

PRP, presentati al comune di Genova gli scenari sui principali interventi di sviluppo futuro

18 Settembre 2026



È proseguito oggi con il Comune e la Città Metropolitana di Genova il percorso di interlocuzione promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sulle ipotesi del nuovo Piano Regolatore Portuale.

All'incontro hanno partecipato la sindaca di Genova e della Città Metropolitana Silvia Salis, il vicesindaco Alessandro Terrile, il capo di Gabinetto Marco Speciale, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Matteo Paroli, il segretario generale Tito Vespasiani e il capo di Gabinetto Silvio Fremura. Per i Municipi erano presenti i presidenti Michele Colnaghi (II Centro Ovest), Fabio Ceraudo (VI Medio Ponente), Matteo Frulio (VII Ponente) e l'assessore Andrea Visentin (I Centro-Est).

La riunione si è svolta in un clima collaborativo e ha consentito di approfondire l'impostazione generale del Piano e gli scenari elaborati dall'AdSP per gli ambiti nei quali lo sviluppo portuale si intreccia più direttamente con la città. Da parte del Comune è stato espresso apprezzamento per il metodo adottato e per la scelta di presentare le ipotesi prima dei passaggi formali, avviando un percorso che proseguirà con ulteriori approfondimenti tecnici.

Le configurazioni illustrate, è stato ribadito al tavolo questa mattina, sono il risultato di studi, analisi e verifiche condotti dagli uffici dell'Autorità sotto il profilo nautico, operativo, ambientale ed economico-finanziario. Il Piano è chiamato a misurarsi non soltanto con le necessità attuali, ma con l'evoluzione attesa delle navi, dei traffici e delle filiere produttive nei prossimi vent'anni. Allo stesso tempo, nelle aree di interazione tra porto e città, le ipotesi portuali dovranno essere sviluppate in rapporto con la pianificazione urbana, attraverso un lavoro di approfondimento nel quale le rispettive competenze possano concorrere alla definizione di soluzioni concretamente realizzabili e attente alle ricadute sul territorio.

Per il bacino portuale di Pra' sono stati presentati tre scenari principali con differenti prospettive di sviluppo. La configurazione più contenuta prevede la realizzazione a ponente di due terrapieni non banchinati, destinati a ricollocare alcune attività operative e lo stoccaggio dei container vuoti. Questa soluzione consentirebbe di liberare gli spazi più prossimi alla città e al Parco delle Dune, ampliandone la fruibilità e migliorandone la sicurezza verso i cittadini e la dotazione di verde.

L'ipotesi comprende il prolungamento del parco, terrazze a mare, pontili per collegare le due sponde del Canale di calma e un promontorio verde destinato a schermare visivamente la piattaforma operativa. Accanto a questa configurazione, il Piano mantiene uno scenario più ambizioso, precedentemente apprezzato da alcuni stakeholder ascoltati nei giorni scorsi, come maggiormente rispondente alle prospettive di crescita dei traffici e dell'occupazione. La terza ipotesi di lavoro prevederebbe dei modesti riempimenti privi di banchi amento, con previsione di impronta assai più contenuta rispetto a quella prevista dall'attuale vigente piano.

La presenza di summenzionate ipotesi consente di valutarne con trasparenza le opportunità, i costi e

le ricadute. La pianificazione di Pra', è stato sottolineato dai tecnici della ADSP, non può infatti limitarsi a misurare gli spazi necessari oggi, ma deve considerare le esigenze che potrebbero maturare nel lungo periodo e predisporre per tempo le condizioni necessarie a salvaguardare la capacità competitiva del terminal.

Anche per la ricollocazione dei depositi chimici sono state illustrate le principali due possibili configurazioni. La prima interessa l'ambito di Pra' in un contesto di sviluppo di polo energetico. La seconda prevede la riorganizzazione delle attività all'interno dell'area industriale di Porto Petroli, attraverso la realizzazione di depositi interrati e un nuovo assetto degli spazi concepito per assicurare adeguati livelli di sicurezza e compatibilità, sia per le attività già insediate sia per quelle connesse alla futura ricollocazione.

Le valutazioni proseguiranno per verificare quale soluzione possa determinare un miglioramento effettivo rispetto all'assetto attuale, garantendo al tempo stesso sostenibilità tecnica ed economica, sicurezza e piena funzionalità delle attività portuali e industriali.

La nuova diga foranea costituisce il presupposto per una più ampia riorganizzazione del bacino portuale di Levante, al quale assicurerà migliori condizioni di accessibilità nautica e maggiori possibilità di razionalizzazione degli spazi. In questo quadro, per le riparazioni navali il Piano supera l'ipotesi iniziale di un nuovo bacino di carenaggio di circa 400 metri e, sulla base degli approfondimenti sviluppati con le imprese, individua come soluzione più concreta l'adeguamento e il prolungamento fino a circa 360 metri di un bacino esistente. Un intervento coerente con la domanda del mercato europeo, capace di ampliare l'operatività del comparto senza impegnare ulteriori superfici portuali e specchi acquee e di rafforzare il ruolo internazionale di Genova nelle riparazioni navali.

Le nuove condizioni determinate dalla diga consentono inoltre di prevedere un significativo ampliamento della darsena del Waterfront di Levante e una più funzionale organizzazione delle aree destinate alla nautica, allo yachting e alle riparazioni navali. L'obiettivo è valorizzare in modo unitario le diverse vocazioni del bacino, sostenendo un sistema industriale nel quale Genova ha già raggiunto una posizione di primo piano e accrescendo, al tempo stesso, la disponibilità e la flessibilità degli spazi in occasione dei principali eventi cittadini.

Particolare attenzione è stata riservata alle misure di mitigazione e alle connessioni tra porto e città. Per il waterfront genovese sono state illustrate ipotesi di percorsi ciclopeditoni in quota capaci di collegare il Levante al Parco della Lanterna attraverso passerelle, aree verdi e nuovi punti di accesso, senza interferire con le attività operative sottostanti.

Le soluzioni sono state elaborate tenendo conto dei differenti scenari futuri relativi alla Sopraelevata, senza anticipare decisioni che dovranno maturare nell'ambito della più ampia pianificazione cittadina e dopo il completamento del Tunnel Subportuale. Sono state inoltre considerate nuove connessioni con alcuni beni di interesse storico e culturale situati all'interno delle aree operative, tra cui l'edificio Pietro Chiesa e l'ex centrale a carbone Enel. L'obiettivo è renderli più accessibili e valorizzarli come testimonianze della storia industriale e marittima di Genova, garantendo al tempo stesso la sicurezza e la piena funzionalità delle attività portuali. Il Piano comprende infine interventi di razionalizzazione delle banchine e degli spazi operativi di Sampierdarena, per adeguarli alle caratteristiche delle navi moderne e migliorare il rapporto tra banchine e piazzali. In questo quadro rientrano il riassetto delle calate e la previsione, a Sampierdarena Ponente, di un nuovo polo per le rinfuse, funzionale a mantenere la polifunzionalità dello scalo e a sostenere le filiere industriali e produttive collegate al porto.

*«Il Piano Regolatore Portuale non può limitarsi a fotografare il porto di oggi: deve creare le condizioni perché Genova rimanga competitiva nei prossimi vent'anni», ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale **Matteo Paroli**. «Le configurazioni presentate non sono disegni astratti, ma il risultato di studi, approfondimenti e verifiche sulle prospettive dei traffici, sull'evoluzione delle navi e sulle esigenze future delle diverse filiere. In alcuni casi queste analisi hanno prodotto indicazioni molto chiare; ciò non esclude il dialogo, ma richiede che ogni valutazione parta dalla conoscenza dei vincoli e delle conseguenze concrete di ciascuna scelta. Pra' è l'ambito nel quale questa responsabilità emerge con maggiore evidenza. Se ragionassimo soltanto sulla situazione attuale, verrebbe meno la funzione stessa della pianificazione. Dobbiamo valutare oggi quali spazi e infrastrutture potranno essere necessari domani per tutelare traffici, occupazione e capacità competitiva. Abbiamo quindi presentato una configurazione più contenuta, attenta alle sensibilità espresse dal territorio, e uno scenario più ambizioso, perché il percorso di approfondimento consenta di misurare con chiarezza ciò che ciascuna alternativa può garantire nel lungo periodo. Sui depositi chimici abbiamo mantenuto fede all'impegno di contribuire concretamente alla ricerca di soluzioni per ricollocazione, individuando alternative in ambiti portuali caratterizzati da funzioni industriali già consolidate. L'Autorità può studiare le soluzioni, verificarne la fattibilità e inserirle nel Piano; la loro attuazione richiede però che esistano tutte le necessarie condizioni tecniche, economiche e giuridiche. Ritengo indispensabile il dialogo con il Comune laddove le previsioni di sviluppo del porto incontrano la pianificazione urbana. È in queste aree che occorre lavorare con maggiore attenzione per ridurre le interferenze e restituire ai cittadini, ovunque sia possibile, spazi più vivibili, accessibili e di maggiore qualità. Le aree verdi, le*

schermature, i percorsi ciclopedonali e le nuove connessioni non sono elementi ornamentali, ma parti sostanziali del Piano. La sfida è migliorare la relazione con la città e, nello stesso tempo, garantire al porto le condizioni per continuare a generare traffici, lavoro ed economia».

Il percorso proseguirà nelle prossime settimane attraverso ulteriori approfondimenti tecnici sulle ipotesi illustrate, con particolare attenzione agli ambiti nei quali le trasformazioni portuali presentano le ricadute più dirette sul territorio urbano.