

Porti

Genova, leader della portualità italiana

Il porto di Genova ha riacquisito da tempo il suo ruolo di maggiore scalo italiano, lasciandosi alle spalle la crisi degli anni Ottanta, “con le sirene del porto che non suonavano per mancanza di navi”, come ha scritto Alan Friedman - corrispondente in Italia del Financial Times - l'8 febbraio 1984, in un articolo intitolato “Apathetic Genoa drifts into obscurity”, dove sosteneva che una Genova senza interesse andava alla deriva senza accorgersene, e si apprestava a chiudere l'attività portuale.

Dopo dieci anni il maggiore scalo marittimo italiano compie una trasformazione quale non aveva conosciuto negli ultimi trent'anni - sostiene Fabio Capocaccia, Segretario generale dell'Autorità portuale di Genova fino al giugno scorso, testimone diretto dell'evoluzione negli ultimi vent'anni. Nel 1993 era stato privatizzato l'85 per cento delle aree portuali, insediati 17 nuovi terminalisti e acquisiti impegni dei privati per investire oltre 150 milioni di euro nel porto.

Il rilancio degli anni Novanta

La crescita del traffico che ne è seguita è stata esponenziale (grazie anche all'enorme e benefico impatto sulla portualità del Mediterraneo derivato dall'apertura del porto di Gioia Tauro). Così, se nel 1993 Genova ha ancora un traffico contenitori da anni Ottanta (tra i 200 mila e i 300 mila teu), dopo sei anni raggiunge un volume di 1,5 milioni di teu; nello stesso periodo le merci Varie sono raddoppiate, grazie alla continua crescita dei collegamenti con porti del nord Africa (un traffico di tipo convenzionale, non containerizzato). Ma soprattutto Genova registra uno sviluppo consistente nel traffico passeggeri, sia crociere che traghetti: per le cro-



Particolare di lavori di ampliamento del ponte Doria, nel porto di Genova

ciere i passeggeri sono quadruplicati, passando dai 150 mila l'anno dei primi anni Novanta agli attuali 600 mila; per i traghetti, un settore più stabile in quanto riguarda essenzialmente i collegamenti con le isole, l'aumento è costante, e da 1,8 milioni l'anno è cresciuto fino ai 2,6 del 2002.

Complessivamente, nel 2002 il porto di Genova ha superato quota 50 milioni di tonnellate di traffico complessivo, nel quale è compresa la flessione delle rinfuse petrolifere e il grande sviluppo delle merci ricche, come i container, mostrando una sostanziale (e gradita) riconversione in scalo ad alto valore aggiunto.

Il Piano regolatore

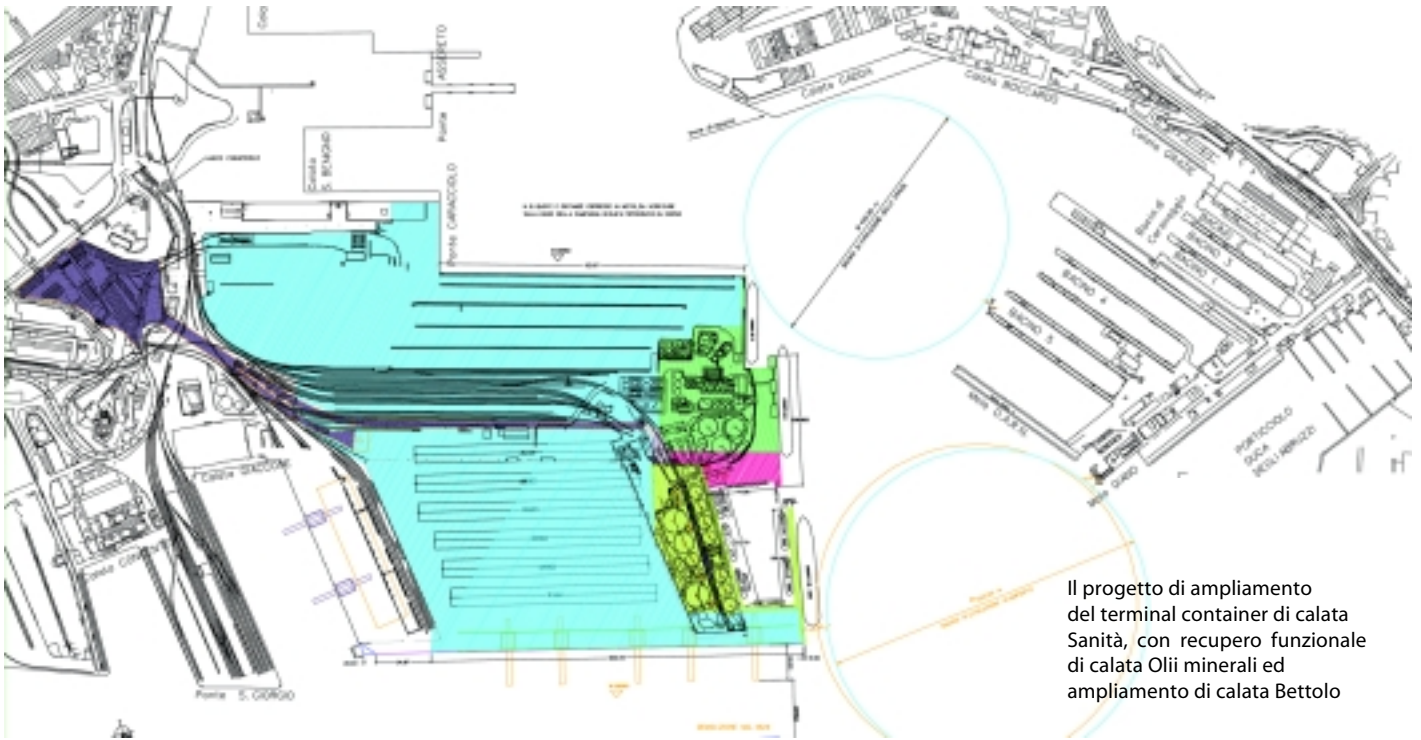
Un altro primato dello scalo ligure è il Piano regolatore portuale (Prp), che ha anticipato quelli delle altre realtà italiane ed è rivoluzionario nel suo genere, perchè coniuga sia le esigenze di un porto in crescita sia le aspettative dei cittadini per il recupero del fronte mare. Sono quindi escluse opere come quelle degli anni Quaranta e Cinquanta, come l'interramento di tratti di spiaggia, prevedendo invece espansioni a mare, al di là delle strutture già esistenti, e prevedendo la restituzione alla città di parti delle banchine.

In questo quadro si inserisce la recentissima iniziativa del Presidente della Regione Liguria, Sandro Biasotti, che sei mesi fa ha chiesto a Renzo Piano di ridisegnare l'intero fronte a mare della città di Genova; il progetto, presentato nel maggio scorso (e non ancora recepito dal Prp), riprende alcune ipotesi per lo sviluppo di seconda fase del Piano regolatore, come lo spostamento dell'aeroporto oltre la diga foranea, e amplifica lo sviluppo a mare delle attività portuali.

Si tratta di soluzioni di lungo termine, da sei a dieci anni, che per essere realizzate - sottolinea il Presidente Biasotti - richiederanno un forte e deciso impegno, sia politico che economico, con investimenti per 4 miliardi di euro in diciotto anni.

Terminal container

Per l'oggi, il Piano prevede di triplicare la superficie del terminal container di calata Sanità, creando spazi per un totale di un milione di contenitori attraverso il riempimento dello specchio acqueo fra il ponte Rubattino e calata Canzio, ma prevede anche il raddoppio del terminal Messina, all'estremità occidentale del bacino di Sampierdarena, interrando lo specchio acqueo fra i ponti Ronco e Canepa per portarlo da 250



mila a circa 500 mila di teu di capacità (per entrambi gli interventi l'avvio dei lavori è condizionato dalla mancanza di spazio e quindi dalla necessità di effettuare prima una serie di traslochi di attività).

Quanto al terminal di Voltri, realizzato negli anni Novanta, che attualmente movimentava quasi un milione di teu l'anno, il Prp punta a raddoppiarne la capacità, con nuove opere a mare e il prolungamento di altri 500 metri della diga foranea.

Terminal passeggeri e città

Per il terminal passeggeri, collocato essenzialmente nel porto vecchio, il Piano regolatore presenta alcune idee guida abbastanza innovative: dal punto di vista delle opere marittime si afferma il criterio che in un porto semicircolare non abbia senso avere moli rettangolari e specchi acquei trapezoidali, perchè gli accosti sono limitati dalla dimensione d'accesso dal mare, con nessuna influenza della base larga verso terra, mentre le superfici dei pontili sono sempre utili (lavori di questo tipo sono già iniziati e altri sono in corso).



Il piano di riassetto delle banchine del porto passeggeri di Genova



Un secondo aspetto riguarda il rapporto con la città: “noi diciamo che la città ha diritto di affacciarsi sul porto - afferma Capocaccia - però il porto è una struttura che lavora e la città non può sostituirsi ad esso”. La soluzione del Piano, sintetizzata dallo slogan “la città si affaccia su un porto che lavora”, concentra nell’arco portuale il traffico passeggeri e tutte le funzioni armonizzabili con la città; inoltre crea una struttura su due livelli lungo quasi tutto l’arco portuale: in basso le banchine, dove si svolgono le operazioni di imbarco sbarco delle navi traghetto e da crociera, mentre a 10 metri sul livello del mare si sviluppano le relazioni con la città, in particolare attraverso una passeggiata a mare lungo l’intero arco portuale (già realizzata per circa il 70 per cento).

Lavori in corso sulle banchine

In attesa di avviare i lavori più consistenti, come l’allargamento dei piazzali dei terminal container, il porto vede oggi la realizzazione di una serie di interventi sull’esistente che, pur di dimensioni limitate, riguardano comunque lavori per decine di milioni di euro, a volte caratterizzati da soluzioni innovative e con l’utilizzo di

tecnologie mutate dal settore stradale. Fra questi si segnalano l’ampliamento di banchine nel porto passeggeri, la creazione di nuovi piazzali e il ripristino strutturale di quelli esistenti. L’allargamento del lato di levante del ponte Doria, davanti alla Stazione marittima, realizzato dall’impresa Sider-Iteras, spicca per i tempi molto stretti di esecuzione: tre mesi per 6 miliardi di

lire di lavori (circa 3 milioni di euro), concentrati in un fazzoletto di terra di pochi metri di larghezza, che andava più che raddoppiato con la posa di 140 travi prefabbricate, da 13,70 metri di lunghezza, su 16 pulvini d’appoggio a loro volta appoggiati su 30 pali da 80 centimetri di diametro; i tempi stretti hanno portato a soluzioni costruttive veloci ed efficaci, specie per la realiz-





Particolari di lavori di demolizione degli edifici e sistemazione del piazzale del ponte Etiopia

zazione degli elementi prefabbricati previsti dal progetto, non più acquistati da produttori esterni ma costruiti direttamente in cantiere (eliminando anche i problemi e i tempi di trasporto, vista la lunghezza delle travi).



Riciclaggio a ponte Etiopia

Un altro tipo d'intervento riguarda l'ampliamento dei piazzali di stoccaggio al terminal Ro-Ro di ponte Etiopia, ottenuto attraverso la demolizione edifici e magazzini.

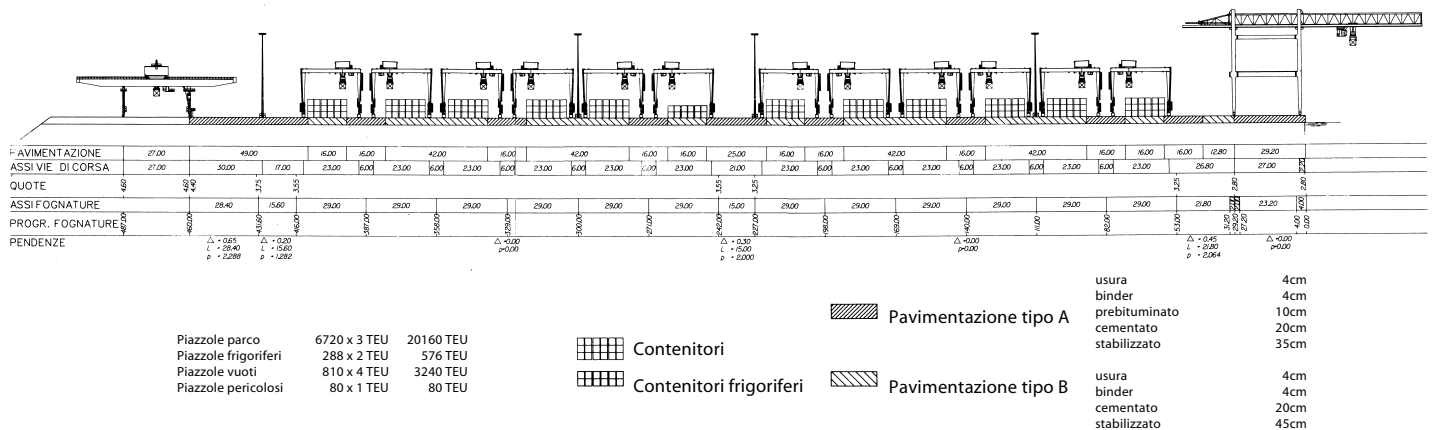
L'intervento, anch'esso della Sider-Iterras, consiste nel sostanziale riciclaggio delle strutture demolite, con il cemento armato frantumato, liberato dai ferri e riutilizzato quasi interamente come sot-

to fondo, dopo l'asportazione del terreno esistente, inadatto a sopportare i carichi previsti; inoltre, la ristrutturazione del piazzale, dove esistevano problemi di cedimento, è stata effettuata con uno strato di 25 centimetri di stabilizzato in misto cementato al 4 per cento, su tutta la superficie, realizzato direttamente in sito mediante l'utilizzo della Pulvimixer Wirtgen, al posto del misto cementato miscelato in impianto previsto precedentemente.

Stabilizzato a cemento per i cedimenti di Voltri

Un problema differente, e sotto certi aspetti preoccupante, riguarda i piazzali del nuovo terminal di Voltri: a quasi dieci anni dalla realizzazione registrano cedimenti di 20-30 centimetri lungo le vie di corsa delle transtainer gommate (i portali per la movimentazione a terra dei container), che su ogni ruota scaricano un peso di 40 tonnellate, in una fascia larga 23 centimetri; così è oggi in corso un consolidamento sistematico dei piazzali e la ricerca di soluzioni per rinforzare i punti di passaggio delle ruote.

Inizialmente si è pensato all'utilizzo della loppa d'altoforno, che presenta ottime caratteristiche leganti per calcestruzzi ad alte prestazioni e pavimenti stradali; ma i tempi di maturazione molto lunghi - 180 giorni - erano incompatibili per l'operatività del terminal, dove ogni giorno attraccano navi con centinaia di container da movimentare; da qui lo sviluppo di una soluzione derivata dall'esperienza di stabilizzazione delle terre, a calce o a cemento, che per i percorsi delle transtainer si concretizza nella realizzazione di vere e proprie travi portanti, di tre metri di larghezza per un metro di profondità, composte da tre strati: un cuscinetto sul fondo, di 15 centimetri di limo di cava miscelato a cemento; due strati di 35 centimetri di stabilizzato miscelato a cemento, in grado di assorbire quasi tutto il peso, scaricando una quota minima sul cuscinetto di fondo; una superficie d'usura (su tutto il piazzale) in bitume modificato. ■



Sezione trasversale del terminal container di Voltri con il progetto originario della pavimentazione del piazzale