

Oggetto: verifica di ottemperanza alle prescrizioni riguardanti l'ambito di Sampierdarena indicate al punto c) del Decreto Ministeriale DEC VIA n. 5395 del 26/10/2000 relativo al vigente PRP di Genova - RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

La Scrivente Autorità di Sistema Portuale, unitamente ad altri Enti ed Amministrazioni (tra cui Comune e Regione), è stata di recente coinvolta nel procedimento di approvazione del tunnel subportuale di attraversamento della città di Genova, opera inserita nel Programma Straordinario ex art. 9 legge 130/2018.

Si tratta di un'opera infrastrutturale di attraversamento stradale del bacino interno del Porto di Genova che collegherà la viabilità cittadina di ponente, in prossimità del Nodo autostradale di San Benigno, al quartiere Foce, nel medio levante cittadino.

L'indicazione di tale opera è stata riportata nello schema generale del vigente Piano Regolatore Portuale - PRP e negli ambiti potenzialmente interessati dall'intervento, in coerenza con le previsioni del Piano Urbanistico Comunale, che all'epoca della sua approvazione, e nella successiva revisione del 2015, ne prevedeva una localizzazione indicativa.

Poiché la realizzazione di tale intervento riguarda, nella sua imboccatura di ponente, il nodo di S Benigno, sul cui assetto definitivo erano state poste prescrizioni in sede di approvazione del PRP con particolare riferimento alla valorizzazione del complesso monumentale della Lanterna, si intende richiedere a codesto Ministero, anche a seguito di un percorso di confronto con la Soprintendenza locale sulle soluzioni progettuali e sul percorso amministrativo finalizzato all'approvazione del progetto, una verifica di ottemperanza in relazione al Decreto DEC/VIA/5395 del 25/10/2000 di conclusione della Valutazione di Impatto Ambientale dello stesso PRP, con riferimento alla lettera c) relativa all'area di Sampierdarena.

In particolare, la presente verifica di ottemperanza si riferisce alla prescrizione di verificare **“progettualmente la possibilità di ricomporre una continuità tra Porto Antico e Lanterna e tra questa e l'acqua, evitando, tra l'altro, il riempimento della Calata Concenter e avendo riguardo non solo alla accessibilità ma anche alla destinazione e valorizzazione funzionale di spazi e strutture idonee ad uso turistico e cittadino. Per assumere una determinazione fondata è indispensabile, infatti, l'approfondimento progettuale e l'analisi della fattibilità di un tale sistema unitario e continuo dal Porto Antico alla Lanterna e all'acqua (una “spina”, per la quale occorre individuare le aree e gli edifici, esistenti o nuovi, da ricomprendere) e delle possibilità di ridefinizione planoaltimetrica e strutturale del sistema stradale del nuovo nodo e varco portuale di S. Benigno, comprese le radiali che vi si attestano; tale approfondimento progettuale dovrà essere sottoposto a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e del Ministero dei beni e delle attività culturali”**.

Si provvede pertanto di seguito a sintetizzare lo stato di attuazione delle prescrizioni relative all'ambito di Sampierdarena, quarto punto “lettera c”) del citato decreto ministeriale di approvazione.

Storia procedurale - Le precedenti verifiche di ottemperanza

Con riferimento alla verifica progettuale circa la possibilità di ricomporre una continuità tra il Porto Antico e la Lanterna e tra questa e l'acqua, si ricorda che a seguito dell'approvazione del PRP l'allora Autorità Portuale di Genova aveva provveduto già nel 2004 a predisporre il prescritto

piano di riqualificazione per le aree della Lanterna, che a seguito di una più puntuale definizione concordata tramite un tavolo tecnico istituito tra Regione Liguria, Comune di Genova, Soprintendenza e Autorità portuale, era stato sottoposto con esito positivo a verifica di ottemperanza (Allegato n.1 -Ottemperanza Decreto VIA da parte del Ministero dell'Ambiente Prot DSA-2006-0001787 del 23/01/2006 - Piano di Riqualificazione Area Lanterna).

Gli approfondimenti progettuali in allora presentati erano volti, come richiesto, alla valorizzazione paesaggistico architettonica del monumento, attraverso la riduzione dei vincoli esistenti in ordine alla sua fruizione e godibilità e l'eliminazione/ mitigazione degli elementi di degrado stratificatisi all'intorno della Lanterna.

In particolare, il progetto prevedeva:

- la riqualificazione della rocca della Lanterna e degli spazi portuali alla base della stessa attraverso una implementazione delle aree verdi per migliorare la visione e la fruizione del monumento e la modifica dell'assetto viabilistico del varco di S Benigno, comprensiva della demolizione del viadotto ad anello che circonda la rocca;
- la realizzazione di una passeggiata pedonale di connessione tra il monumento e il terminal traghetti, al fine di migliorare le connessioni con il waterfront urbano e creare una percorrenza turistica, localizzata lungo il sedime delle mura difensive della città, che permetta di godere delle visuali verso gli spazi portuali e il mare (intervento realizzato);
- Il recupero dell'edificio Pietro Chiesa, sito in area demaniale limitrofa alla rocca della Lanterna;
- Il riempimento di Calata Concenter, finalizzato alla riorganizzazione del traffico di rinfuse, prevedendo altresì la rifunzionalizzazione del Ponte Idroscalo (con la riduzione delle aree di stoccaggio delle rinfuse) e il conseguente miglioramento della visibilità della Lanterna.

Occorre evidenziare che il riempimento della Calata era vincolato agli interventi di riqualificazione soprarichiamati che in parte sono stati realizzati. La prevista passeggiata della lanterna è in funzione fin dal 2004. Inoltre, è in fase di completamento la dismissione della centrale Enel che consentirà la definitiva rinfuzionalizzazione di Ponte Idroscalo, in coerenza con l'esito della verifica di ottemperanza in allora svolta.

Il progetto non ha tuttavia visto la completa realizzazione, in particolare per quel che concerne il riempimento di Calata Concenter, anche a seguito delle mutate esigenze del mercato.

Nel 2017, a seguito della forte crisi del mercato delle rinfuse, TRGe, concessionaria del limitrofo compendio di Sampierdarena compreso tra Ponte San Giorgio e Ponte Rubattino, ha presentato istanza per una riconversione produttiva del compendio, giustificata dalla corrente evoluzione del mercato marittimo, ipotizzando un layout di sfruttamento del terminal sostanzialmente differente da quanto previsto nell'ipotesi di riempimento di Calata Concenter.

A riscontro di quest'ultima istanza, al fine di un più proficuo sfruttamento del compendio demaniale, AdSP ha adottato un adeguamento tecnico funzionale (ATF) relativo all'ambito S5 del PRP al fine di consentire nello stesso lo svolgimento di operazioni portuali relative alla movimentazione e stoccaggio di contenitori e merci convenzionali, in aggiunta a quelle relative alle rinfuse solide.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nell'approvare l'ATF proposto, ha richiesto di redigere una relazione circa lo stato di attuazione delle prescrizioni previste per l'ambito di Sampierdarena (punto c) del D.M. DEC VIA n. 5395 del 26/10/2000). Pertanto, nel 2020 la Scrivente Amministrazione ha provveduto ad inoltrare una ulteriore verifica di ottemperanza, complessiva per l'ambito di Sampierdarena, conclusasi con esito positivo con Decreto n.28 del 27.01.2021 (Allegato n.2).

In questa seconda procedura di verifica, in merito alle prescrizioni relative alla ridefinizione piano altimetrica e strutturale del sistema stradale del nuovo nodo di S. Benigno, comprese le radiali che vi si attestano, si illustrava la revisione progettuale elaborata da AdSP rispetto a quanto ipotizzato nel piano di riqualificazione presentato nel 2006.

In particolare, il progetto sottoposto a nuova verifica prevedeva la demolizione della sopraelevata portuale nella parte che cinge ad anello lo sperone roccioso della Lanterna e un nuovo collegamento tra S. Benigno e Calata Bettolo, secondo un layout meno impattante di quanto in precedenza già approvato, contenendo in un'unica struttura quelli che originariamente erano stati ipotizzati come due viadotti separati.

In tale sede il Ministero dei beni culturali aveva considerato ottemperate le prescrizioni di cui al citato decreto di approvazione del PRP a condizione di:

- prevedere una maggiore area di rispetto intorno alla rocca della Lanterna con un'adeguata sistemazione a verde, riducendo, per quanto possibile, il parcheggio dei mezzi pesanti;
- con riferimento alla ridefinizione del sistema stradale del nuovo nodo e varco portuale di San Benigno e le radiali che vi si attestano, eliminare o quanto più possibile allontanare dalla Rocca della Lanterna la bretella stradale di collegamento tra i due nuovi rami della viabilità, affinché sia ridotto l'effetto visivo di eccessiva vicinanza di essa con la rocca;
- con riferimento all'intervento di demolizione e ricostruzione di un tratto della passeggiata della Lanterna in corrispondenza in corrispondenza del collegamento viario verso Calata Bettolo, garantire la rapida ricostruzione della passeggiata stessa da eseguirsi con le medesime caratteristiche di quella esistente e possibilmente ripristinandola in tutto il suo percorso;
- ripristinare un tavolo di concertazione con gli enti interessati al fine di studiare soluzioni future per un corretto utilizzo dell'area che preveda anche un potenziale collegamento della Lanterna con il mare, della città con il porto e una valorizzazione dei manufatti storici presenti con una funzione turistico-culturale, perseguendo gli obiettivi citati nelle prescrizioni del Decreto VIA del 2000.

Il nuovo contesto progettuale di riferimento

Come evidenziato in premessa, ad oggi, in una fase di profonda trasformazione ed esigenza di rinnovamento della città portuale di Genova, è emersa l'esigenza di realizzare interventi infrastrutturali che, pur riguardando anche un contesto più ampio della città, apportano una significativa modifica al compendio della Lanterna oggetto di verifiche progettuali in sede di approvazione del PRP 2001.

In particolare, si fa riferimento all'intervento di un Tunnel sottomarino di attraversamento stradale del bacino interno del Porto storico di Genova (già indicato nello strumento pianificatorio comunale e conseguentemente nel PRP, ed ora compiutamente localizzato) che comporta la realizzazione di una nuova arteria urbana sotterranea alternativa all'attuale strada sopraelevata Aldo Moro e che ricongiunge la viabilità cittadina di ponente in prossimità del nodo autostradale di San Benigno al quartiere della Foce a levante del centro storico cittadino (Allegato n. 3 - Planimetria di inquadramento - Corografia generale - D-GEN-0026). L'intervento è interamente realizzato a cura e spese di ASPI ai sensi dell'Accordo stipulato in data 14 ottobre 2021 dalla stessa ASPI con Regione Liguria, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Comune di Genova.

L'imboccatura di ponente di questa infrastruttura, in prossimità del nodo di San Benigno e del promontorio della Lanterna, ha costituito una importante occasione progettuale per la riqualificazione di tutto il complesso monumentale.

Tale imboccatura è caratterizzata da un nodo infrastrutturale molto complesso, con connessioni dirette al casello di Genova Aeroporto, allo svincolo autostradale di Genova ovest e al centro cittadino tramite Via Milano (Allegato n.4 - Planimetria generale di Progetto - D-GEN-0027.)

Nello specifico, il nuovo imbocco si configura come una "nuova porta" di ingresso alla città da ponente, come anticamente avveniva risalendo le rampe che conducevano alle Porta del Chiodo e Porta Vecchia della Lanterna.

L'intervento rappresenta quindi l'occasione per ristabilire la perduta connessione del Promontorio con la città, in particolare verso ponente, ampliando l'esistente Parco Urbano della Lanterna e riqualificando complessivamente il contesto circostante, pur in prossimità dell'ambito portuale.

La nuova proposta progettuale contempera le esigenze infrastrutturali portuali e cittadine e le esigenze di riqualificazione urbana, andando a localizzare compiutamente le previste infrastrutture e consentendo altresì la valorizzazione paesaggistica del complesso monumentale della Lanterna, migliorandone l'accessibilità e la fruizione ad uso turistico.

In tale ottica il progetto presentato persegue certamente gli obiettivi del citato decreto di VIA di approvazione del PRP vigente (DEC/VIA/5395/2000), come meglio esplicitato nel seguito. In particolare, si pone l'attenzione sui seguenti elementi:

- A. ampliamento del Parco della Lanterna, in relazione alla revisione di viabilità, reti ferroviarie e spazi portuali che restano nel sottostante livello infrastrutturale/operativo;
- B. modifica delle radiali viabilistiche che si innestano sul promontorio della Lanterna;
- C. conferma dell'ipotesi di riempimento di Calata Concenter per funzione commerciale.

A. [La nuova configurazione del Parco della Lanterna](#)

L'estensione del Parco della Lanterna fa parte del Lotto 1 dell'intervento a carico di ASPI, lotto 1 oggetto di Provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) ai sensi dell'art. 27 bis del D. Lgs 152/2006, in fase di avvio.

La creazione del nuovo Parco, che si estenderà per circa 6 ettari, costituisce un elemento rilevante ai fini dell'ottemperanza.

Il progetto prevede di realizzare un nuovo grande parco pubblico che dalle antiche mura alla base della Lanterna possa scendere fino alla quota della città, attraverso la realizzazione di un grande piano inclinato in grado di raccordare la quota della terrazza nord sotto la Lanterna (+23.40 m s.l.m.) con via Milano (+11.60 m s.l.m.), proseguendo infine verso via Pietro Chiesa (+4.10 m s.l.m. - Allegato n. 5 - Parco della Lanterna - Planimetria aerofotogrammetrica - D-AUA-0017)

Il Parco della Lanterna rappresenterà il punto di arrivo del percorso ciclopedonale in corso di completamento proveniente dal Porto Antico.

Le aree verdi interne al parco potranno essere destinate per eventi e manifestazioni pubbliche, per lo sport e il tempo libero e consentiranno di riacquisire la vista del mare e di tutto il bacino portuale da Sampierdarena.

Il progetto per il Nodo di San Benigno è l'occasione per restituire alla città un'area di grande importanza per la propria identità (l'ex promontorio della Lanterna), oggi preclusa dalla complessità del nodo viabilistico urbano e portuale, recuperando la memoria dell'antica esperienza di avvicinamento alla città e alla Lanterna e richiamando l'antico sistema di bastioni,

anche attraverso la creazione di terrazzamenti in alcune aree del parco (Allegato n.6-.Parco della Lanterna - Fotoinserimento - D-AUA-0026).

La realizzazione dell'intervento consentirà una nuova accessibilità alla Lanterna da ponente, andando a risolvere la discontinuità creatasi nel secolo scorso con il taglio del Promontorio di San Benigno.

Tale intervento unitamente alla conferma della connettività da levante della Passeggiata della Lanterna, consentirà nell'insieme il potenziamento della valenza turistica del sito.

Il progetto sopra sintetizzato evidentemente risponde a pieno alla prescrizione di prevedere una maggiore area di rispetto intorno alla rocca della Lanterna rilasciata nell'ambito della richiesta verifica di ottemperanza del 2020 (Allegato n.7 - Parco della Lanterna - Fotosimulazioni - TAUA00005).

B. La modifica delle radiali portuali

La modifica delle radiali viabilistiche portuali è inserita nel Lotto 2 del progetto del Tunnel, oggetto di variante al progetto di ADSP denominato P.3121 da approvarsi con procedura separata dal sopraccitato PAUR. Tale lotto comprende la connessione sopraelevata tra Porto e A7, le demolizioni di tutte le infrastrutture interferenti con le opere per il sottopasso del parco della lanterna e la demolizione dell'esistente sopraelevata "giro Lanterna". Rispetto all'assetto infrastrutturale previsto dall'opera B del progetto P.3121 (già oggetto della precedente verifica di ottemperanza) l'intervento in questione propone una sostituzione dei viadotti originariamente previsti con un'opera di sottopasso in galleria scatolare sottostante il futuro parco della Lanterna (Allegato n.8 Planimetrie delle radiali portuali -Stato di fatto Progetto 2020/2022 e Dettaglio Lotto 2).

L'opera B già valutata prevedeva infatti quattro tipologie di collegamento:

- consolidamento della sopraelevata portuale
- allargamento della piastra della sopraelevata portuale
- nuovi viadotti di collegamento tra la sopraelevata esistente e il varco S. Benigno
- demolizione dei tratti della sopraelevata denominati "Giro Lanterna".

La realizzazione del Tunnel, unitamente al parco della Lanterna, comporta in particolare la necessità di intervenire sui seguenti ambiti della suddetta Opera B:

- superamento del previsto allargamento della sopraelevata portuale, con revisione della rotatoria e predisposizione di apposito bypass su rampa in viadotto per il collegamento tra il Varco Etiopia alto e l'autostrada A7;
- revisione dei viadotti di collegamento tra la sopraelevata esistente e il varco di S Benigno tramite la realizzazione di una galleria artificiale di connessione tra la sopraelevata stessa e una nuova rotatoria a servizio del varco (Allegato n.9 - Planimetria di confronto tra Lotto 2 e Progetto 2020 e stato attuale).

Le soluzioni sopradescritte rispondono sia alle prescrizioni del DEC/VIA 5395/2000, proponendo una compiuta ridefinizione planoaltimetrica del sistema infrastrutturale di San Benigno compatibile con la valorizzazione del complesso monumentale della Lanterna, sia a quelle indicate nella seconda verifica di ottemperanza. Con riferimento a quest'ultima verifica, tali soluzioni consentono:

- l'eliminazione della bretella stradale di collegamento tra due rami nuovi della viabilità a est e d ovest del promontorio della Lanterna;

- la completa conservazione della Passeggiata della Lanterna quale strategico collegamento ciclo-pedonale del complesso monumentale verso levante.

C. Conferma ipotesi di Riempimento di Calata Concenter

Alla luce del progetto sopra richiamato, si ritengono ottemperate le prescrizioni per consentire di confermare la previsione del PRP del 2001 di riempimento di Calata Concenter, per il quale non erano state sollevate prescrizioni di tipo tecnico funzionale (ad eccezione della specificità dei servizi ecologici), ma esclusivamente di carattere paesaggistico in relazione alla mancata valorizzazione del promontorio della Lanterna. Tale prescrizione, espressa nel citato decreto VIA di approvazione del PRP n. 5395/2000, come detto era già stata favorevolmente ottemperata nella citata procedura di verifica del 2006.

L' intervento, da tempo all'attenzione della pianificazione portuale e delle istituzioni, è stato recentemente inserito nel Programma Straordinario ex art. 9 L.130/2018 con decreto del Commissario n.5/2022 a testimonianza della confermata attualità dell'opera, utile per fornire una prima risposta alle esigenze di spazi a piazzale che insistentemente vengono richieste dalla comunità portuale, data anche l'esiguità di spazi che caratterizza il porto di Genova, anche in relazione all'orografia e morfologia del territorio.

L'ipotesi di riempimento di Calata Concenter è inoltre strettamente connessa alla realizzazione della nuova diga foranea che consentirà la creazione di un canale almeno 4 volte più ampio di quello attuale per ospitare in sicurezza le navi commerciali di ultima generazione (Allegato n.10 - foto simulazione Calata Concenter con nuova diga).

Inoltre, il riempimento di Calata Concenter è ad oggi previsto nel soprarichiamato progetto di ASPi che ne prevede il temporaneo utilizzo (opportunamente inserito e valutato nella procedura di PAUR avviata) a fini di cantiere, nei tempi di realizzazione dell'intervento.

La conferma della previsione di riempimento oggetto della presente richiesta di ottemperanza consentirà altresì un significativo risparmio di risorse pubbliche potendosi usare in via definitiva le opere realizzate da ASPi a fini di cantiere.

Prospettive della nuova pianificazione portuale

A titolo di completezza e per rappresentare il quadro prospettico di evoluzione del compendio come sarà sviluppato nel nuovo Piano Regolatore di Genova in via di redazione (previsione avvio studi di approfondimento relativi agli scenari di sviluppo finalizzati a costruire le alternative di piano: inizio 2023), occorre richiamare altri importanti elementi.

In relazione alla realizzazione della nuova diga foranea e alla necessità di creare un'adeguata offerta per lo sviluppo dei traffici commerciali in porto, nel nuovo Piano Regolatore Portuale sarà valutata la necessità, e la conseguente possibilità, di riempire altre calate del bacino di Sampierdarena (in particolare Giaccone e Inglese, in quanto fruitrici dei più ampi specchi acquei creati con la diga), considerato che ad oggi il riempimento di alcune calate è l'unico intervento che consente di recuperare spazi operativi necessari per stoccaggio e manipolazioni delle merci, con particolare riferimento ai traffici containerizzati.

La nuova diga foranea, infatti, creerà canali di navigazione protetti molto più ampi di quelli attuali, da un lato consentendo l'accosto di navi su testate e nuove linee di banchina che ad oggi non sarebbero possibili e dall'altro restituendo comunque una percezione di estensione dello specchio acqueo rispetto alle possibili visuali da terra (Allegato n.11 - Fotosimulazione per lo scenario prospettico del nuovo PRP).

In tal senso, la nuova localizzazione dell'opera di protezione consentirà di recuperare idealmente l'antico rapporto della Lanterna con l'acqua, a maggior ragione con il recupero di edifici quali quello della ex Centrale ENEL, che nella sua piena operatività di fatto intercludeva il rapporto tra il monumento e acqua.

In particolare, per la ex- centrale, dichiarata di interesse storico culturale (DPCR 09/01/2019), si ipotizza un uso pubblico dei livelli superiori dell'edificio tramite la realizzazione di un percorso sopraelevato che lo colleghi al complesso monumentale della Lanterna, ricostituendo in questo modo il rapporto del vecchio faro con l'acqua.

Tale proposta, integrata con la previsione di recupero dell'edificio storico Pietro Chiesa, costituirebbe un ulteriore elemento a completamento del processo di riqualificazione del Parco della Lanterna, restituendo anche uno sguardo più ampio sia sul mare, in termini percettivi, sia sull'operatività portuale, nella sua accezione più moderna e come elemento storico, valorizzandone altresì il significato simbolico.

Si chiede pertanto, a codesto Ministero, di tenere in considerazione nell'ambito della verifica di ottemperanza sopradescritta, anche gli elementi di prospettiva qui rappresentati che saranno sviluppati nelle successive fasi pianificatorie.

Ufficio PRPS della Direzione Pianificazione e Sviluppo di ADSP