ma costituisce uno strumento di supporto alla loro comprensione. Attraverso un linguaggio accessibile, pur mantenendo la precisione necessaria nella descrizione degli interventi, intende favorire una conoscenza più approfondita delle prospettive di trasformazione del sistema portuale genovese.

La guida si propone così di offrire una base informativa utile a comprendere le proposte di pianificazione e a favorire un confronto consapevole sul futuro del porto, sulle sue potenzialità di sviluppo e sulle relazioni con il territorio urbano, economico e sociale di Genova.

1. Quadro della pianificazione e indirizzi strategici

Riferimento alla presentazione: slide 2–12

La pianificazione portuale si articola, in base alla normativa vigente, su due livelli: il livello strategico di sistema, cui corrisponde il Documento di Programmazione Strategica di Sistema portuale – DPSS, e il livello pianificatorio/operativo, cui corrispondono i Piani Regolatori Portuali dei singoli porti ricompresi nel Sistema portuale di riferimento.

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), approvato nel luglio 2022, individua gli indirizzi e i macro-obiettivi per lo sviluppo del sistema portuale, distinguendo le aree portuali (operative) e retroportuali da quelle di interazione porto città (a prevalente funzione urbana). Le aree di interazione porto-città assumono un ruolo specifico, in quanto rappresentano ambiti demaniali che non svolgono più, o non sono destinati a svolgere, funzioni strettamente portuali e possono ospitare attività culturali, sociali, ricreative e turistiche. La pianificazione urbanistica di queste aree è affidata al Comune, mentre l'Autorità ne conserva le competenze demaniali.

Nel DPSS del Mar Ligure Occidentale vengono anche individuati aree/archi di co-pianificazione tra AdSP e Amministrazioni comunali, aree/archi che corrispondono a contesti di margine tra il porto operativo e le aree urbane, nei quali spesso sono necessari interventi di riqualificazione e ricucitura. La rigenerazione dei margini urbani è così considerata una componente del Piano, da coordinare con l'effettiva operatività dello scalo.

I Piani Regolatori Portuali - PRP declinano i macro-obiettivi del DPSS in obiettivi da perseguire sui singoli porti del sistema, definendo assetti funzionali delle aree, opere di grande infrastrutturazione e relazioni con il territorio.

Le proposte di piano sono costruite a partire dalle analisi di mercato, dagli studi trasportistici, ambientali, meteomarini e urbanistici e dalle esigenze dei settori produttivi, facendo riferimento a criteri trasversali quali la proporzionalità tra opere e domanda effettiva, la compatibilità con l'accessibilità stradale e ferroviaria, la sostenibilità economica delle trasformazioni e la flessibilità degli spazi. L'attenzione al

gigantismo navale si affianca alla necessità di diversificare le funzioni per adattarsi ai cambiamenti nelle filiere e nei traffici.

Per quanto riguarda l'iter approvativo, rappresentato nello schema alla slide 5, si precisa che i tempi indicati non comprendono quelli di redazione dei documenti e di consultazione. Il primo passaggio in Comitato, indicato come pre-adozione, non è previsto dalla norma vigente, ma è il passaggio che consente all'organo decisorio di condividere le alternative di piano su cui avviare la Valutazione Ambientale Strategica – VAS. E' quindi un passaggio formale fondamentale per l'avvio del processo approvativo dei nuovi piani.

Il percorso di approvazione del PRP si sviluppa in più fasi:

- la predisposizione iniziale, che comprende l'elaborazione degli schemi di PRP e del Rapporto preliminare ambientale, seguita dalla pre-adozione da parte del Comitato di Gestione, necessaria per avviare la Valutazione ambientale strategica (VAS);
- la consultazione ambientale preliminare della VAS, durante la quale i soggetti competenti in materia ambientale dispongono di 45 giorni per presentare le proprie osservazioni;
- l'elaborazione del Piano definitivo e la sua adozione da parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale;
- la pubblicazione e la seconda fase della VAS, durante la quale il PRP e il Rapporto ambientale sono resi disponibili per ulteriori 45 giorni;
- l'acquisizione dei pareri dei Comuni interessati e di Regione Liguria, del Consiglio superiore dei lavori pubblici per gli aspetti tecnici e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la verifica di coerenza con il DPSS;
- l'approvazione del PRP da parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale, una volta completata la VAS e recepite le eventuali modifiche.

La procedura illustrata prevede tempi normativi pari a 220 giorni, esclusi quelli necessari per la redazione e l'adeguamento degli elaborati.

Alla data della presentazione, l'obiettivo programmatico è giungere alla pre-adozione del Piano tra dicembre 2026 e gennaio 2027, mentre le scadenze successive dipenderanno dallo svolgimento delle diverse fasi istruttorie.

L'approvazione del PRP, tuttavia, non autorizzerà automaticamente la realizzazione delle singole opere, che richiederanno ulteriori fasi di progettazione, istruttoria, autorizzazione e finanziamento.

Tre macro-obiettivi principali orientano i nuovi Piani:

1. rafforzare la competitività attraverso accessibilità marittima e terrestre, capacità di accosto, intermodalità e innovazione;
2. ridurre gli impatti ambientali e migliorare la sostenibilità delle attività;
3. aumentare il valore prodotto per il territorio, attraverso qualità del lavoro, sviluppo delle filiere e migliore relazione tra porto e città.

Tali obiettivi vengono poi dettagliati a livello di singolo PRP e declinati in possibili azioni e interventi.

Le possibili azioni volte a perseguire tali obiettivi includono, a titolo esemplificativo, la promozione del trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, la riduzione delle emissioni e dei consumi energetici, la tutela delle acque, l'attenzione al rumore e la rigenerazione delle aree di margine.

Al di là dei macro-obiettivi sopra evidenziati, due criteri orientano l'approccio al nuovo piano:

1. la flessibilità delle destinazioni funzionali, per adattare le aree all'evoluzione dei traffici mantenendo le necessarie compatibilità operative;
2. la sobrietà degli interventi, privilegiando il riuso e l'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti rispetto a espansioni sproporzionate, in modo particolare sul porto di Genova.

La strategia di sostenibilità è accompagnata da interventi e programmi di monitoraggio che integrano il quadro infrastrutturale del PRP.—Fra questi, l'elettrificazione delle banchine (cold ironing) permette alle navi predisposte di alimentarsi dalla rete elettrica terrestre durante la sosta, riducendo il ricorso ai generatori di bordo e le relative emissioni atmosferiche e acustiche. La sua realizzazione è prevista per fasi, in relazione alle caratteristiche delle navi, alla disponibilità degli impianti e alla definizione delle future banchine.

Per verificare i benefici ambientali degli interventi, l'Autorità sviluppa attività di monitoraggio sulla qualità dell'aria, sul rumore, sulle acque e sul suolo, anche in raccordo con ARPAL. Inoltre, un'attività che merita particolare attenzione in termini di attenzione e miglioramento della salute dei cittadini, è uno studio epidemiologico che Autorità di Sistema Portuale ha commissionato all'Istituto Superiore di Sanità, e che riguarderà diversi quartieri prossimi al porto di Genova. L'indagine integra dati ambientali, meteorologici e sanitari e mira a valutare nel tempo l'esposizione alle emissioni e gli eventuali cambiamenti associati all'elettrificazione degli accosti.

2. Assetto complessivo dello Scenario di Piano

Riferimento alla presentazione: slide 13–16

La proposta di piano articola il porto di Genova in aree funzionali, da levante a ponente:

- il distretto della cantieristica e delle riparazioni navali di Levante;
- il porto storico dedicato al traffico passeggeri, crociere e traghetti;
- il porto lungo commerciale di Sampierdarena Levante;
- il porto multipurpose e rinfuse di Sampierdarena Ponente;
- il polo petrolifero e chimico-energetico e il polo della cantieristica di Sestri-Multedo;
- il terminal container di Pra'.

La proposta di scenario di piano viene rappresentata sia in termini di macro funzioni da L.84/94 art. 4.3, sia in termini di riempimenti, laddove si evidenziano solo i nuovi interventi di costruzione e demolizione.

A partire da Levante, uno dei principali interventi consiste nel riassetto della diga foranea per consentire sia la riorganizzazione degli specchi acquei con miglioramento delle condizioni di accesso e manovra delle grandi navi, dividendo altresì il traffico delle navi (nuovo canale di accesso) dal traffico del diporto (canale di accesso esistente ristretto), sia un'espansione verso mare del settore industriale. La modifica del layout della diga prevede in sostanza l'arretramento del pennello denominato T5 (intervento sull'opera di protezione in giallo e rosso nella planimetria della slide n.15) per agevolare anche l'ingresso delle unità passeggeri verso il porto storico, senza obbligarle a una più lunga e meno sicura manovra "a esse" che dovrebbero svolgere con la configurazione della diga ad oggi approvata e ridurre le interferenze con la nautica minore. Si viene a creare infatti un nuovo cerchio di evoluzione da 800 metri di diametro proprio all'imboccatura del porto storico che, insieme a quello già previsto con la diga approvata, determina una grossa ellissi per far evoluire in sicurezza qualsiasi tipo di nave, senza interferire con l'operatività delle banchine (focus sui cerchi di evoluzione slide n.17).

Gli altri principali interventi a livello pianificatorio riguardano un'espansione su Sampierdarena dedicata in parte al traffico containerizzato, in parte a quello multipurpose e ro-ro, la proposta di collocare i depositi chimici di Superba e Carmagnani nelle aree portuali di Multedo con una razionalizzazione del terminal petrolifero e una limitata espansione delle aree a terra del porto di Prà per ricollocare funzioni connesse e complementari al terminal, oggi localizzate in aree ai margini di quelle urbane.

La proposta di piano contempla poi diversi interventi volti a migliorare l'accessibilità terrestre, con particolare riferimento alla modalità ferroviaria.

Il prolungamento dei fasci ferroviari fino a 750 metri costituisce un elemento ricorrente della strategia di Piano. L'intervento consente la formazione e la gestione di treni

blocco con lunghezza coerente al modulo europeo, riducendo le operazioni di composizione e scomposizione dei convogli e migliorando l'efficienza dei collegamenti tra i terminal portuali, il Terzo Valico e i principali corridoi ferroviari europei. Il potenziamento dell'infrastruttura mira quindi ad accrescere la competitività del trasporto su ferro, ampliare il bacino di mercato del porto oltre l'hinterland tradizionale del Centro e Nord Italia e favorire il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, con benefici attesi in termini di capacità logistica, regolarità dei flussi e riduzione della pressione sulla rete viaria.

Oltre alle politiche ferroviarie sono previsti interventi volti al completamento del nuovo sistema di accessibilità stradale e all'individuazione di nuove aree a servizio dell'autotrasporto, in sinergia con gli interventi infrastrutturali in fase di ultimazione ed azioni finalizzate a migliorare l'accessibilità pedonale con particolare attenzione alla relazione porto città, mediante interventi di ricucitura negli assi/archi di co-pianificazione individuati dal DPSS.

3. Levante: costruzioni e riparazioni di navi e yacht e circoli sportivi

Riferimento alla presentazione: slide 17-21

Il Piano propone il consolidamento del distretto delle riparazioni e costruzioni navali nell'attuale localizzazione, rafforzando un comparto ritenuto strategico per la produzione di valore e occupazione, anche per le sue intrinseche caratteristiche di distretto industriale. La sistemazione proposta comprende riempimenti, nuovi spazi a terra, razionalizzazione di opere e accosti esistenti e una separazione più chiara delle attività di riparazione e costruzione navale tradizionale da quelle dedicate agli yacht e alla nautica da diporto, almeno in alcuni ambiti portuali dove questa attenzione assume una rilevanza da cui non si può prescindere.

La proposta di Piano prevede oltre 90.000 m² complessivi di nuovi spazi per il distretto, 5 accosti aggiuntivi da circa 280 metri a più di 400 metri, l'adeguamento di un bacino esistente a 360 metri e un nuovo bacino per grandi yacht da 150 metri.

Il bacino destinato alle grandi navi viene ricavato attraverso l'adeguamento del bacino n. 4 esistente, con una lunghezza prevista fino a 360 metri e una larghezza indicativa di 60 metri. La configurazione dello stesso dovrà essere compatibile con una manovra effettivamente praticabile in sicurezza, evitando nuovi avanzamenti verso mare che riducano gli specchi acquei utili. La soluzione proposta privilegia la valorizzazione delle opere già presenti rispetto alla più onerosa costruzione di un nuovo bacino da 400 metri. Sono inoltre previsti nuovi spazi produttivi, adeguamenti degli accosti e strutture dedicate alle riparazioni per il diporto, con particolare riferimento ai grandi yacht.

Una nuova darsena prevista come raddoppio a mare di quella esistente in adiacenza al quartiere ex fieristico consentirà di ricollocare parte dei circoli sportivi ad oggi localizzati su Molo Giano e di realizzare una riprofilatura di Molto Giano a servizio del comparto industriale.

La proposta di Piano prevede per la nuova darsena circa 60.000 m² di specchio acqueo e 22.000 m² di superfici a terra, oltre alla realizzazione di una nuova opera di protezione. Tali superfici comprendono sia spazi a terra destinati alla ricollocazione dei circoli sportivi, sia spazi a terra dedicati ai grandi yacht.

La ricollocazione di parte delle attività sportive nella nuova darsena contribuisce a ridurre le interferenze in termini di security e a prevedere nuovi e più adeguati spazi, in area urbana, per le attività sportive che necessitano una valorizzazione fuori dalle servitù della cinta doganale.

Il nuovo sistema di darsene offre quindi la possibilità di disporre di nuovi spazi per i circoli nautici, migliorandone approdi, parcheggi e dotazioni, contestualmente al mantenimento e alla valorizzazione, nell'area di Calata Marconi, degli spazi delle sedi storiche vincolate dello Yacht Club e del Rowing Club e i relativi ormeggi, mantenendo la continuità delle attività nautiche e sportive legate a questa localizzazione.

La riprofilatura e riorganizzazione del Molo Giano mira, inoltre, a rafforzarne la vocazione industriale originaria, recuperando spazi oggi utilizzati da funzioni differenti e destinandoli prioritariamente alla cantieristica e alle riparazioni, con un uso compatibile alle attività circostanti.

La nuova articolazione funzionale e spaziale tenderà inoltre a distinguere maggiormente la cantieristica navale tradizionale dalle lavorazioni sugli yacht, anche attraverso la previsione di capannoni e magazzini in corrispondenza delle aree di separazione tra le due attività (rappresentazione slide n.20).

A servizio delle riparazioni dei grandi yacht vengono previste nuove aree a terra, nuovi accosti sia in adiacenza a quelli esistenti a sud dei capannoni, sia nella Darsena di nuova previsione, e un nuovo bacino per yacht da 150 m, oltre alla sostituzione di quello esistente il cui utilizzo viene inibito con i nuovi riempimenti.

Il nuovo assetto è volto anche a migliorare la sicurezza della navigazione, eliminando le interferenze tra flussi commerciali/passeggeri dal diporto e yacht, e dalle più piccole imbarcazioni sportive, rendendo più ordinati gli accessi al porto storico.

Con riferimento alle imbarcazioni che resteranno presso Calata Marconi o nelle banchine limitrofe, sono inoltre allo studio soluzioni di protezione dal moto ondoso, anche mediante strutture galleggianti o opere analoghe. La precisa posizione e il dimensionamento di questi interventi restano subordinati agli approfondimenti meteomarini e alle verifiche sulla sicurezza della navigazione da sviluppare. Le verifiche meteomarine dovranno infatti valutare il moto ondoso incidente e riflesso e garantire, insieme alla protezione degli ormeggi, spazi adeguati alle manovre delle unità cantieristiche e degli yacht. La configurazione finale potrà condizionare la distribuzione delle attività nautiche e dei circoli.

4. Collegamento Waterfront di Levante – Porto Antico

Riferimento alla presentazione: slide 22-24

L'asse di co-pianificazione tra il Waterfront di Levante e il Porto Antico è pensato come percorso ciclopedonale in quota lungo il margine delle mura storiche. L'obiettivo è creare una connessione pubblica continua tra aree oggi separate da infrastrutture e spazi operativi, mantenendo la funzionalità della viabilità portuale sottostante, valorizzando visuali sul porto e sul mare e prevedendo discese in punti selezionati, tra cui l'area di Calata Marconi; Sono illustrate due alternative:

- la prima prevede la demolizione del tratto di Sopraelevata esistente e la costruzione di un nuovo percorso leggero a uso ciclopedonale,
- la seconda ipotizza di mantenere e riconvertire una parte della Sopraelevata, riutilizzando un'infrastruttura esistente e valutando possibili adattamenti strutturali.

Inoltre, la conservazione e valorizzazione delle sedi storiche dello Yacht Club si integra con il percorso pubblico, contribuendo a connettere funzioni nautiche, luoghi di interesse storico e spazi urbani.

Le due ipotesi di collegamento in quota sono ancora oggetto di approfondimento in quanto non è stata ancora assunta una decisione definitiva sul futuro della Sopraelevata.

In entrambi i casi, il percorso pubblico dovrà garantire una connessione continua tra il Waterfront di Levante e il Porto Antico, senza interferire con la viabilità e con le attività operative del distretto cantieristico. Le discese e i raccordi locali potranno inoltre facilitare l'accesso a luoghi di interesse storico e offrire nuovi punti di osservazione sul paesaggio portuale.

5. Porto storico: passeggeri, ro-pax e intermodalità

Riferimento alla presentazione: slide 25-26

Nel porto storico lo scenario di piano propone interventi mirati all'adeguamento e modernizzazione degli accosti e all'organizzazione delle funzioni passeggeri e commerciali. L'adeguamento dell'accessibilità marittima, anche grazie alla nuova diga e all'arretramento del pennello T5, è rivolto principalmente alle navi da crociera e ai traghetti di ultima generazione. L'allungamento di Ponte Caracciolo di circa 60 metri, per avere un accosto da 290 m complessivi, è finalizzato a rendere possibile l'ormeggio di traghetti di maggiori dimensioni in condizioni di sicurezza. L'intervento comporta una riduzione della lunghezza utile di Calata Sanità da circa 520 metri a circa 460 metri, mantenendone a pieno l'operatività. La proposta di Piano prevede circa 9.000 m² di nuovi spazi.

Per Calata Sanità il Piano contempla due previsioni alternative: mantenimento delle attività commerciali/container oppure conversione per traffici ro-pax ed eventualmente crocieristici, trattandosi della più naturale estensione, anche dal punto di vista geografico, del comparto passeggeri. La possibile destinazione crocieristica di Calata Sanità richiede specifiche verifiche di compatibilità operativa: l'accoglienza dei passeggeri comporta infatti dotazioni e modalità di uso dei piazzali differenti rispetto alla movimentazione dei container e dei semirimorchi. In ogni caso, la scelta per una possibile riconversione dell'area verrà definita nella fase attuativa considerando domanda di traffico, sviluppo degli altri terminal e condizioni concessorie.

Un ulteriore intervento riguarda l'autotrasporto. Nelle aree esistenti sono infatti individuati circa 33.000 m² di spazi da dedicare a sosta breve e servizi ai mezzi. La destinazione di aree dedicate alla sosta dei mezzi mira, infatti, a evitare che i veicoli occupino la viabilità interna e ostacolino i flussi e le attività portuali.

Nello stesso contesto si prevede di istituire un nuovo centro unico di controlli doganali, di sicurezza, sanitari e fitosanitari sulla merce, che possa rendere più rapido ed efficiente l'inoltro della stessa.

E' previsto inoltre il potenziamento del fascio ferroviario Rugna fino a 750 metri per consentire la formazione di treni più lunghi, con standard europeo, e rafforzare le potenzialità dell'integrazione mare–ferro, come elemento strategico non soltanto per i container ma anche, in prospettiva, per il trasporto ferroviario dei semirimorchi, in relazione alle caratteristiche delle direttrici ferroviarie verso il Centro Europa. La continuità viaria tra porto storico e Sampierdarena e il rapporto tra traffici stradali e binari potenziati richiedono specifiche verifiche di attuazione.

L'ampliamento ferroviario dei terminal è parte di un sistema più ampio, nel quale la formazione di convogli fino a 750 metri deve essere coordinata con la capacità e l'organizzazione degli impianti esterni, compreso il Campasso e i collegamenti di Fuorimuro. La possibilità tecnica di utilizzare diversi instradamenti non determina automaticamente la loro utilizzazione operativa: essa dipende dalla disponibilità della rete, dalle manovre necessarie, dai costi e dalle regole di esercizio. Per i traffici comprendenti merci pericolose, e in particolare per i carri cisterna con prodotti infiammabili, l'eventuale definizione dei percorsi richiede dati verificati su numero e composizione dei convogli, classificazione delle merci e condizioni di sicurezza. Il PRP, nella configurazione illustrata, non stabilisce un instradamento esclusivo per tali traffici.

Il riassetto delle aree del porto Storico comprende anche i servizi tecnico-nautici e le aree dei rimorchiatori, confermati ed ampliati rispetto all'esistente, presso la testata di Ponte Parodi, con l'obiettivo di individuare spazi stabili, baricentrici e funzionali rispetto alle aree servite.

La sistemazione dei rimorchiatori a Ponte Parodi è associata anche alla riorganizzazione della banchina e degli spazi a terra, con l'obiettivo di dotare il servizio di una base stabile per le attività ordinarie e per gli interventi connessi alla sicurezza della navigazione.

L'elettrificazione delle banchine del comparto passeggeri è parte degli interventi di riduzione degli impatti ambientali del porto storico. Per le crociere sono previste due

connessioni elettriche da terra con adeguata potenza e la predisposizione di un terzo accosto; per i traghetti è programmata una fase successiva.

6. Porto Antico – Lanterna: connessioni e riqualificazione del margine

Riferimento alla presentazione: slide *27-30*

L'asse di co-pianificazione tra Porto Antico e Lanterna ha quale obiettivo prioritario quello di realizzare una continuità ciclopedonale e paesaggistica lungo il fronte portuale, mettendo in relazione il Porto Antico con il complesso monumentale della Lanterna e gli edifici ad interesse storico culturale della Ex. Centrale dell'Enel e del Pietro Chiesa, passando dalle stazioni marittime di Ponte dei Mille e di Calata Chiappella (stazione traghetti). La proposta, come per l'area di levante, comprende collegamenti in quota, possibili attraversamenti e spazi accessibili al pubblico, con attenzione alla compatibilità con l'operatività del porto.

Le tavole, inoltre, illustrano interventi di implementazione del verde e depavimentazione, da coordinare con gli interventi previsti nelle aree urbane circostanti, e di miglioramento degli innesti verso la città.

Le sistemazioni a verde sono concepite anche come infrastrutture ambientali, utili a mitigare l'effetto delle isole di calore e a migliorare la qualità degli spazi di margine. Nell'area della Stazione Marittima è inoltre stato avviato un progetto sperimentale di impiego di specie vegetali selezionate per valutarne la capacità di intercettare alcuni inquinanti atmosferici; i risultati potranno orientare future scelte di piantumazione, soprattutto nelle aree a margine tra porto e città contribuendo, con un altro tassello, al miglioramento della qualità dell'aria in complementarità con le misure previste di riduzione delle emissioni alla fonte.

La proposta considera altresì un progetto pilota per il collegamento marittimo tra Porto Antico e Calata Chiappella, sempre finalizzato ad un avvicinamento della Lanterna al Porto Antico.

È previsto infine che il percorso ciclo pedonale sia completato con la realizzazione di passerelle pedonali di collegamento con l'ex centrale Enel e l'edificio Pietro Chiesa, con l'obiettivo di valorizzare i beni storici e culturali in questione senza interferenze con le operazioni e la viabilità portuale sottostante e offrendo in questo modo nuove vedute sulla Lanterna e sull'acqua. Tale ipotesi prevede una possibile fruibilità pubblica delle terrazze poste agli ultimi piani di questi edifici, con le dovute compartimentazioni rispetto alle parti degli stessi da utilizzarsi a fini operativi portuali.

Il sistema dei collegamenti pubblici in quota mantiene infatti come criterio la separazione dei percorsi pedonali e ciclabili dalle operazioni di banchina, in continuità con la valorizzazione della Lanterna, delle Stazioni Marittime e degli altri luoghi di interesse lungo il waterfront.

Le proposte elaborate sono state condivise, in termini generali, con la Soprintendenza e con l'Amministrazione comunale. Lo sviluppo progettuale delle stesse sarà sempre sviluppato in collaborazione con le istituzioni citate.

7. Sampierdarena Levante: polo container e grandi navi

Riferimento alla presentazione: slide 31-32

A Sampierdarena Levante è prevista una trasformazione significativa del fronte banchinato attraverso il riempimento di alcune calate e l'allineamento delle strutture oggi caratterizzate da geometrie differenti. L'obiettivo è ottenere una banchina continua di circa 1.600 metri, con fondali profondi e spazi di manovra adeguati alle grandi portacontainer, sfruttando la nuova configurazione della diga foranea.

Lo Scenario di piano quantifica circa 190.000 m² di nuovi piazzali complessivi, con un avanzamento del fronte banchina di circa 50 metri per intercettare acque più profonde e rendere omogeneo il nuovo sistema di accosto con fondali indicati tra 18 e circa 19 metri, da verificare più puntualmente in fase di progettazione.

L'ampliamento comprende, oltre al riempimento di Calata Concenter già coerente con la pianificazione vigente, anche il riempimento di Calata Giaccone, collegato anche alla necessità di ricevere materiali provenienti dagli scavi del tunnel sub-portuale. La proposta ne contempla una sistemazione definitiva, insieme al riempimento di Calata Inglese e all'allineamento del fronte di banchina, superando lo storico assetto a pettine dei pontili. In base al cronoprogramma attuale dei lavori del tunnel, il conferimento dei materiali dovrebbe avviarsi nel marzo 2028; ciò rende necessaria la programmazione delle ricollocazioni delle attività presenti prima della modifica dell'assetto operativo. Il riempimento delle calate citate è connesso alla proposta di riqualificazione dell'Arco Lanterna Porto Antico descritta nel precedente paragrafo e oggetto di un intenso confronto con la locale Soprintendenza, nell'ottica di valorizzare nel suo complesso il polo culturale della Lanterna e migliorarne l'accessibilità.

Al nuovo polo container si accompagna, come già precedentemente evidenziato, il potenziamento del sistema ferroviario, con fasci fino a 750 metri e adeguamento dei punti di presa e consegna. La finalità nota è sostenere la crescita potenziale dei traffici attraverso collegamenti ferroviari di lunga percorrenza, riducendo la pressione sull'accessibilità stradale e ampliando il mercato servito dal porto. Il prolungamento del sistema ferroviario a 750 metri richiede l'adeguamento dei raccordi e la ricollocazione di depositi che interferiscono con il tracciato. L'obiettivo è rendere effettivo il collegamento con il Terzo Valico e consentire l'instradamento di treni blocco, accompagnando il maggiore potenziale delle banchine con una capacità terrestre coerente.

8. Sampierdarena Ponente: ro-ro, multipurpose, rinfuse e aree industriali

Riferimento alla presentazione: slide 33-34

A Sampierdarena Ponente il Piano individua nuovi spazi per attività multipurpose, ro-ro e traffici convenzionali, affiancati ad un polo rinfuse. Per il comparto ro-ro/multipurpose sono previsti circa 130.000 m² di nuovi piazzali e due nuovi accosti, secondo un layout di massimo riempimento ad oggi indicativo che potrà essere oggetto di perfezionamenti; per il polo rinfuse/break bulk, dove prevedere la ricollocazione delle rinfuse ad oggi movimentate tra Ponte San Giorgio levante/Calata Giaccone e Ponte Rubattino ponente, e il break bulk circa 87.000 m² di nuovi piazzali, tramite il riempimento di Calata Mogadiscio e l'adeguamento dei relativi accosti per tutte le tipologie di traffico.

La distribuzione dei riempimenti richiede di selezionare le calate da trasformare, su cui prevedere possibili ampliamenti, e quelle da conservare anche ai fini degli accosti: ampi spazi a terra sono necessari per la movimentazione dei container e per lo stoccaggio dei trailer, ma il mantenimento di adeguati accosti continua a essere fondamentali per le altre tipologie di traffico.

Il potenziamento ferroviario fino a 750 metri è parte integrante della configurazione proposta, con l'obiettivo di servire sia il traffico containerizzato, sia quello di semirimorchi.

In connessione al nuovo parco ferroviario è stato ipotizzato un nuovo polo multipurpose, con accosti ro-ro e adeguati piazzali. Nel rapporto fra superficie a terra e numero di accosti è stata considerata una dotazione di circa 60.000 m² per accosto. Altri layout studiati, che migliorerebbero le manovre nautiche, disporrebbero di piazzali complessivamente più contenuti e richiedono quindi una verifica dell'equilibrio fra capacità di ormeggio e stoccaggio dei rotabili.

L'organizzazione degli spazi proposta è connessa anche al vincolo aeroportuale: l'altezza consentita alle attrezzature limita in queste aree lo sviluppo di alcune attività,

come il traffico container che implica l'utilizzo di alte gru, rendendo più coerente una destinazione prevalentemente ro-ro e multipurpose.

A Cornigliano il Piano rappresenta, in coerenza con il DPSS, la possibilità, subordinata all'evoluzione del contesto industriale, di riconvertire all'utilizzo portuale una parte delle aree oggi destinate ad attività ILVA, con accosti in couso. Si tratta di una prospettiva subordinata alla razionalizzazione e all'effettiva evoluzione delle necessità industriali. La flessibilità di destinazione mira a rendere disponibili tali aree per rinfuse solide, logistica e attività industriali compatibili, qualora se ne determinino le condizioni.

Nell'area di Cornigliano la pianificazione conferma inoltre il nuovo varco di Ponente e adeguati spazi per l'autotrasporto, anche con possibili configurazioni multipiano, da valutare nelle fasi successive. Il nuovo varco di Ponente e gli spazi per l'autotrasporto saranno integrati con la viabilità portuale, riducendo possibili interferenze con la rete urbana.

9. Multedo – Sestri Ponente: porto petroli e polo chimico-energetico

Riferimento alla presentazione: slide 35-37

Per le aree di Multedo lo Scenario di Piano propone la razionalizzazione del Porto Petroli, mantenendone la funzione ma adeguando l'organizzazione degli accosti, con una rifunzionalizzazione e un prolungamento del pontile Alfa, e l'eventuale utilizzo di un impianto offshore. Tale nuovo assetto del porto petrolifero consente di prevedere la realizzazione di un nuovo polo per la ricollocazione dei depositi chimici di Superba e Carmagnani ad oggi localizzati nel contesto urbano, fornendo una risposta concreta e fattibile rispetto alla richiesta dell'Amministrazione Comunale di ricercare una soluzione per i depositi in ambito portuale (il riferimento è all'intesa sul Piano Urbanistico Comunale del 2015). Nel tempo sono state analizzate diverse alternative da parte di AdSP, identificando quella in questione come la più idonea, sia in termini

di compatibilità territoriale, sia rispetto all'impatto sulle attività portuali, in questo caso gestibile con adeguamenti sostenibili.

La soluzione proposta prevede un riempimento dello specchio acqueo compreso tra i pontili Gamma e Delta, per ospitare gli impianti dei depositi chimici, anche in forma interrata o seminterrata. Sono previsti circa 92.000 m² di piazzali, includendo aree esistenti, uno o due accosti dedicati e una nuova connessione ferroviaria in raccordo con gli interventi previsti a Sestri Ponente.

Il polo è concepito anche per prodotti connessi alla transizione energetica, oltre che per le sostanze chimiche già movimentate. L'interramento parziale dei nuovi depositi è considerato non soltanto per attenuare l'impatto visivo, ma anche come possibile misura di mitigazione dei rischi. La configurazione dei serbatoi, le distanze di sicurezza, gli effetti di eventuali incidenti e le interferenze con l'operatività aeroportuale devono tuttavia essere verificati più puntualmente in sede progettuale e autorizzativa.

In fase pianificatoria è stato sviluppato uno studio di compatibilità territoriale che ha dimostrato la compatibilità dell'impianto con le attività insistenti sulle aree limitrofe, sia con riferimento alle attività industriali, sia con riferimento alla movimentazione dei prodotti petroliferi, sia rispetto al contesto urbano. In fase progettuale saranno poi inseriti tutti i vincoli necessari per contenere ogni possibile area di danno all'interno dell'impianto, elementi che comunque verranno specificamente valutati dai soggetti competenti in base alle procedure previste dalla normativa di settore.

Entrando un po' più nello specifico, la proposta prevede la riorganizzazione dell'accosto delle navi chimichiere sul pontile Gamma ponente e il riadattamento degli accosti petroliferi esistenti, incluso il pontile Alfa rifunzionalizzato, con la previsione di quattro accosti in totale, di cui tre accosti contemporanei.

La banchina occidentale del Porto Petroli viene riqualificata e convertita a servizi, con la previsione di una fascia verde di filtro con il tessuto urbano (rappresentazione slide n.37).

10. Pra' – Voltri: servizi ai container, autotrasporto e rapporto con la città

Riferimento alla presentazione: slide 38-39

Per le aree portuali di Pra'–Voltri lo Scenario di piano prevede un consolidamento del terminal container nell'attuale configurazione e riempimenti limitati a ponente, senza banchinamenti, da dedicarsi ai servizi collegati al terminal. Si tratta di circa 95.000 m² di nuovi spazi dedicati allo stoccaggio dei vuoti, alla logistica per i contenitori e all'autotrasporto. Sono inoltre previsti un inspessimento della diga esistente per funzioni di servizio, la previsione di spazi per i servizi tecnico nautici e interventi di riqualificazione in nuove aree filtro lungo il margine tra le aree operative e il contesto urbano.

Più in dettaglio, l'intervento prevede due ampliamenti, rispettivamente di circa 50.000 e 45.000 m², realizzati come terrapieni protetti da scogliera e privi di nuovo fronte di banchinamento:

- il primo è finalizzato a trasferire i contenitori vuoti oggi collocati nella fascia in adiacenza al parco delle Dune di Pra' e sul sesto modulo e a ridurre le interferenze di queste attività con il parco ferroviario a servizio del terminal;
- il secondo consente la ricollocazione di alcune attività che oggi insistono sull'area urbana di Voltri. Le aree liberate possono essere riorganizzate con verde, percorsi e servizi pubblici, prevedendo una fascia di separazione rispetto alle attività operative.

La liberazione di parte delle superfici a ridosso del Parco delle Dune permette di migliorare l'efficienza operativa eliminando una importante interferenza tra il traffico stradale e i binari ferroviari di accesso al parco, di aumentare la sicurezza e di valorizzare il percorso urbano delle Dune.

Sotto il profilo dell'accessibilità nautica, la configurazione principale mantiene la struttura della diga - e della relativa imboccatura- attuale. È stata approfondita, quale possibile alternativa, l'apertura della diga di Levante, che, attraverso la

realizzazione di un "porto canale" permetterebbe di ridurre le evoluzioni interne delle navi, di velocizzare le manovre e di avanzare quindi la banchina di quanto necessario per un imbasamento a fondali ottimali per le navi di ultima generazione. La sua fattibilità è tuttavia condizionata da più puntuali verifiche sull'ingresso del moto ondoso da sud e sud-est e sui possibili effetti per gli ormeggi e la continuità operativa. Anche eventuali avanzamenti limitati della linea di banchina devono essere valutati insieme agli spazi disponibili per l'evoluzione delle navi e per i rimorchiatori.

Sono altresì allo studio eventuali ampliamenti dell'imboccatura di ponente, che consentano di migliorare l'accesso delle navi di maggiore dimensione. L'ipotesi richiede una verifica congiunta dei benefici per le manovre e degli effetti sulla protezione del bacino dal moto ondoso con particolari condizioni meteo marine.

La proposta di piano illustrata non contempla, in questa configurazione, un'espansione del terminal a ponente funzionale ad ottenere un ulteriore accosto per grandi navi: la possibilità di un ampliamento più esteso è richiamata come tema aperto, subordinato a successive valutazioni e al confronto con i portatori di interesse. Le varie alternative studiate sono rappresentate nell'Allegato "Alternative Pra'". Tra queste sono state esaminate anche soluzioni più espansive, con prolungamento della banchina e un ulteriore accosto, ritenute più vantaggiose sotto il profilo portuale ma più costose e complesse rispetto ai terrapieni sopra descritti. Le possibili trasformazioni più estese di Pra' comprendono anche una soluzione con ricollocazione di nuove attività energetiche/depositi chimici, che richiederebbero verifiche dedicate su sicurezza, accessibilità nautica, opere di protezione, collegamenti e costi e che pertanto non costituiscono la soluzione prescelta nello Scenario di piano, ma soluzioni ad esso alternative.

11. Voltri – Palmaro – Prà - Pegli: connessioni e riqualificazione del margine

Riferimento alla presentazione: slide *40-43*

Gli interventi di riqualificazione ipotizzati per le aree di margine tra il porto operativo di Prà e i circostanti quartieri di Voltri, Palmaro, Prà e Pegli sono stati studiati al fine di completare e incrementare le previsioni di intervento già approvate nel contesto urbano.

Si fa riferimento, in particolare, al progetto di ricucitura del collegamento urbano ciclo pedonale tra Voltri e Prà localizzato in radice del terminal portuale e inserito nell'ambito dei progetti di riqualificazione urbana denominati "Pinqua" e nel progetto di Voltri mare di RFI, cui è strettamente connesso, dal punto di vista realizzativo. Tale intervento, che prevede un percorso urbano unitario, con un ampio rinverdimento e con l'inserimento dell'elemento dell'acqua a memoria dell'identità del luogo, viene confermato ed è il presupposto di partenza per gli altri approfondimenti urbanistici effettuati con riferimento alle aree di margine a ponente e a levante del terminal.

Tra gli approfondimenti sviluppati nella parte a levante del terminal, l'opzione principale prevede la prosecuzione del percorso pubblico lungo il sesto modulo.

E' prevista inoltre la possibilità di arricchire il percorso urbano con elementi iconici quali ad esempio una piscina ovvero una configurazione a isola o penisola, comprensiva anche di adeguamento in lunghezza del campo di gara del canottaggio. Tali soluzioni, presentate anche attraverso immagini di riferimento, descrivono opportunità progettuali da verificare e non opere definite nel dettaglio. Tutte le ipotesi sono compatibili con la previsione di un collegamento ulteriore con la città mediante ponte o servizio marittimo (navettamento). La soluzione con ponte richiede verifiche specifiche per assicurare il passaggio delle imbarcazioni con alberatura. La configurazione definitiva dovrà dunque conciliare fruizione pubblica, attività sportive e operatività portuale.

A ponente viene proposta una prosecuzione del percorso pedonale e ciclabile che si va a chiudere a ridosso delle aree portuali con la previsione di un promontorio verde che aggiunga un nuovo affaccio sul mare e sia utilizzato per attività all'aria aperta (passeggiata, arrampicata, etc.).

Tali proposte potranno essere meglio definite a valle del confronto con i portatori di interesse da cui si auspica arrivino proposte e suggerimenti da recepire negli schemi di piano.

12. Scenario 2: principali alternative richiamate

Riferimento alla presentazione: slide 45-46

Le slide finali rappresentano un possibile scenario funzionale e un diverso quadro di riempimenti e demolizioni, illustrati nell'ambito degli incontri e utili anche al confronto delle alternative nell'ambito della valutazione ambientale.

La principale differenza rispetto allo scenario 1 consiste nel mantenimento della situazione attuale per quanto concerne i depositi chimici (scenario zero).

Nelle aree operative di Prà la proposta alternativa contempla la citata apertura della diga lato levante.

Una possibile diversa configurazione del polo sul Polcevera è finalizzata a conservare un maggior numero di ormeggi esistenti pur consentendo il prolungamento del parco ferroviario.

Lo scenario alternativo migliore da presentare in VAS è ancora in via di perfezionamento e terrà conto anche delle osservazioni che saranno raccolte a chiusura della prima fase del percorso di ascolto avviata.