



per il COMUNE DI GENOVA

Direttore Direzione Infrastrutture e Difesa del Suolo; e RUP
direzioneopereidrauliche@comune.genova.it
Ing. Stefano Pinasco
spinasco@comune.genova.it

Direttore Direzione Urbanistica
direzioneurbanistica@comune.genova.it
Arch. Laura Petacchi
lpetacchi@comune.genova.it

Direttore Direzione Valorizzazione Patrimonio e Demanio Marittimo
direzionepatrimonio@comune.genova.it
bandivalorizzazione@comune.genova.it
Dott.ssa Simona Lottici
slottici@comune.genova.it

Responsabile Tecnico del Progetto (RTP)
Ing. Bruno Ballerini
studioballerini@gmail.com

per la REGIONE LIGURIA:

Settore Valutazione Impatto Ambientale
via@regione.liguria.it
Dott.ssa Paola Carnevale
paola.carnevale@regione.liguria.it
Dott. Luca Iacopi
luca.iacopi@regione.liguria.it

Dirigente Tutela del Paesaggio, Demanio Marittimo
Arch. Corinna Artom
corinna.artom@regione.liguria.it

per la SOPRINTENDENZA MIBACT:

Soprintendenza Liguria Area Genova-Levante
Arch. Francesca Passano
francesca.passano@beniculturali.it

Genova, 25 maggio 2020

Oggetto: <<Opere di adeguamento funzionale del molo di protezione e delle banchine del porticciolo di Nervi, in Comune di Genova, al fine della stabilizzazione del fondale del paraggio in corrispondenza del porticciolo stesso - **OPERE DI PRIMO STRALCIO: scogliera soffolta e rifioritura scogliera esistente** (codice MOGE 20119)>>; **livello di progettazione esecutivo.**

In riferimento alle opere in oggetto sottoposte a relativa procedura di gara G00286 pubblicata il 24/04/2020 e avente scadenza il 27/05/2020, con la presente **si accoglie con favore lo stralcio del pontile di imbarco alla testata del molo dalle opere in oggetto;** e ciò per una serie di ragioni da noi già manifestate in altre sedi e che qui ribadiamo in sintesi:

- la posizione del pontile risulta inusuale e pericolosa in quanto esposta all'attacco ondososo;
- lo sviluppo della struttura, così prolungata verso sud, tende ad intercettare il moto ondososo e a incanalarlo all'interno dello specchio acqueo;
- il manufatto, così esposto all'attacco diretto delle mareggiate è particolarmente soggetto a danni;
- l'impatto paesaggistico che si determinerebbe sarebbe grave e stridente con l'immagine delle falesie naturali frontistanti.

Tuttavia, tale provvedimento di stralcio non ci esime dall'avanzare ulteriori osservazioni ad esso immediatamente conseguenti:

1) **La mantellata di scogli alla testata del molo** - così come risulta configurata nelle nuove tavole di progetto avanza, seppur di poco, verso la falesia naturale frontistante, determinando di fatto un restringimento dell'imboccatura del porticciolo proprio nel lato ovest del canale dove si registra una corrente delle acque in uscita; la qualcosa inibirebbe, o quanto meno ridurrebbe decisamente, l'interazione tra correnti interne ed esterne, nonché la possibilità di trasporto verso il mare aperto di sedimenti che così stazionerebbero nello specchio acqueo, favorendone l'insabbiamento.

A ns. avviso, occorre evitare in ogni modo di compromettere l'imboccatura del porticciolo, sia nella sua parte emersa, sia nel fondale, e ciò a maggior ragione, se tra l'altro si considera che la funzione di ricambio idrico, un tempo favorita da un paio di brecce trasversali al fondo del molo, è impedita dal loro attuale intasamento;

2) **salpamento degli scogli al piede della falesia di levante:** in perfetta continuità con il principio appena citato, si concorda con il previsto salpamento, così come espresso con efficacia: "Per quanto riguarda l'accumulo di scogli lungo il piede della falesia posta a levante dell'imboccatura portuale, **si ritiene che generino un ulteriore restringimento della**

stessa, a causa del quale si genera una concentrazione di energia del moto ondoso incidente e pertanto ne è prevista in parte la rimozione" [Relazione Tecnico Illustrativa, livello prog. esecutivo, pag.18-19].

[Si segnala che tale salpamento non compare indicato nelle tavole di progetto: v. in particolare fig. 2 pag.3 della Relazione Geotecnica; e tav. 03 Planimetria generale di confronto (gialli e rossi)];

3) Riguardo alla cd.a "rifioritura" della scogliera di protezione del molo esistente in rapporto all'introduzione della soffolta, si lamenta che ad una così rilevante opera di difesa non si accompagni un ridimensionamento, o per lo meno un mantenimento entro il suo attuale confine, della scogliera addossata al molo. Nel progetto, invece, essa avanza il suo profilo verso sud determinando un impatto paesaggistico "ciclopico" che ricalca i cattivi esempi delle mantellate dei depuratori di Quinto-Bagnara, di Sturla, o della diga ovest di Recco.

Non si capisce quale sia il vantaggio sotto il profilo paesaggistico, così come vantato dall'introduzione della soffolta, se essa non assicura un grado di protezione tale da rendere possibile un corrispettivo ridimensionamento della scogliera addossata al molo.

A tale proposito si cita il precedente progetto di fattibilità (PFTE prodotto da ITEC), il quale - pur non contemplando l'introduzione della soffolta - si preoccupava comunque dell'aspetto dimensionale e dell'impatto generato dall'allargamento della sagoma del molo esistente: "Le dimensioni di tale intervento sono state contenute sia in altezza (inferiore a m. 2,50 s.l.m.) che in larghezza, al fine di mitigarne l'impatto visivo e alterare il meno possibile le caratteristiche ambientali e paesaggistiche del sito" [pag.10, 3°cpv. Relazione Illustrativa, livello di prog. Fattibilità Tecnica ed Economica, ITEC].

In difformità rispetto a tale indirizzo, nella Relazione Idraulico marittima del progetto esecutivo, pag. 25, p.to 5.1.2., è scritto: "Su richiesta dell'Amministrazione è previsto di allargare la berma di sommità della scogliera esistente per tutta la sua lunghezza, raccordando l'estremità lato mare del nuovo pontile in testata con la radice di ponente della scogliera esistente." A questo proposito si domanda se l'Amministrazione abbia competenze tecniche al riguardo, e quale sia la ragione effettiva dell'allargamento della berma, dato che, tra l'altro, durante gli stessi sopralluoghi in preparazione al progetto, è stato osservato che l'attuale berma di sommità è già di per sé molto larga." [v. Relazione Tecnica Illustrativa, livello prog. esecutivo, pag. 6, 3° cpv.].

Inoltre, è chiaro che "il raccordo tra l'estremità lato mare del pontile e la radice di ponente della scogliera" viene meno, a seguito dello stralcio del pontile stesso e quindi, per forza di cose, il profilo della mantellata va rivisto e può essere ridimensionato.

A conferma di quanto sopra, si cita infine quel che viene affermato dalla stessa relazione: "Le onde si incanalano attraverso l'imboccatura portuale con maggior vigore rispetto al passato, quando il molo frangiflutti era protetto da una scogliera di dimensioni più contenute verso ponente rispetto a quelle attuali (...)"[Relazione Tecnico Illustrativa pag. 6, Lo stato dei luoghi, 1° cpv.]

Tutte queste osservazioni concorrono, a ns. avviso, a rendere auspicabile una riduzione della scogliera addossata al molo e comunque non certo ad un suo avanzamento.

Riassumendo quanto sopra:

- si conferma il proprio favore per lo stralcio del pontile d'attracco in testa al molo e per il salpamento degli scogli ai piedi della falesia di levante;
- si esprime netta contrarietà a qualsiasi restringimento dell'imboccatura del porticciolo, così come all'allargamento della berma e a qualsiasi avanzamento della sagoma della scogliera verso il mare aperto.

Restando a disposizione per ogni chiarimento, si ringrazia per l'attenzione e si inviano i migliori saluti,

per ITALIA NOSTRA,
genova@italianostra.org

il Presidente Ermete Bogetti

per AMICI DELLA BAIA DI NERVI
residenti baianervi@gmail.com

il portavoce Mario Tommaso Massone

per CANOAVERDE
canoaverde@canoaverde.org

il Presidente Federico Benanti