

Nuovo PRP, approfondimenti con Regione Liguria e i comitati del ponente

17 Settembre 2026



Tre incontri sul nuovo strumento di pianificazione: al mattino il confronto con Regione Liguria, nel pomeriggio gli appuntamenti con il Comitato Liberi cittadini di Certosa e il Comitato di coordinamento Ponente-Palmaro.

Il percorso di definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Sistema è proseguito nella giornata di mercoledì 16 settembre con tre nuovi appuntamenti dedicati al confronto con istituzioni e territorio. Nel primo tavolo l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha illustrato gli scenari del Piano alla Regione Liguria, rappresentata dal Presidente Marco Bucci, dal Capo di Gabinetto Massimiliano Nannini e dall'Assessore allo Sviluppo economico Alessio Piana. A seguire si sono svolti gli incontri con il Comitato Liberi cittadini di Certosa e con il Comitato di coordinamento Ponente-Palmaro.

Il confronto con la Regione ha confermato la condivisione dell'impostazione generale della proposta e del metodo adottato dall'Autorità, a partire da uno dei principi del nuovo Piano: dare certezza alle funzioni e agli investimenti senza irrigidire per i prossimi decenni l'assetto dei porti.

I cambiamenti intervenuti negli ultimi cinque anni negli equilibri geopolitici, nelle rotte, nei mercati e nelle catene logistiche hanno infatti dimostrato quanto rapidamente possano mutare le condizioni nelle quali opera un sistema portuale. Regione e AdSP condividono quindi la necessità di una pianificazione che definisca un quadro chiaro per gli operatori e mantenga, al tempo stesso, la flessibilità necessaria per rispondere a trasformazioni oggi non interamente prevedibili. Un'impostazione che punta anche a superare le ambiguità interpretative tra funzioni primarie, secondarie e ammesse che in passato hanno generato contenziosi.

Altro elemento centrale è la concreta realizzabilità delle previsioni. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sarà infatti chiamato a valutarle anche sotto il profilo della sostenibilità economica degli interventi. Opere e scenari dovranno quindi essere supportati già nella fase di pianificazione da adeguati approfondimenti tecnici, ambientali ed economici.

All'interno di questo quadro, il confronto si è concentrato su alcune configurazioni del porto di Genova, sulle quali la Regione ha formulato proposte e suggerimenti di soluzioni alternative da approfondire e verificare. Per Savona e Vado Ligure non sono emersi elementi tali da segnalare osservazioni particolari rispetto all'impostazione illustrata dall'Autorità, sulla quale la Regione ha espresso apprezzamento e condivisione.

Per l'area industriale del bacino portuale di Genova, la Regione ha proposto di approfondire possibili sistemi di protezione a mare a servizio della nautica, anche in relazione all'ampliamento della darsena e alla compatibilità tra cantieristica, diporto e circoli nautici. Tra i temi posti all'attenzione anche una possibile diversa configurazione della viabilità tra l'attuale varco di Levante e Molo Giano, per

migliorare la relazione tra viabilità portuale e fruizione urbana.

Per il bacino storico commerciale è emersa una convergenza sull'opportunità di preservare la compresenza delle funzioni container e rotabili coerentemente con l'impostazione polifunzionale del Piano e con la necessità di consentire alle aree di adattarsi all'evoluzione dei traffici. Nello stesso quadro è stato affrontato il tema degli eventuali riempimenti delle calate, da valutare rispetto all'equilibrio tra le diverse funzioni e alle necessarie verifiche tecniche ed economiche.

Per le aree ex ILVA, la Regione ha indicato l'opportunità di preservarne la vocazione industriale, valutando anche attività tecnologiche e digitali connesse alla blue economy. È stata inoltre prospettata, quale ipotesi da approfondire, la possibilità di individuare a Multedo spazi per alcune attività di costruzione navale oggi concentrate nel bacino di Levante.

Particolare attenzione è stata dedicata al bacino di Pra', per il quale la Regione ha evidenziato la necessità di mantenere tra gli scenari oggetto di studio anche configurazioni della banchina più ampie rispetto a quella attualmente contenuta nella proposta di Piano. L'AdSP ha confermato la disponibilità delle diverse ipotesi già analizzate per eventuali ulteriori approfondimenti, qualora l'evoluzione dei traffici e le esigenze operative ne rendessero opportuna la valutazione e ferma restando la necessaria sostenibilità tecnica, ambientale ed economica.

Le proposte emerse saranno ora approfondite nel lavoro di definizione del Piano. La proposta presentata dall'Autorità resta quindi il punto di partenza di un processo nel quale le diverse configurazioni potranno essere sviluppate o rimodulate sulla base degli elementi raccolti e delle verifiche sulla loro concreta fattibilità.

Nel confronto con i Comitati, l'AdSP ha ripreso i temi già affrontati nel primo incontro con le associazioni dei cittadini, ribadendo l'impostazione relativa ai tempi del Piano e agli approfondimenti ambientali e scientifico-sanitari che accompagneranno il percorso di pianificazione, anche attraverso l'accordo con ARPAL e il coinvolgimento del professor Paolo Cremonesi per lo sviluppo di un'indagine epidemiologica. Sono state inoltre illustrate le ipotesi dedicate alla ricucitura tra porto e città, attraverso nuovi assi di connessione, percorsi pedonali e ciclopeditoni anche in quota, inserimento di elementi di verde e valorizzazione degli spazi di margine. Tra gli scenari presentati, il collegamento tra Porto Antico e Lanterna, la valorizzazione delle mura storiche e del quartiere del Molo e, qualora la Sopraelevata non venisse demolita, la possibilità di valutarne un futuro riuso pubblico. Una progettazione che punta a migliorare accessibilità e fruizione delle aree di interfaccia, conciliandole con la piena operatività del porto.

Il Comitato di Certosa ha richiamato l'attenzione in particolare sui temi della mobilità ferroviaria e dell'interferenza tra traffici merci in special modo quelle denominate "pericolose" e il quartiere, chiedendo che il confronto possa proseguire anche attraverso specifici approfondimenti con i soggetti competenti sulla rete. L'AdSP ha confermato la disponibilità a favorire, per quanto di propria competenza, occasioni di interlocuzione sui temi connessi all'accessibilità ferroviaria del porto e alla relazione con il territorio.

Con il Comitato di coordinamento Ponente-Palmaro il confronto è entrato direttamente su due delle questioni più rilevanti per il Ponente genovese: la ricollocazione dei depositi chimici di Multedo e la futura configurazione del porto di Prà. Sui depositi, il Comitato ha chiesto di considerare anche l'ipotesi di trasferire le attività fuori dal territorio genovese, esprimendo riserve rispetto alla soluzione ipotizzata di localizzazione nelle aree portuali industriali di Sestri Ponente che permetterebbe di allontanare dal centro abitato gli impianti industriali senza interferire con le attività cantieristiche ed energetiche presenti in porto.

Su Prà, il Comitato ha espresso contrarietà rispetto a qualunque ipotesi di riempimento del bacino e ha richiamato la necessità di accompagnare il potenziamento ferroviario con adeguati interventi di mitigazione e compensazione a beneficio dei quartieri. L'AdSP ha illustrato le diverse configurazioni finora studiate e, in particolare, il sistema di interventi di mitigazione e compensazione già previsto dalla proposta di Piano per rafforzare la relazione tra porto e territorio. Tra le soluzioni illustrate figurano un nuovo collegamento tra le due sponde del Canale di Calma, destinato a creare una connessione diretta tra la città e il Parco delle Dune, e la realizzazione di un sistema di collinette verdi lungo l'area di interfaccia. Queste ultime sono progettate per ridurre l'impatto visivo delle operazioni portuali e, allo stesso tempo, creare una barriera di separazione e protezione della passeggiata pedonale rispetto all'area destinata allo stoccaggio dei container vuoti. Interventi che accompagnano la pianificazione delle funzioni portuali con misure concrete rivolte alla qualità e alla fruibilità degli spazi di relazione con i quartieri. L'AdSP ha inoltre chiarito come eventuali ipotesi di riempimento debbano essere valutate non isolatamente, ma all'interno della riorganizzazione complessiva delle funzioni portuali, tenendo insieme esigenze di sviluppo dei traffici, operatività del terminal, sostenibilità degli interventi e rapporto con il territorio.

«Se al termine di questo percorso la proposta fosse semplicemente la fotografia di quella da cui siamo

partiti, avremmo perso un'occasione. - ha dichiarato il presidente **Matteo Paroli**. - Abbiamo presentato ipotesi costruite su studi e analisi perché possano essere messe alla prova: alcune potranno essere sviluppate in modo più ambizioso, altre rimodulate, altre ancora trovare configurazioni diverse. Gli ultimi cinque anni ci hanno insegnato quanto rapidamente possano cambiare equilibri geopolitici, rotte, mercati e catene logistiche. Sarebbe quindi un errore governare i prossimi decenni irrigidendo oggi ogni funzione e ogni spazio. Il Piano deve dare certezze a chi investe, ma anche consentire al sistema portuale di adattarsi a cambiamenti che oggi non possiamo prevedere. Dobbiamo allo stesso tempo imparare dalle esperienze del passato, superando le ambiguità sulle funzioni che hanno prodotto interpretazioni diverse e contenziosi. Flessibilità non significa indeterminatezza: ogni previsione dovrà avere una ragione industriale e dimostrare la propria sostenibilità tecnica, ambientale ed economica. Il confronto serve a migliorare le proposte; alla fine spetterà all'Autorità fare sintesi e assumersi la responsabilità delle scelte».