PERIODICO DI ATTUALITÀ E CULTURA MARINARESCA - ANNO X NUMERO UNICO 2005/2005 (una copia Euro 5)
Tariffa R.O.C. - "Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale" - D.L.353/2003 Conv.in legge 27.02.2004 n°46 Art.1 Comma1 D.C.B. Genova - (contiene I.P.)

Porti & servizi tecnico nautici



Angopi Eba la svolta del 2005

SERVIZI NAUTICI

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI



Le molteplici, multicolori mani di tinta che a Genova si sono aggiunte e sovrapposte sul progetto di sviluppo del suo porto sembra abbiano infine apportato un definitivo equilibrio cromatico al cosiddetto 'Affresco' ideato dall' architetto Renzo Piano, accontentando i sensi estetici delle varie anime commerciali, industriali nonché amministrative coinvolte nella complessa opera di trasformazione.

Cartina di tornasole della fondamentale coesione sull'innovativo schema potrebbe essere delineato dall'incontro di fine novembre tra il direttore generale del ministero delle Infrastrutture e Traporti Silvio Di Virgilio, i responsabili del porto di Genova, l'architetto Piano e soggetti bancari internazionali interessati alla dimensione finanziaria del progetto.

Sulla base di queste premesse, la graduale realizzazione dell'Affresco dovrebbe dunque ricevere un decisivo impulso, consentendo un successivo sviluppo di spazi, impianti e arredi sostanzialmente tenuti sulla rotta tracciata dall'Architetto. E soprattutto tornando a inseguire d'appresso i tempi sempre più esigui concessi dall'evoluzione dei trasporti marittimi, con infrastrutturazioni razionali per ossigenare il porto, scongiurandovi le incombenti asfissie operative.

L'urgente necessità di 'attualizzare' la risposta genovese all'imperiosa pressione dei traffici via mare non è di recente data. Proiezioni di alcuni anni fa già lo preannunciavano con chiarezza. E davano in fuori gioco i porti incapaci di adeguarsi con tempestività alle sopravvenute nuove regole; da qui il fiorire di progetti atti a mantenerli in competizione.

Tra questi, assai particolareggiato, il 'Genova Due' che l'ormeggiatore genovese Dario Dondero aveva elaborato già sul finire degli anni '90, disegnando - o meglio, anticipando sorprendenti attinenze col successivo 'Affresco' dell'architetto Renzo Piano.

Profondo conoscitore della storia e attualità portuale genovese il poliedrico ex appartenente al Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova (*vedi alla pagina XVI dell'allegato di seguito pubblicato*) aveva individuato e motivato nel suo progetto di espansione portuale l'unica strada percorribile che consentisse alle attività portuali di ampliarsi in un contesto orografico pressoché proibitivo. Idee di 'tinta' decisamente avveniristica, ma tutt'altro che fantasiose, e assai rispettose del loro impatto ambientale. Idee che Dondero, nel frattempo mancato, non ha avuto la soddisfazione di vederle poi in parte fissate nell'Affresco, come si può constatare. Ma che sottoposte al vaglio di alcuni esperti avevano raccolto ammirati consensi. Non ultimo il plauso del 'Giornale degli Ingegneri' al quale, pur saltuariamente, l'Antico ormeggiatore collaborava con propri scritti.



DOSSIER

A.N.G.O.P.I.

Viaggio nel porto del futuro

Genova 2
il cervello di Dario


dario dondero
PORTOLANDO DI QUA,
PORTOLANDO DI LA'

PORTO DI GENOVA

Non avrai altro spazio che il mare!

FINE DELL'ESPANSIONE LUNGO LA COSTA

Lo sviluppo del porto di Genova lungo la costa, sia essa di levante e di ponente, è giunto al termine. Ciò è avvenuto, in forme decisamente clamorose, sul finire del 1999. All'altolà imposto dalla situazione geografica si sono aggiunte infatti le esasperate manifestazioni di rigetto delle delegazioni genovesi del ponente. Esse hanno mostrato sufficiente energia per dire che non sono più disposte a subire ulteriori scippi nei confronti del loro territorio e dei residui fazzolettini di spiaggia. Con estrema chiarezza e determinazione hanno ribadito che sono tutt'altro che sedotte dalla prospettiva di finire ulteriormente conficcate in un ambiente sempre più inquinato, sempre più malsano, sempre più invivibile. I cittadini non sono più disposti ad essere sacrificati alle esigenze del porto. Giustamente, pur collocandolo tra i principali volani dell'economia genovese, non accettano più ch'esso debba essere considerato una specie di ara, destinata al sacrificio di tutti e di tutto.

Il fatto che sia andata avanti per secoli la prassi di strappare al tessuto cittadino aree più o meno vaste per trasformarle in banchine, capannoni o altro, non significa affatto che lo scippo sia ineluttabile, inarrestabile e senza limiti di tempo. Con i suoi innumerevoli esempi la storia di tutti i tempi è lì ad insegnarci che quando non era e non è più possibile sfruttare un terreno, una miniera, un giacimento bisognava (e bisogna tuttora), volenti o nolenti, scegliere altri terreni, individuare altre miniere, altri giacimenti. È una legge fisica che vale anche per il porto poiché l'offerta di spazio cittadino è oggi ridotta a zero, tanto è vero che, invertendo la tendenza, è la città che ai giorni nostri invade il porto, incastrando nei suoi gangli vitali ulteriori difficoltà.

Esaurita la possibilità di sfruttare la costa, resta naturalmente sempre valida e incondizionatamente auspicabile la possibilità di perforare in più parti l'Appennino per dare respiro al porto, ma lo sviluppo di questo in termini prettamente portuali (banchine e relative attrezzature, spazi aperti o chiusi e quant'altro) è ormai, in maniera obbligatoria, indirizzato dalla parte opposta, cioè verso il mare. Certo sarebbe fin troppo ingenuo chi si aspettasse un sì entusiasta e unanime per un orientamento così concepito, ma quella è la strada da percorrere a dispetto dei tanti cacasenno che vorrebbero vedere Genova, seduta, immobile, un po' malinconica, immersa nei dubbi o nei ricordi perduti, come la madre di Whistler.



L'enclave portuale genovese del Molo, dove nacque e visse per molti anni Dario Dondero, nel particolare di un quadro di Giorgio Oikonomoy

PIANO REGOLATORE PORTUALE

Sono ormai anni che si parla del Piano Regolatore Portuale e si dedica una speciale attenzione al recupero degli specchi acquei o "cantie" e quindi ad un radicale rinnovamento delle banchine a pettine nel Bacino di Sampierdarena e della Lanterna, dal ponte Nino Ronco fino alla calata Canzio, per realizzare una banchina lineare lunga circa 3.235 metri, perfettamente allineata, salvo la sporgenza della testata del ponte S. Giorgio e la leggera rientranza tra lato di levante del ponte Rubattino e la calata Canzio. Con l'operazione prevista nel PRP si dovrebbero trasformare gli specchi acquei in piano banchina recuperando un'area di circa 565 mila metri quadrati (vedi sottostante schema e *Fig. 1*).

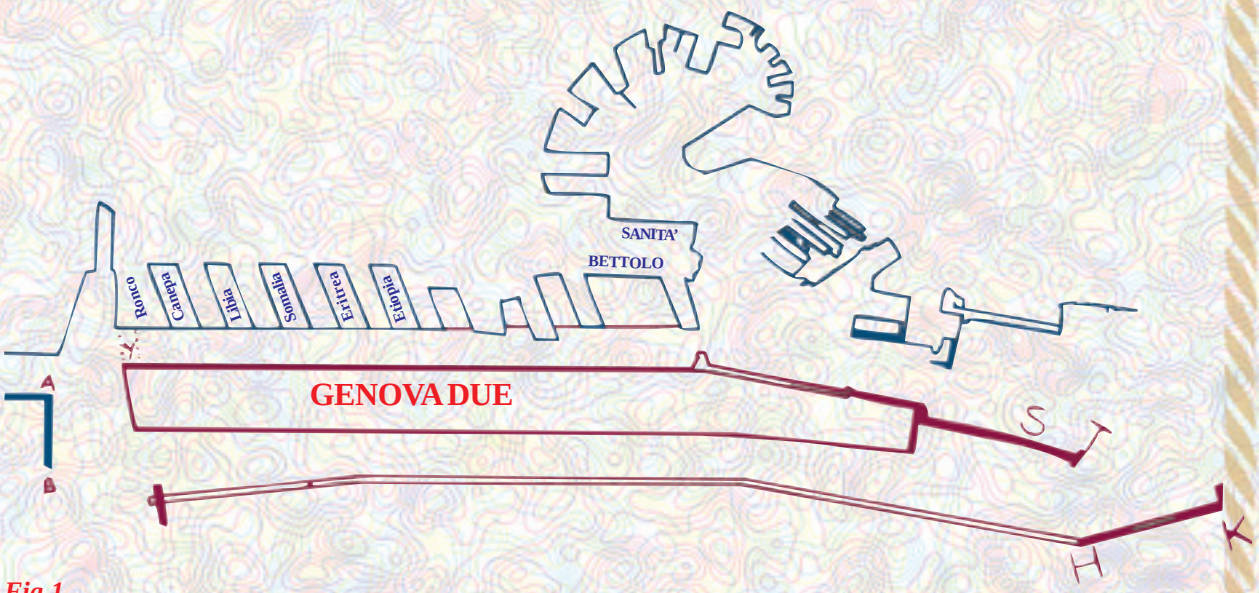


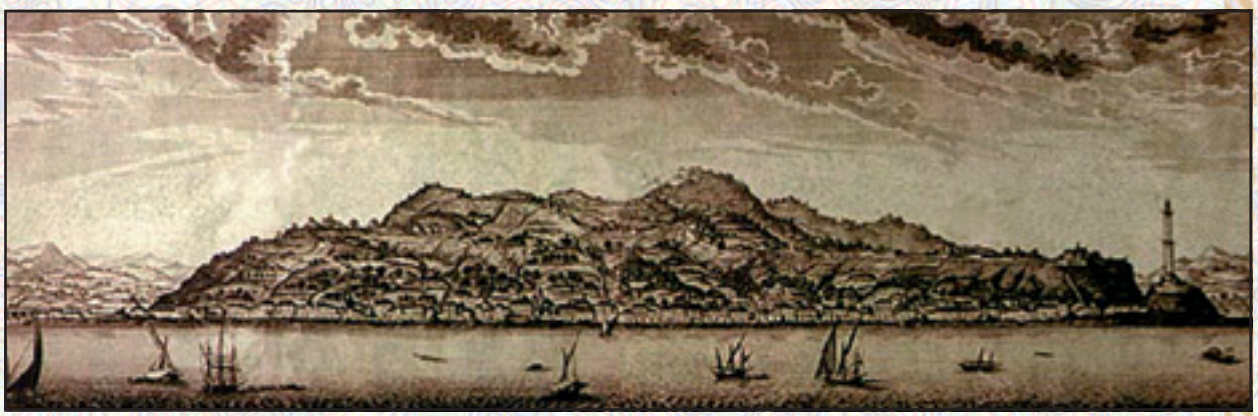
Fig.1

ponte N. Ronco <——— m 3.235 ———> calata Canzio Avamporto

Banchina lineare compresa tra il N. Ronco fmo alla calata Canzio

⇦ canale di calma ⇨

W attuale diga foranea l lunga circa m 4.000 E



Il tratto costiero di Ge-Sampierdarena interessato da 'Genova 2' in un'antica incisione

A dirlo in tutta franchezza, per un piano regolatore che si proietta nel futuro per i prossimi dieci anni, non si direbbe che il recupero in questione sia poi così imponente come si vorrebbe far credere, dal momento che m^2 565 mila divisi per 10 anni rappresentano un'area di m^2 56.500 all'anno, cioè 5,65 ettari, che non sembrano davvero la fine del mondo. D'altra parte, valutando i fatti e non le parole, più che di acquisizione di nuovo spazio sarebbe forse più esatto parlare di trasformazione dello spazio acqueo in spazio terrestre.

In effetti gli specchi acquei di cui trattiamo (l'ex Bacino Mussolini, poi Bacino di Sampierdarena) non sono mai stati messi in disarmo e perciò inutilizzati. Al con-

trario, si direbbe che abbiano dato più di quanto fosse lecito aspettarsi. Concepiti per navi lunghe m 120 e quindi già fuori misura nel secondo dopoguerra, con le navi "Liberty" da m 135, nonostante tutti i loro evidenti limiti, essi hanno continuato a servire quando il tempo ne rivelava sempre più le carenze in relazione alla navi che andavano ingrandendosi e allungandosi, fin troppo velocemente.

Le grandi navi portacontenitori hanno poi messo in piena evidenza il fatto che si era giunti al termine e che si poneva la necessità di una più adeguata risistemazione, da ciò la progettazione dei riempimenti. In conclusione, vorremmo fosse chiaro che con quel progetto, non si ottiene affatto un nuovo spazio, semplicemente lo si trasforma perché sia più funzionale. Può sembrare un gioco di parole, ma non lo è. Cambiare 10 dollari e ottenere 20 mila lire non significa acquisire maggior ricchezza. Si trasforma semplicemente un valore, ma non si è più ricchi. Nella fattispecie ci si adegua semplicemente alle esigenze dei nuovi vettori.

Per intenderci, l'effettiva acquisizione di nuovo spazio portuale, si è avuta - nel bene e nel male - con la costruzione di Voltri. Secoli prima si era avuta con la costruzione del Molo Nuovo, poi col Lucedio, il porticciolo Duca degli Abruzzi. Si potrà avere nel prossimo futuro, come vedremo, sottraendo al mare una minuscola porzione e questo sì, sarà davvero - in assoluto - ancora nuovo spazio acquisito al porto.

Ciò premesso, va detto che è dunque fuori strada chi giudicasse il piano regolatore portuale una sorta di "rivoluzione" interpretando erroneamente i nefasti tempi burocratici relativi agli esami e ai contro esami cui è stato sottoposto dalla Regione, dalla Provincia e dal Comune e addirittura assoggettato al placet della commissione romana del VIA, forse in omaggio al federalismo avanzato.

A dispetto dei tanti ritardi che affliggono il porto di Genova, esso non rappresenta nulla di più che il timido e lentissimo approccio ad una realtà che invece corre come il vento. Da quel piano regolatore, per dirla tutta, ci si sarebbe aspettati qualcosa di molto più ambizioso, tanto più che da decenni di questo piano regolatore se ne parla quasi si trattasse della biblica moltiplicazione dei pesci e del pane.

Se questo è il metro per ampliare il porto di Genova è davvero il caso di chiedersi quanti decenni dovremo aspettare per acquisire effettivamente nuovo spazio portuale e per vedere realizzato non già l'ormai mitico "terzo valico", bensì i più valichi necessari per smaltire l'auspicabile, crescente volume di traffico. Anche questo è un dato sul quale non sempre la riflessione e la consapevolezza del problema riescono a fare procedere le cose con maggiore snellezza.

Troppo spesso si parla di spazio portuale, molto meno vi è (in tanti) la percezione che un porto (e tutti i suoi possibili nuovi spazi) non è l'alfa e l'omega del trasporto, ma semplicemente un suo segmento, pur senza nulla togliere alla sua importanza. Sotto questo profilo, purtroppo, sono ancora troppi coloro che pensano al porto come ad una realtà a sé stante o ad un puro e semplice contenitore, ad un grande deposito in cui è importante sbarcare e/o imbarcare la merce. Non li sfiora neppure il pensiero che un porto che si rispetti non è che un'enorme tramoggia, un complesso nastro trasportatore attraverso il quale la merce deve uscire con la stessa rapidità con cui entra ed entrare con la stessa rapidità con cui esce.

Se non si riesce a comprendere questi dati elementari non si riesce neppure a capire che il terzo valico è una vitale valvola di sfogo, che dovrebbe già essere in funzione e non di là da venire. In effetti, tra le pieghe di preoccupazioni ambientaliste, sacrosante in generale, ma non di rado su posizioni integraliste, questa soluzione è intesa finora, da taluni, come una sorta di tiro al piccione, una gara a chi riesce a mettere più bastoni tra le ruote del progetto. Un traforo è inteso come la fine del mondo, lo spostamento di una pietra o il taglio di un ontano cresciuto spontaneamente sul greto di un torrente una forma di sacrilegio.

Resta la speranza che la ragione prevalga su qualsiasi forma ideologica in vista di un traffico che tutti ci auguriamo di vedere crescere in misura esponenziale. Ma ci auguriamo tutti, nello stesso tempo, che chi deve farlo si dia una mossa per evitare che il porto faccia la stessa fine del rospo che, a furia di gonfiarsi, scoppiando finì per schiattare.

L'OPINABILE IPOTESI
CIRCA IL RIEMPIMENTO DEL CANALE DI CALMA

Secondo le notizie pubblicate dalla stampa locale - che riteniamo vadano assunte con larghissima riserva - alcuni operatori portuali avrebbero manifestato l'idea di non limitare il riempimento agli specchi acquei compresi fra il Nino Ronco e la calata Canzio, bensì di riempire anche il canale di calma del Bacino di Sampierdarena e della Lanterna. Se fosse realisticamente possibile, con questa soluzione si otterrebbe un'ulteriore area di circa 650.000 metri quadrati, come evidenzia la figura 2.

Fig. 2

N. Ronco <———— m 3.235 ————> Canzio Avamporto

Banchina lineare dal ponte N. Ronco a cal. Canzio

^ ^ ^ Canale di calma ^ ^ ^

Sup. acquea ±m² 650.000 (lungh. m 3.235 x m 200 largh.) (valore medio)

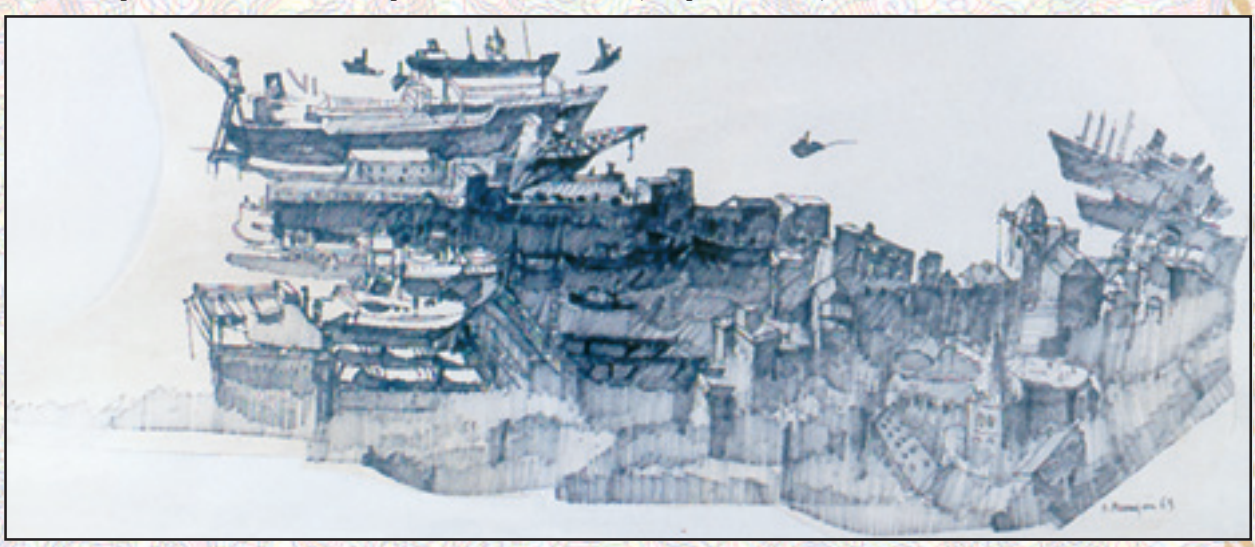
Attuale diga foranea

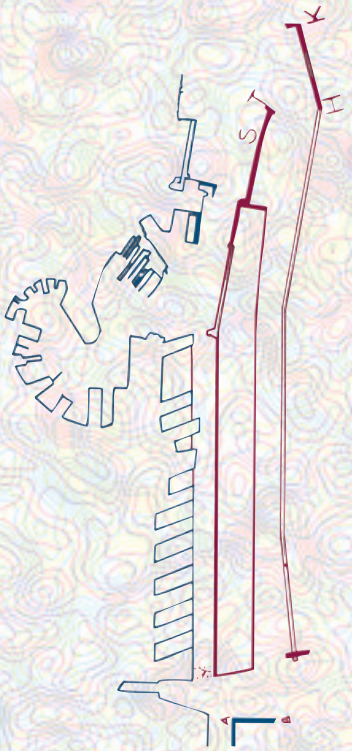
Tuttavia, chi osservi per un attimo la figura 2 si rende conto che, evidentemente, sono rimasti nella penna degli articolisti i pesanti aspetti negativi insiti in simile cervellotica soluzione. Così come è stata prospettata - magari con abbondante, involontario fraintendimento - essa risulta infatti del tutto fuori della realtà. Quando infatti, per assurdo, fosse realizzata, l'unica banchina utilizzabile per l'ormeggio operativo delle navi resterebbe il lato ponente del ponte N. Ronco (m 322) con ormeggi soggetti alle veloci correnti del torrente Polcevera in caso di forti piogge e alla forte risacca con burrasche da libeccio o scirocco. L'altra banchina, teoricamente disponibile, sarebbe la calata Oli Minerali, che in effetti è improponibile per: a) gli attuali impianti, che si dovrebbero smantellare, non esclusa la conseguente bagarre e gli interminabili strascichi giudiziali; b) gli scarsi fondali disponibili lungo la banchina (da m 7, m 5,9, m 4,4) e per tale ragione utilizzata dalle petroliere solo in ormeggi di punta; e) le proibitive condizioni di risacca dovute allo scirocco. Ovviamente non potrebbe essere utilizzata la parte estema della diga foranea, adibita a frangiflutti.

Come si vede l'idea di eliminare il canale di calma per recuperare l'area ch'esso occupa - non scartando affatto, ripetiamo, l'ipotesi ch'essa sia stata fraintesa - fornirebbe certo più spazio alle merci, ma riserverebbe soltanto il lato di ponente del ponte Nino Ronco agli attracchi delle navi. Qualcosa di simile alla costruzione di una megacistema fornita di una stiva da 50 tonnellate...

Vedremo più avanti che questo canale di calma potrà essere sfruttato, al contrario, in maniera un po' meno lunare, ma questo sarà possibile soltanto quando sarà stata costruita, parallela all'attuale, una nuova diga foranea, quindi una nuova area portuale, che chiameremo per ora GENOVA DUE (G2, per comodità).

Particolare del porto di Genova (ancora l'enclave del Molo) in una composizione di Attilio Mangini





NON CIARLE, MA OPERE DI BENE

L'ambizione di creare nel Mediterraneo una zona appetibile, un porto in grado di intercettare parte del traffico marittimo, diretto finora ai grandi porti del Nord Europa, per quanto legittima sia, non è detto che debba realizzarsi chiamando semplicemente in aiuto la buona fatina e la sua bacchetta magica. Se è consentito citare una nota provocazione di Eugenio Scalfari, sarà il caso di ricordare che Genova non è "il birillo rosso di Foligno", cioè l'ombelico del mondo.

La globalizzazione chiama in causa porti concorrenti - Singapore e Hong Kong valgano d'esempio per l'Estremo Oriente - in cui la filosofia degli aiuti protezionistici, il cosiddetto dumping (specialità coreana!), non appaiono così delittuosi come avviene nel mondo occidentale e infatti sono erogati senza fare tante storie. Del tutto assente lo spirito sportivo poiché la concorrenza non è una regata né una partita a tennis. Tenendo ben presente quelle realtà (si pensi al settore cantieristico asiatico e ai suoi contraccolpi in Italia), è necessario capire fino in fondo cosa significa porsi in diretta concorrenza con quei porti asiatici, con taluni del Mediterraneo e con quelli del Nord Europa. È dubbio se tutti gli interessati sono in grado di capire che il semplice tentativo di misurarsi con simili giganti rende obbligatorio creare condizioni locali assolutamente eccezionali.

Sia dunque più che benvenuta - finalmente!!!- un'energica azione politica italiana in casa UE affinchè i commissari Monti e De Palacio comincino a osservare tutti indistintamente i porti europei con lo stesso tipo di lenti; affinchè adottino lo stesso tipo di occhiali, eguali per tutti, e, di conseguenza, mettano in cantina il microscopio a 10 milioni di ingrandimenti con cui, finora, esaminano le pagliuzze dei porti mediterranei e gli occhiali a cul di gotto con cui non riescono a vedere le travi dei porti del Nord Europa. Nel quadro di una politica d'attacco, inoltre, bisognerà far sì che le cosiddette "rotte pendulum" - che collegano l'Asia con gli USA orientali - diventino più vantaggiose rispetto a quelle tradizionali, pur risultando più lunghe e con maggiori tempi di percorrenza. Non è impresa impossibile, ma neppure facilissima.

È chiaro che occorrono sforzi notevoli, ma questi risulteranno molto deludenti se, nello stesso tempo e con una compatta, ferrea convinzione politica, l'Italia non si deciderà a realizzare una politica portuale, seria e convinta, nel più breve tempo possibile. Se la Regione Liguria, nel suo piccolo, non guarirà alla svelta da forme di smemoratezza molto ma molto dannose, quale che sia la Giunta che la governerà in questi anni avvenire. Se la stessa Liguria non la smetterà di piangersi addosso e se tutti, politici e imprenditori, non capiranno che un conto è operare in vista di un fine comune, altro è pensare che la divisione, la rissa secolare e la furbastreria siano il massimo possibile.

Naturalmente quando parliamo di una politica portuale "seria" lo diciamo nel senso che non sia più basata sulla politica del centralismo pseudo egualitario e quindi dei famigerati "finanziamenti a pioggia". Riteniamo inoltre che la compatta e ferma convinzione politica si manifesti nel senso di capire che una nazione ha qualche possibilità di sfondare se punta decisa su porti d'avanguardia, ricchi di esperienza secolare, dotati di piena autonomia finanziaria, economica,

Il tratto portuale di Ge-Sampierdarena sempre nella composizione dell'artista genovese Attilio Mangini



decisionale. Tra questi porti, senza false modestie, noi vediamo Genova nella sua antica veste di città-stato e quindi capace, non solo di difendersi, ma pure di attaccare con grande energia e intelligenza. E, una volta tanto - pur tra sforzi degni di Ercole e Sisifo - vorremmo vederla unita nella comune azione.
Per rientrare sull'argomento pensiamo che chiunque è in grado di capire che l'immettersi sul terreno delle competitivita a muso duro, con l'ambizione di misurarsi con porti che sono dei colossi a livello mondiale e dove non difettano affatto i marpioni di prima classe, non è esattamente la stessa cosa che competere con porti di second'ordine. Un peso medio che sfida un peso massimo o è un incosciente, imbottito solo di vanagloria e scarso di cervello, o è uno che non sottovaluta l'importanza di essere all'altezza della situazione. A questo punto il "pensare in grande" non ha nulla a che vedere con deliri di grandezza o con patologiche forme di megalomania, ma corrisponde a un vero e proprio stato di necessità. Chi non ne fosse convinto provi a riflettere sul terminal Pasir Panjang, inaugurato alla fme di marzo 2000, e con il quale il porto di Singapore si accinge a passare dagli attuali 16 milioni di container ai prossimi 33-36 milioni, annui. Diciamolo dunque con estrema chiarezza: il futuro del nostro porto non passa nel modo più assoluto tra masturbazioni oniriche.
Le potenzialità di spazio che il mare - la "pianura liquida" di Giorgio Doria - offre al porto di Genova sono semplicemente enormi e non c'è dubbio che il suo futuro lì risiede e lì aspetta che i genovesi compiano il primo passo smettendola di restarsene sdraiati su comodi, ma assolutamente sterili amletismi. Inoltre, in aggiunta ai preziosi vantaggi legati all'ampliamento del porto, non è dettaglio di poco conto il fatto che le conseguenze negative legate alla sua attività (rumori, fumi, polveri, inquinamenti vari) si allontaneranno dalla città.
Si presume che la prospettiva di frapporre maggiore spazio tra le attività portuali e la città riuscirà tutt'altro che sgradita ai cittadini che si affacciano sul porto, soprattutto in corrispondenza del Bacino di Sampierdarena e della Lanterna nonché del porto vecchio, il Molo e Sarzano, in particolare. D'altra parte, l'instancabile e intramontabile "Club dei Bastian Contrari, obietterà - con la solita, geniale intuizione - che andare verso il largo avrà costi molto alti. Potrà sembrare strano a quei signori, ma effettivamente tutto ciò che l'uomo costruisce ha sempre un costo economico, per non parlare degli altri costi, positivi o negativi che siano. Per raddoppiare il suo volume di traffico, tanto per fare un esempio, Singapore sta affrontando una spesa di circa 9 mila miliardi di lire. È chiaro che anche da quelle parti le chiacchiere non sostituiscono per niente i soldi.
Anche qui sarà il caso di ricordare che agli inevitabili costi economici devono corrispondere ragguardevoli vantaggi e varrà la pena di vederli nella veste di un investimento molto redditizio sotto i più diversi aspetti. Si tratterà per altro di stabilire e soprattutto riuscire a far rispettare in maniera draconiana - ancorché ci sia abbondante materia per alimentare profondi scetticismi - norme tali che non consentano il ripetersi dei soliti andazzi per ciò che riguarda lo sviluppo del porto di Genova. Si tratterà di verificare se tale miracolo sia possibile.
Ancor prima di mettere mano ai progetti, risulterà quindi molto salutare individuare, isolare e rendere quanto più possibile innocuo il partito di chi naviga nella corruzione, il club di chi non ama il porto, il partito dei faccendieri nonché quello dei gattopardi, una genia alla quale piace moltissimo il porto che ciarla tanto, ma combina poco. La stirpe degli Amleti nostrani che hanno sempre il piedino schiacciato sul "not to be", confortati dai grandi sacerdoti del "dio *Manaman*" al cui confronto persino il volitivo Vittorio Alfieri sembrerebbe il fratello gemello dell'altra divinità genovese, il beato "*Ma ti sae*", nume tutelare di ogni dubbio purché produca il niente. Cugino di primo grado del celeberrimo marinaio del cattivo tempo.

<u>Per i non genovesi:</u>
Manaman; Ma ti sae:
espressioni tipiche dei genovesi ritrosi dall'intraprendere iniziative, nel timore di rimetterci.

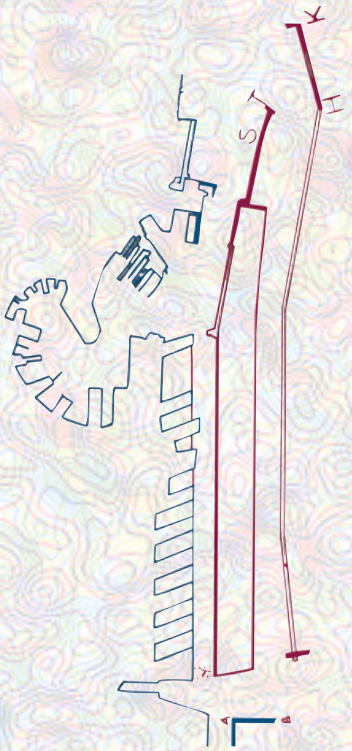


Fig. 3

Foce del Polcevera.
Passaggio navi
da e per Banchina Italsider
e Bacino di Sampierdarena
▲ ▼

banchina da N. Ronco a cal. Canzio Fiera
↔ canale di calma ↔
limite occidentale vecchia diga foranea sottoflutto

diga foranea aeroporto e Italsider **A**
B

LAVORI PRELIMINARI PER GENOVA DUE

L'idea di fondo è quella di ampliare il porto costruendo un'area che, di fatto, può essere considerata alla stregua di un porto sussidiario o terminal, che dir si voglia (GENOVA DUE o G2), che si caratterizzi per essere costruito con andamento parallelo all'attuale diga foranea, per il suo protendersi verso il largo e il conseguente allontanamento dalla costa, dalla città, dall'abitato. L'orientamento di massima è che quest'area si sviluppi dal lato sopraflutto dell'attuale diga foranea verso l'alto mare, occupando a tale scopo una sottile striscia della parte settentrionale della zona di ancoraggio denominata "Charlie", corrispondente idealmente, a nord, al tratto di banchina che correrà tra l'estremità occidentale (ponte Nino Ronco) e l'estremità orientale dell'attuale diga foranea, all'altezza della foce del Bisagno.

Per una migliore comprensione della situazione può essere utile soffermarsi qualche istante sullo schema portuale precedentemente pubblicato. Tale schema mette in rilievo la banchina lineare che dovrebbe nascere tra testata del Ponte Nino Ronco e la calata Canzio. Appare evidente in essa la sporgenza della testata del ponte S. Giorgio e il leggero arretramento della banchina tra il lato levante del ponte Rubattino e la calata Canzio. All'estremità di levante della nuova diga foranea è evidenziata la divergenza "HK" verso la costa, mentre il tratto "ST" dell'attuale diga foranea diverge ancor più verso Sud. Queste due divergenze hanno lo scopo di evitare al nuovo canale di calma, per quanto possibile, il moto ondoso da scirocco. Nella parte di ponente lo schema mostra le modifiche che si dovranno apportare eliminando, all'estremità orientale della diga dell'aeroporto, la divergenza AB, come si presenta tuttora nella figura 3.

Se sarà possibile, come mostra lo schema portuale, una parte del tratto AB verrà sistemata all'estremità di levante della diga foranea dell'aeroporto, in posizione ad essa perpendicolare, sia per proteggere l'entrata e l'uscita delle navi dall'Italsider, dal Bacino di Sampierdarena e, quando sarà costruito, dal canale di G2. (Come è noto, dopo la bonifica della testata del ponte Nino Ronco, l'uscita di ponente è ora agibile, sia pure con qualche difficoltà di manovra, per le navi normali). Sempre nello schema, tra la parte occidentale della testata del ponte N. Ronco e il lato occidentale dell'attuale diga foranea, è indicato con la lettera Y il collegamento ferroviario e veicolare tra la terraferma e l'estremità di ponente di GENOVA DUE o G2. Più avanti si veda di esso il dettaglio nella figura 4.

L'area indicata col nome di G2, salvo un diverso orientamento in sede di progettazione, dovrebbe misurare, in linea di massima, una lunghezza di circa 4 mila metri e una larghezza di circa 400 metri, quindi una superficie di m^2 16.000.000, pari a 1.600 ettari. Vedremo più avanti una proposta per recuperare una parte del volume sottomarino su cui poggia l'area in questione.

La larghezza del terminal è calcolata a partire dalla linea ideale più meridionale del frangiflutti attuale. Il canale di calma, compreso tra quella linea e la parte settentrionale della nuova diga foranea dovrebbe avere una larghezza attorno ai 220-250 metri. La distanza tra la parte meridionale dell'attuale diga foranea e la parte settentrionale della nuova diga foranea misurerebbe quindi circa 620-650 metri, di cui 400 per la larghezza di G2 e 220-250 per la larghezza del nuovo canale di calma. Naturalmente si tratta di dati esemplificativi e puramente indicativi.

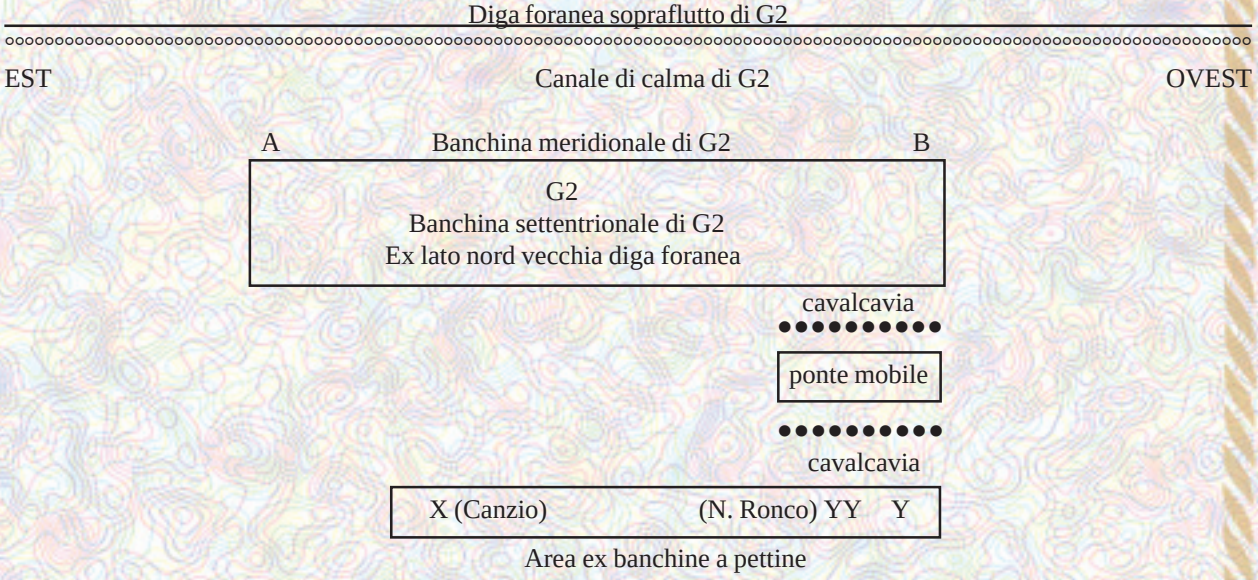
PROBLEMI ALL'IMBOCCATURA DI PONENTE

Ancora prima di affrontare la costruzione di G2, è necessario affrontare alcuni problemi relativi all'imboccatura di ponente. Innanzi tutto, per ragioni di praticità, è dato per scontato che uno dei collegamenti fra G2 e la terraferma passerà tra la testata del Nino Ronco e l'estremità di ponente dell'attuale diga foranea.

La riattivazione dell'imboccatura di ponente, inibita al passaggio delle navi dopo la disastrosa libecciata del 1955, pone fuori causa l'eventualità di realizzare questo collegamento con la rozza soluzione dei riempimenti. In ogni caso essa risulterebbe impensabile perché ne deriverebbero due conseguenze ambientali del tutto negative:

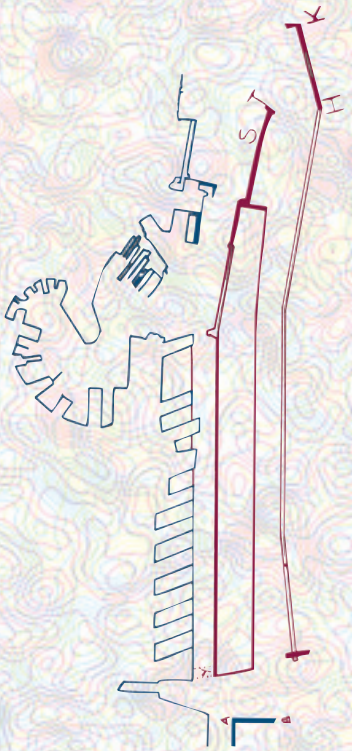
1) non verrebbe più consentito il benefico passaggio delle correnti marine (alternativamente, da est a ovest e da ovest a est), cioè il ricambio delle acque del Bacino di Sampierdarena e della Lanterna. In quella zona si creerebbe, di conseguenza, una pesante condizione d'insalubrità trasformandola, di fatto, in una grande fogna a cielo aperto; 2) tutto il traffico locale minore, pur provenendo dalla parte occidentale del Golfo, dovrebbe usufruire della sola imboccatura di levante anche in presenza di condizioni meteomarine avverse. Per fortuna la rinnovata agibilità dell'imboccatura di ponente per le navi allontana dunque definitivamente l'eventuale ipotesi del riempimento. È il caso allora di vedere in che modo il collegamento possa essere realizzato senza creare, più del dovuto, difficoltà al traffico ferroviario e veicolare e al passaggio delle navi maggiori nonché dei mezzi nautici più diversi (Guardia Costiera, Guardia di Finanza, Carabinieri, Polmare. Vigili del Fuoco, pescherecci e pescatori dilettanti, imbarcazioni da diporto con albero abbattibile; piloti del porto e relative pilotine, rimorchiatori, ormeggiatori e barcaioli da e per Multedo e/o Vte di Voltri).

Fig. 4 *Dettaglio collegamento testata N. Ronco e lato nord-est di G2.*



Da quanto precede parrebbe che una soluzione in grado di soddisfare le diverse esigenze del traffico via mare e via terra possa essere rappresentata, come appare nella figura 4, da un ponte mobile in combinazione con due cavalcavia laterali.

La combinazione tra cavalcavia e ponte mobile nasce dall'esigenza di assicurare il transito dei mezzi terrestri e nautici citati sopra e deve essere possibile, ininterrottamente, nel corso delle 24 ore. Una battuta d'arresto per il traffico ferroviario e veicolare non potrà, tuttavia, essere evitata allorché il ponte mobile entrerà in funzione per il passaggio di una nave, ma questa condizione potrà durare al massimo 10-12 minuti tra il tempo di apertura, il transito del bastimento, la chiusura del ponte. Per quanto riguarda il tratto in cui dovrà posizionato il ponte mobile [levatoio, girevole, a rotolamento in appositi settori su un piano orizzontale (ponti Scherzer) o altri tipi, si direbbe persino ovvio che questa parte del progetto debba basarsi fondamentalmente sulle indicazioni fomite dai piloti del porto. Pensiamo che soltanto questi specialisti della manovra delle



navi possano dire, con cognizione di causa, la migliore sistemazione per agevolare al massimo grado la manovra delle navi che entrano o escono. Navi che necessariamente devono accostare per 90°, a dritta o a sinistra, non di rado ostacolate dal vento, dalle correnti marine, dalla corrente del Polcevera e, dulcìs in fundo, dall'effetto Venturi con burrasche da libeccio e scirocco. A occhio e croce, il ponte mobile dovrebbe essere più vicino alla testata del Nino Ronco per consentire un'evoluzione più morbida, ma questo, è il caso di ripeterlo, potranno dirlo i piloti.

Come del resto il ponte mobile, va da sé che anche i due cavalcavia dovranno avere una larghezza sufficiente per ospitare una sede ferroviaria con almeno una coppia di binari, una sede stradale con almeno due corsie di scorrimento, un passaggio pedonale. Al tempo stesso, per evitare difficoltà alla navigazione dei vari tipi di galleggianti citati sopra, sarà necessario che l'altezza delle pile o appoggi di sostegno delle campate sia tale da consentire il passaggio delle varie imbarcazioni già citate, anche in presenza di alta marea (peraltro modesta), di sessa, di risacca. D'altro canto bisognerà limitare il più possibile la sua percentuale di pendenza per ridurre al minimo lo sforzo dei mezzi terrestri (convogli di carri ferroviari e di camion carichi) che devono percorrerlo.

Una seconda soluzione complementare, indubbiamente più impegnativa dal punto di vista tecnico ed economico, ma assai più interessante per altri aspetti, potrebbe offrirla un tunnel ferroviario e autostradale, **sottomarino** (nel tratto compreso tra la parte nord-occidentale di "Genova Due" e la terraferma) e **sotterraneo** nel tratto compreso tra il filo della costa e il territorio extra urbano in dirczione dell'Appennino. Poiché in tal caso sarebbe giocoforza interessare la città in senso trasversale, varrebbe la pena di studiare l'eventuale possibilità di bypassare questa con la costruzione di un tunnel sotto il letto del torrente Polcevera sfruttando, entro i limiti del possibile, parte dei 20 km della sua lunghezza (monte Lecco-Comigliano) o almeno quanto può bastare per evitare tutte le complicazioni inevitabili quando si procede nel sottosuolo di una città (cavi elettrici, telefonici, tubazioni del gas, dell'acqua, fognature e quant'altro, per non parlare dei possibili rinvenimenti di siti archeologici e della messe di complicazioni che ne derivano).

Alla luce della tragica esperienza del Traforo del Monte Bianco, del Tauemtunnel nonché delle inquietanti simulazioni effettuate a Genova nell'estate del 1999, non c'è dubbio che entrambi i tunnel (sottomarino e sotterraneo), ed altri eventuali, richiederanno notevoli sforzi, anche economici, per offrire la massima sicurezza ai convogli ferroviari e ai mezzi su ruote gommate. È auspicabile inoltre che, in sede di progettazione, si trovi il modo di collegarli, con tratti di bretella, all'autostrada e alla linea ferroviaria generale, in modo che i due tipi di traffico (ferroviario e stradale), appena varcato l'Appennino, possano incanalarsi in più direzioni verso il centro, il nord o l'est dell'Europa e viceversa, in vista di soluzioni intermodali. In sede di progettazione potrebbe anche sorgere la proposta di collegare la parte orientale di "Genova Due" con la calata Canzio e con la Fiera del Mare o l'area attigua. In linea di massima potrebbero valere le indicazioni già viste per la parte occidentale, vale a dire un tratto di tunnel sottomarino e uno sotterraneo, non escludendo per quest'ultimo la possibilità di scorrere sotto il letto del Bisagno fino a congiungersi con l'autostrada nella zona di Genova Est per i mezzi su gomma e diramandosi poco prima per collegare la tratta ferroviaria col piazzale di Brignole-Terralba.



Per ciò che attiene ai collegamenti via mare è chia-ro che essi sono possibili in qualsiasi tratto. Di ordinaria amministrazione, tanto per fare un esempio, la vecchia tratta dei barcaioli tra la calata Grazie e il lato settentrionale di G2.

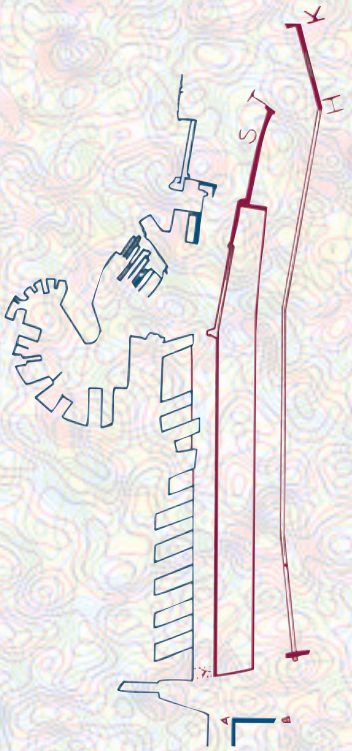
GENOVA DUE: SUPERFICIE E VOLUME

Si è detto che la superficie di G2 è, in linea teorica, di circa m^2 1.600.000, pari a 160 ettari. L'area dovrebbe sorgere su fondali varianti da m 40 a m 60. Per comodità di calcolo si è convenuto di assegnare ai fondali un valore medio di m 50. Deriva da ciò che il volume sottomarino è, in assoluto, pari a circa 80 milioni di metri cubi (1.600.000 x 50). Nella realtà questo valore verrà naturalmente ridotto per le costruzioni che si renderanno necessarie al suo effettivo sfruttamento. Per prudenza si è convenuto che la effettiva disponibilità volumetrica sia calcolata pari alla metà, cioè solo 40 milioni di metri cubi.

Per quanto conceme la condizione di tale area si è già accennato ai lavori occorrenti al suo collegamento con la terraferma, ma è anche possibile che prevalga l'idea di considerarla alla stregua di un'isola. Un terminal ideale per il *transhipment*, non esclusa la possibilità di sfruttarne una parte nella veste di *Porto Franco* oppure di *Deposito* o *Punto franco*. Nel primo caso (Porto Francò), come è noto, il territorio chiuso da un recinto, è considerato territorio straniero. Senza l'intervento della Dogana si possono ricevere merci estere in franchigia per poi riesportarle tali e quali o dopo che hanno subito una determinata lavorazione. Nel secondo caso (Deposito o Puntofranco) le merci possono usufruire della libera giacenza e le eventuali manipolazioni non possono mutarne la costituzione organica. In questa condizione isolana, tanto più se sarà effettivamente possibile recuperare una parte del volume sottomarino, nulla vieta che taluni locali sottostanti l'area di superficie possano essere destinati al riempimento e allo svuotamento dei container, altri funzionare come vere e proprie stive. Non si può ignorare la necessità di qualche locale per la ristorazione di coloro che opereranno in G2 e non è affatto da escludere che taluni spazi possano essere destinati per uffici, centrali per l'informatica, per magazzini multifunzionali compresa la possibilità di creare strutture sfruttabili anche sotto il profilo turistico e culturale. L'esperienza del "Teatro della Tosse", sull'attuale diga foranea, coraggiosamente sperimentata negli ultimi tempi, potrebbe indicare un filone di sviluppo originale e molto interessante. Certamente attraente e abbastanza intrigante per essere fuori dell'ordinaria amministrazione. Naturalmente la condizione di isola imporrebbe i collegamenti con la terraferma per mezzo di imbarcazioni non escludendo neppure un servizio di aliscafi, se il collegamento è inteso con le due Riviere. Anche qui non va affatto sottovalutata la potenzialità attrattiva che potrebbe avere G2 dal punto di vista turistico. Naturalmente si tratterà di studiare i modi affinchè il movimento dei turisti non condizioni minimamente l'attività produttiva, ma è abbastanza evidente che questo non è un problema insormontabile e che, con una intelligente campagna pubblicitaria, anche questa nuova zona potrebbe ottenere buoni risultati in termini di immagine, di richiamo turistico e di produzione culturale. Anche senza abbandonarsi alla fantasia, non è chi non veda come la capacità di far coesistere l'attività prettamente portuale con altre possa offrire un largo ventaglio di attività diverse, se studiata da bravi professionisti (architetti, urbanisti, pubblicitari) e da imprenditori all'altezza dei tempi, non terrorizzati dai rischi d'impresa. In quest'area non si direbbe fuori posto un eliporto da utilizzare per gli elicotteri impegnati in opere di soccorso, per gli elicotteri di uso privato (taxi e altre attività di linea e/o occasionali) ed eventualmente di aeromobili VTOL (decollo e attcerraggio verticali) anche per le più diverse tratte interregionali e/o nazionali. Se si considera seriamente l'ipotesi insulare di G2, qualcuno potrebbe obiettare sui costi proibitivi derivanti dalla necessità di trasportare il materiale necessario alla costruzione esclusivamente per mare. Obiezione che sarebbe assolutamente inconfutabile se si progettasse di costruire l'area basandosi sui riempimenti, il che non è. Nel capitolo relativo ai riempimenti (*) si è già visto quanto sia assurdo dilapidare denaro e tempo per renderli in utilizzabili spazi volumetrici oltremodo preziosi. Gettare in acqua materiale per coprire 80 o 40 milioni di metri cubi significherebbe, tra l'altro, sperperare una montagna di soldi e un'enorme quantità di tempo. In quell'occasione sarebbe il caso di presentare svariate denunce alla magistratura, altro che obiezioni!

Da queste rapidissime riflessioni si rafforza dunque ancora di più l'idea di sfruttare G2 non soltanto per i suoi 160 ettari di superficie, ma a maggior ragione per il volume ad essi sottostante. Soluzioni entrambe valide sia che il terminal G2 sia costruito come appendice della terraferma o come un'isola.

(*) Capitolo 12 di 'Portolando di qua, portolando di là; Riempimenti: un modo molto costoso di sprecare denaro



Prima di affrontare l'argomento dei volumi sottostanti l'area di G2, vorremmo richiamare ancora per qualche minuto l'attenzione del lettore sullo schema per far notare che il lato settentrionale dell'attuale diga foranea, una volta costruita l'area di G2, potrà essere sfruttato come una banchina lineare, ne più ne meno di quella, antistante a nord, che sarà stata ricavata dalla trasformazione delle banchine a pettine. In quella prospettiva, sarà naturalmente necessario verificare fino a quali valori potranno essere dragati i fondali per consentire, se possibile, l'attracco alle grandi navi portacontenitori a pieno carico. Se ciò non fosse possibile per insormontabili (?) difficoltà tecniche o burocratiche, quella banchina potrà essere comunque utilizzata dalle navi di tonnellaggio più modesto adibite al fideraggio. A questo modo è certo che il vecchio porto di Genova avrà ottenuto una banchina operativa lunga circa 3.235 m, finora inutilizzata e inutilizzabile come banchina operativa. Inoltre, nella sua parte meridionale, G2 renderà disponibile una seconda nuova banchina lunga circa 4 mila metri. Ciò significa che il porto disporrà di uno spazio, effettivamente nuovo in termini di operatività, per un totale complessivo di circa 7.325 metri lineari. Inoltre - last, but not least - non si può ignorare che il rispettabile valore dei fondali (m 40=128' 4" - m 60=192' 6") potrà eventualmente servire allo scalo temporaneo dei più grande transatlantici esistenti qualora non potessero accedere al vecchio porto a causa dell'elevato pescaggio. Va tenuto presente che la condizione insulare non pregiudicherebbe lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri alla sola condizione di organizzare un servizio di barcheggio adeguato per portarli in città o nelle due Riviere. Non va neppure trascurato il fatto che un passeggero, all'occorrenza, potrebbe accedere via mare all'aeroporto o viceversa in una decina di minuti.

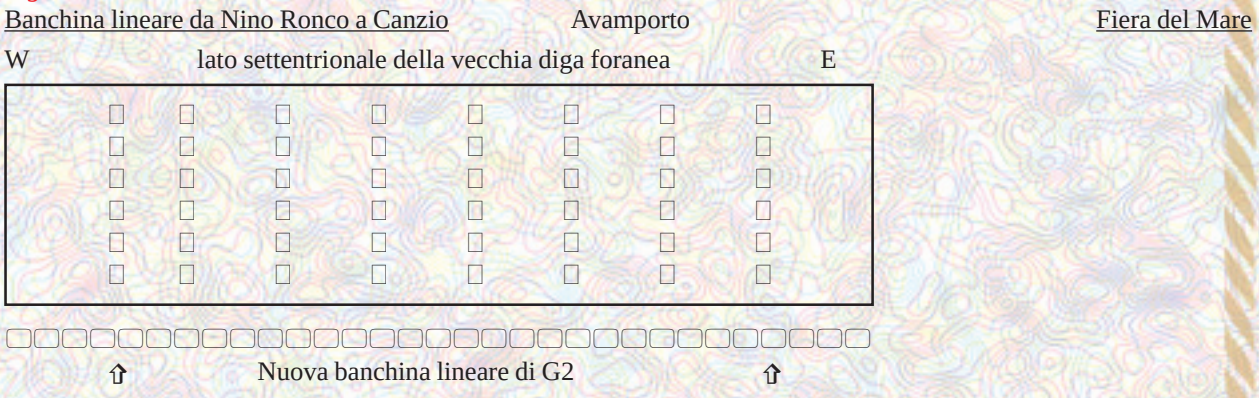
Per quanto riguarda lo sfruttamento della superficie di G2, a parte la sistemazione dei binari e delle strade, sarà naturalmente l'Autorità Portuale a deciderne le sorti mettendo a frutto tutte le indicazioni che, dietro sua richiesta, le forniranno gli utenti e le varie rappresentanze di lavoratori operanti in porto.

Il problema del recupero della volumetria sottostante l'area di G2, quindi ad una profondità media di 50 metri sotto il livello del mare, non è certamente un'operazione di routine. Chiunque può intuirlo. Solo ingegneri e imprese specializzate in opere marittime sottomarine sono in grado di superare tutte le incognite e le difficoltà che una simile operazione comporta con i relativi costi. Pienamente consapevoli di ciò e della nostra incommensurabile ignoranza in materia, noi non abbiamo la più pallida idea delle misure che si renderanno necessarie per realizzare effettivamente il recupero anzidetto. Sappiamo che in una normale costruzione marittima è sufficiente creare un perimetro di cassoni prefabbricati in cemento armato, galleggianti e autoaffondabili mediante allagamento e successivo riempimento con sabbia. [Nel caso specifico facciamo riferimento a quelli prefabbricati, che misurano m 30 in lunghezza, m 18,5 in larghezza e m 21 in altezza, e che sono stato utilizzati dall'impresa Mantelli per la costruzione del porto di Voltri].

In molte occasioni il perimetro del futuro piazzale, terminal o ponte, viene limitato a tré lati e lo specchio acqueo viene progressivamente riempito con materiale vario. Più tardi viene chiuso anche il quarto lato per evitare la dispersione del materiale oltre l'area stabilita. Nella eventualità di recuperare lo specchio acqueo per trasformarlo in una costruzione destinata a restare sotto il livello del mare, dalla superficie a meno 50 metri, è intuibile che la pressione idraulica deve essere neutralizzata con un perimetro adeguatamente resistente. È vero che le strutture delle costruzioni aumenteranno tale resistenza, ma questa deve essere assicurata, in modo particolare, proprio nel momento in cui l'acqua verrà estratta dall'area. È quella la fase più delicata poiché la pressione non dovrà mai avere alcuna possibilità di sfondare, ne al momento dell'esaurimento dell'acqua dal "bacino" ne, tanto meno, quando nella vasca vuota ferveranno i lavori o quando le diverse opere progettate saranno terminate. Come si vede, si tratta di problemi squisitamente tecnici e soltanto gli esperti di tali costruzioni sono in grado di risolvere. A noi interessa che si possa realizzare un'opera in cui, come mostra la figura 5, sia possibile creare delle strutture in grado di neutralizzare la pressione idraulica quando saranno svuotate. Con le lettere da AB, BC, CD, DF, FG, GH si è semplicemente inteso schematizzare il modo - forse un po' rozzo - di fornire resistenza alle parti perimetrali. D'altra parte è evidente che quanto minore sarà il numero di "bacini" da costruire minore sarà la spesa per realizzarli. A puro titolo

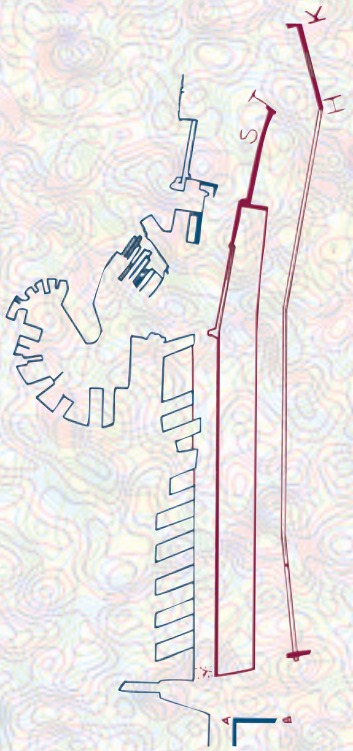
esemplificativo si è considerato che ogni “bacino” possa essere lungo m 400 e largo m 300; da ciò un’area di m2 120.000.
Calcolando che quest’area abbia sotto di sé un vuoto pari a m 50 si otterrà un volume di m^3 6.000.000. Visto nella funzione di stiva, tale volume potrà contenere almeno 60 mila container da 40 piedi avendo già, per pura convenzione, stabilito che ognuno di quei container abbia bisogno di 100 metri cubici per essere movimentato.
Nel caso, invece, che la volumetria voglia essere sfruttata per costruzioni è facile stabilire che ogni “bacino” è paragonabile ad un palazzo alto m 50 su una base di m^2 120.000. Limitati i piani a 12, si avranno disponibili, di conseguenza, 10 locali da m^2 120 per ogni piano e quindi un totale di 144 appartamenti per ogni “bacino”.
Si è già detto e ripetuto che il volume totale sottostante G2 è, teoricamente, pari a 80 milioni di metri cubi e si è convenuto che quand’anche si utilizzasse il 50% di tale volume , resterebbero pur sempre disponibili 40 milioni di metri cubi e quindi la possibilità di creare un numero più che rispettabile di “stive” e/o di costruzioni dei tipi e per gli usi più diversi.

Fig. 5



nuova diga foranea - lato sopraflutto

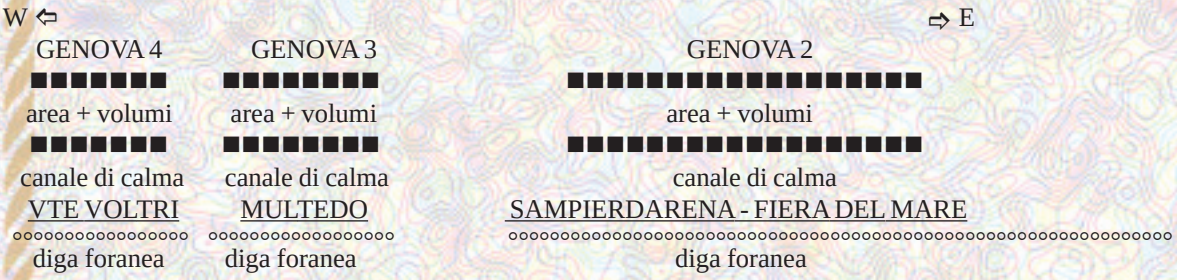




IN VIAGGIO VERSO IL FUTURO

È abbastanza evidente che approfondire le varie opzioni legate al progetto di GENOVA DUE avrebbe portato via più spazio del dovuto. Sarebbe parso soprattutto molto presuntuoso girovagare tra soluzioni e orientamenti che solo gli esperti potranno adottare affrontando i diversi problemi che il progetto pone.
Ci pare che resti, in ogni caso, dimostrato a sufficienza che le potenzialità del porto di Genova sono tutt'altro che risicate se, quanto prima, si riuscirà a capire che un serio e credibile sviluppo del porto può avere luogo soltanto verso l'alto mare, smettendo finalmente di violentare la costa e i suoi abitanti. Quanto sopra va opportunamente sottolineato in modo particolare per coloro che pensassero di accantonare tutto ciò giudicandolo in maniera sbrigativa come "avveniristico", intendendolo cioè come qualcosa di utopico, fuori della realtà dal momento che non si può fare subito, come si fa un caffè o un panino imbottito. In fin dei conti allo stesso Creatore pare che sia occorsa una settimana per creare il mondo. Questo scetticismo di basso bordo non vale, dunque, neppure la pena di una risposta. Al più può bastare un sorriso in nome della *humana pietas*...
G2 è una soluzione certo più costosa di quella che si potrebbe ricavare da fondali di 15-18 metri. Non occorre avere eccezionali quozienti d'intelligenza per intuirlo. Si è visto, tuttavia, che fondali molto più alti - con apparenze del tutto negative - possono offrire, invece, soluzioni tutt'altro che disprezzabili e dare al porto di Genova una preziosa quantità di spazio, sia come superficie sia come volume.
Nella figura 6 è schematizzato un altro pezzo di futuro. Non sappiamo se e quando si riterrà opportuno rifletterci sopra. È un'ipotesi di lavoro, un'ipotesi di programmazione, ma è al tempo stesso la riprova che se l'ampliamento del porto può essere tranquillamente visto alla stregua di una lavoro in progressione. È una possibilità che esiste. Non appartiene per niente al libro dei sogni.

Fig. 6



Non c'è dubbio che gli esperti di costruzioni marittime avranno modo di rilevare nel nostro scritto molte inesattezze, forse troppe e, perché no, delle ingenuità. Chiediamo scusa: non abbiamo mai avuto, ne abbiamo la presunzione di fare ciò che non è alla nostra portata e quindi è solo con estrema umiltà che ci è parso utile indicare alcune linee di sviluppo. Queste linee si proiettano nel tempo e potranno sembrare molto opinabili a chi ritiene che si debba agire soltanto quando si ha l'acqua alla gola. Noi siamo invece dell'avviso che il futuro è estremamente importante perché è nel futuro che transiterà la nostra vita, quella dei nostri figli e nipoti. Il buon navigante traccia scrupolosamente la rotta prima di avventurarsi in mare. Il buon contadino sa che deve seminare oggi se vuoi raccogliere qualcosa domani. Altri è padronissimo di pensare che per avere ortaggi e frutta è sufficiente andare dal "*bisagnino*". Noi guardiamo ai nuovi spazi del porto di Genova ritenendo che avrà la coscienza tranquilla soltanto chi, in base alle proprie capacità, avrà operato perché il suo futuro abbia le fondamenta nelle idee e nelle proposte concrete, non nelle solite ciance ad uso e consumo dei gonzi.

Per i non genovesi:
Bisagnino, negoziante di ortaggi e verdure; deriva dalle antiche colture di tali prodotti nelle valli e lungo il torrente Bisagno.

PORTOLANDO DI QUA, PORTOLANDO DI LA'

Il porto di Genova tra fierezza e determinazione

Il porto visto come un'isola
nella città indifferente.
Il mondo in cui si è nati e vissuti,
rivisitato da lontano
come il sogno di un primo amore
e come un luogo di memorie tradite.
Una serie di frammenti
di ciò che è stato cronaca
ed è ormai storia.
Il loro intrecciarsi con i fatti
e le vicende dell'attualità.
La cronaca che ha la fluidità
e l'incessante variabilità del tempo meteorologico,
di un ciclo che non promette mai
serenità, tranquillità, bonaccia.
Le problematiche di una fase storica
nel suo divenire,
osservate attentamente
attraverso le approssimazioni
della stampa quotidiana,
con le sue interpretazioni, le sue lacune,
i suoi buchi neri.
Un amore struggente rivestito di rabbia
e la rabbia che non vuole tradirsi,
che si mimetizza talvolta nel sarcasmo, nell'ironia.
In altre occasioni proprio non ci riesce
e diventa allora tagliente
come una spada di samurai,
dura e impietosa
come un j'accuse sdegnato, sprezzante, cattivo.
Tutto ciò in un incessante
susseguirsi di denunce senza mezzi termini,
di fatti sezionati su una sorta di lastra autoptica.
Poi, ancora,
idee e proposte alla base delle quali,
nonostante l'apparente inguaribile pessimismo,
c'è ancora la fiducia,
la volontà di progettare il futuro
e di governarlo prima che accada.
Di cavalcarlo per non esserne scavalcati,
travolti in un ring
dove chi perde paga prezzi sociali altissimi.
Dalla dedica:
'a tutti coloro che, fin dai suoi albori,
hanno dato al porto di Genova
la loro opera, la loro intelligenza,
non di rado la vita in oscuri lavori'
all'ultimo scritto,
'Il silenzio dei morti',
la presenza di chi non è più
ed ecco che quello che parrebbe un colorito,
ma arido luogo di affari,
diventa l'arena di un sommesso e commosso messaggio
di amore, di umanità, di speranza.
In questa pietà per i morti
sembra di cogliere il segno di una riconciliazione
tra la città,
che ha portato Staglieno nel cuore del mondo,
e un porto
che in quel mondo intende riprendere
la sua parte di protagonista
con antica fierezza e determinazione.



Dario Dondero, classe 1924, qui sopra in una foto giovanile, sullo sfondo portuale e marittimo, a lui più naturale e congeniale, e da lui più intensamente amato. Nato e vissuto per anni al Molo, enclave portuale genovese. Abilitazione magistrale in Arezzo, maturità scientifica in Genova. Un pò di carcere politico a Marassi e un soggiorno gratuito, graziosamente offertogli dalla Germania, tra il 1943 e il 1944. Dopo l'evasione attraverso la Cecoslovacchia, è stato alcuni mesi fra i genieri di un battaglione dell'armata del generale statunitense Patton, in Germania e in Francia. Più tardi, picco e pala a Genova nel quadro dell'esportazione delle macerie cittadine negli Stati Uniti d'America, poi insegnante, assicuratore, commesso di bordo, ormeggiatore del Gruppo Antichi ormeggiatori del porto di Genova, pubblicista, sindacalista di complemento, padre di famiglia.

Fondatore e primo presidente dell'Angopi (Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani), è stato tra i fondatori e vice presidente dell'EBA (European Boatmen's Organisation).

Nell'ambito editoriale è stato tra i fondatori e i redattori genovesi delle riviste mensili 'Punto Rosso', 'Marcatore', 'Realtà Portuali' e 'II Nuovo Faro' di Roma. In campo artistico ha curato la critica d'arte per la galleria 'La Carabaga'. Negli ultimi anni ha collaborato eccezionalmente al quindicinale 'II Giornale dell'Ingegnere' di Milano; occasionalmente al mensile 'Automazione Navale - Tecnologie & Trasporti Mare' di Genova e ovviamente a 'Porti & Servizi Tecnico nautici'.

Tra le sue opere edite, due raccolte di poesie e testi tecnici marinareschi. È autore de 'L'Arte dei Barcaioli a Genova' (dal sec. XV al sec. XIX). Ancora inedito è il 'Portolando di qua, portolando di là - Annotazioni sparse sul porto di Genova', dal quale è tratto il capitolo "Porto di Genova: non avrai altro spazio che il mare" qui pubblicato. Altrettanto inediti sono un suo terzo libro di poesie e un dizionario enciclopedico marinaresco in cui sono raccolti anche lemmi ed espressioni tipiche del linguaggio portuale genovese.

In pensione, ha continuato a interessarsi di problemi marittimo-portuali finché - affermò - morte non giunga, per dirla col linguaggio burocratico-giudiziario britannico. Che improvvisa e impietosa giunse il 21 febbraio del 2003.



ASSEMBLEA E.B.A.
NELLA VILLE LUMIERE

Quel lume di qualità

Persistere nell'impegno dedicato alla figura dell'ormeggiatore, soprattutto sotto gli aspetti della qualità del servizio e della sicurezza. È la 'parola d'ordine' più pronunciata nel contesto dei ragguagli forniti il 15 settembre 2005 all'Hotel Concorde Saint Lazare di Parigi dai vari leader di Associazioni nazionali degli ormeggiatori intervenuti all'Assemblea generale dell'European Boatmen's Association. Qualità e sicurezza che già hanno richiesto notevoli sforzi per condurre le caratteristiche di categoria su livelli d'eccellenza, ad esempio identificandovi il preciso profilo delle competenze professionali, con l'indicazione di nuovi standard, o di nuove norme atte a conseguire le specifiche certificazioni di idoneità.

Ma non solo oculatezze sull'accesso alla professione, per altro circostanza tanto delicata quanto decisiva per salvaguardare le peculiarità di sistema; invero, la rivalutazione della formazione professionale significa anche apportare migliorie didattiche rivolte al personale già in forza alla categoria, magari estendendo da biennale a triennale la frequenza ai corsi di addestramento. Tutto ciò, assieme ad altre iniziative, propedeutiche ad ulteriori riconoscimenti - anche nell'ambito I.M.O. - della reputazione dell'EBAquale organismo no-profit volto alla formazione di elevata qualità dei propri aderenti, essenziale per gli attributi di mansione, e per parare intromissioni di persone carenti di capacità ed esperienze specifiche, certamente temibili sul piano della salvaguardia della sicurezza.

Un riscontro all'elevato livello delle doti professionali già acquisite dagli ormeggiatori, riflesse nell'attendibilità dell'EBA in seno europeo, giunge dalla loro presenza in molteplici gangli della gestione portuale e dalla loro figura d'interlocutori. Figura in particolare riscontrabile nei vari Comitati di sicurezza istituiti nei porti sia in funzione delle emergenze naturali, o legate all'operatività di siti ad elevato rischio incidenti, sia in proiezione security di ultima formazione. Presenze che non esauriscono il proprio significato in semplici prospetti burocratici; ma che, al contrario, si alimentano dalle concretezze prefigurate dai pass abilitanti, sia nella funzione di 'obiettivo di qualità' inse-



rito nel rapporto tra cliente e gestore di servizi d'ormeggio sia quale 'certificato di sicurezza' necessario per accedere ed esercitare i propri servizi all' interno di obiettivi sensibili quali sono, per esempio, gli impianti chimici. Ma non solo, perché dalle esperienze - non di rado traumatiche - degli ormeggiatori, opportunamente inseriti in proprio ambito, la comunità portuale può trarre innumerevoli spunti migliorativi in materia di sicurezza: dai temi di stretta competenza quali le certificazioni dei cavi d'ormeggio (su cui l'IMO ha iniziato uno specifico studio) o l'esposizione lavorativa in casi di tempesta, ad argomenti di più vasta risonanza, che possono riguardare tanto la riparazione di un molo quanto la scelta di un tipo di giubbotto di sicurezza piuttosto di un'altro… E questo in aggiunta all' esperta consulenza fornita dalla categoria, in piena sintonia con le posizioni EBA, qualora inclusa in enti od organismi dell'amministrazione statale del rispettivo Paese, oggi con particolare riguardo alla stesura della nuova Direttiva europea sui servizi portuali.

Condotta EBA sintetizzata in maniera inequivocabile nel consesso parigino, soprattutto nel ribadire la certezza che le nuove norme sui servizi portuali a livello comunitario dovranno tenere conto del ruolo degli ormeggiatori unitariamente esplicato dalla loro associazione europea, giudicata 'molto seria' anche nel capoluogo transalpino. Ruolo quindi assai importante quello degli ormeggiatori europei; di ciò coscienti e coerentemente pronti a inserirsi nello spirito cooperativo che dovrà guidare il dibattito sulla nuova Direttiva, volta ad abbinare correttamente la salvaguardia della sicurezza dei traffici marittimo-portuali alla loro liberalizzazione, a fronte della necessità di ammodernarne e adattarne l'organizzazione alla luce dei profondi mutamenti provocati da fattori economici in piena evoluzione.


dr. Cosimo Caliendo


amm. Luciano Dassatti

Il salone dei congressi del 'Concorde' era stipato dai dirigenti EBA, dai leader delle Associazioni nazionali europee ad essa aderenti - tra cui l'ANGOPI, membro fondatore - e da numerosi ormeggiatori a vario titolo interessati all'andamento assembleare. Da questa nutrita schiera di 'addetti ai lavori' si stagliavano diversi ospiti di spicco, ovviamente del mondo marittimo-portuale nelle sue varie scansioni pubbliche, amministrative e operative. In proiezione italiana si segnalavano il dottor Cosimo Caliendo, direttore generale per le Infrastrutture della navigazione marittima e interna del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, e l'ammiraglio (CP) Luciano Dassatti, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto. Introdotti dal presidente EBA Marco Mandirola, entrambi rivolgevano il proprio saluto ai partecipanti al consesso soffermandosi altresì su temi inerenti ai rispettivi mandati istituzionali e con riferimenti alle attività riconducibili agli ormeggiatori. Mentre il professor Sergio Maria Carbone, dell'Università di Genova, approfondendo la situazione incentrata sulla nuova Direttiva, ribadiva il valore della sussidiarietà e del ruolo professionale degli ormeggiatori.

Ma importanza di ruolo non solo operativo, quindi non solo limitato a finalità economiche e della sicurezza nel suo concetto tradizionale. Nel salone dei congressi del 'Concorde' è stato anche delineato l'inedito abito indossato dall'ormeggiatore nella speciale dimensione di 'security'. Allora - come affermato da un dirigente di port authority - se per l'economia portuale è decisivo che il lavoro dell'ormeggiatore funzioni al meglio 24 ore su 24, 365 giorni l'anno e che come avviene puntualmente egli sia presente in banchina ogni qualvolta giunga o parta una nave, è anche da sottolineare la sua determinante funzione nel contesto della sicurezza vista nel senso più ampio del termine, ovvero in chiave safety and security. L'aspetto della security, imposto dagli atti terroristici internazionali, richiama scenari più ampi. Suggerisce, ad esempio iniziative congiunte ad altri organi speciali, utilizzando la tipicità di categoria degli ormeggiatori: che permanendo sempre sul posto si rendono subito conto se nel porto c'è qualcosa che non dovreb-be esserci o se manca… ovvero una posizione privilegiata quali 'sorveglianti' di costante presenza.


La sala conferenze dell'hotel Concorde

prof. Sergio M. Carbone



PARIGI CONSACRA L'E.B.A. NELLO SHIPPING
28 ANNI DOPO AVERNE COLTO I PRIMI VAGITI

Quell'idea europea diventata maggiorenne

Ancora il fantasmagorico drappeggio della Ville Lumière per la consacrazione formale della European Boatmen's Association quasi tre decenni dopo la sua nascita tra le Associazioni europee di categoria, precisamente della categoria degli ormeggiatori; dei lamaneurs, in omaggio allo sfondo parigino dell'annuncio. Padrino al battesimo ufficiale dell'E.B.A. l'attuale presidente Marco Mandirola, che a Parigi, ha salutato con profondo compiacimento il virgulto negli anni diventato tonico, affidabile e di solida reputazione. Un compiacimento indicato all'avvio dei lavori dell' Assemblea Generale dell'Associazione, "che forse per volontà del destino, quest'anno è stata programmata nella sempre affascinante Parigi". Ovvero, dove per la prima volta si riunì il gruppo di amici, provenienti da vari Paesi europei, che fondò l'EBA.

"Era il 26 aprile 1977…", racconta Mandirola, rivolto soprattutto ai giovani ormeggiatori che il 15 settembre 2005 nel Salone delle conferenze dell'Hotel Concorde Saint Lazare affollano un consesso di prestigio, sintomatico del credito di categoria e professionale oggi riscosso, e assai più numerosi dell'iniziale gruppetto d'incanutiti ormeggiatori che 28 anni fa si ostinò sull'idea europea. Infatti, "da allora un'attività frenetica ha caratterizzato il lavoro di quegli amici fino ad arrivare ad oggi, dove possiamo affermare che il 22 agosto del 2005 l'European Boatmen's Association ha ufficialmente preso vita con la sua registrazione presso la Camera di Commercio di Anversa. Ciò è avvenuto tramite notaio che ha ricevuto lo Statuto EBA approvato all'unanimità all'Assemblea straordinaria di Rotterdam del 3 marzo 2005".

EBA cucita con il filo della coesione



'Gran pavese' di bandiere nazionali sul tavolo della dirigenza Eba

Nel presentare il nuovo assetto dell' Associazione il presidente Mandirola ha precisato che nei suoi quasi tre decenni di vita, non si erano mai creati i presupposti per dotarla di norme, in base a precise disposizioni di legge e secondo i canoni fiscali. Nello stesso lasso di tempo molte cose sono, invece, mutate negli ambiti civili e del lavoro; mutamento che ha investito anche i porti europei dove in pochi anni i cambiamenti sono stati travolgenti. In tale contesto, "l'EBA si è adeguata

ai tempi anche in campo normativo. Testimonianza di ciò è l'enorme lavoro che abbiamo fatto per arrivare alla stesura del nuovo Statuto. Giova rilevare che il risultato acquisito è il frutto di molte riunioni ove, per tante ore, s'è dibattuto su ogni aspetto e, addirittura, su ogni singola parola". Un serrato dibattito dal quale è emerso il grande contributo di tutti gli animatori del confronto sopranazionale che, coadiuvato dall'opera di emeriti consulenti, ha prodotto il testo approvato a Rotterdam. "Va detto che tutto questo rappresenta la testimonianza tangibile che l'EBA evolve. Da accordo tra pochi amici è diventata, anche in ragione dei molteplici impegni europei che come categoria abbiamo dovuto affrontare in questi anni, un'Associazione sentita e ascoltata in Europa dinanzi alle istituzioni comunitarie e alle altre associazioni europee".

Le ragioni sopra esposte sono quelle che hanno indotto a cambiare le regole e imboccare la strada ritenuta giusta e opportuna. "E questo perché l'EBA ha assunto uno status di Associazione europea che certamente la privilegia nelle varie sedi istituzionali dove rappresenta, quale interlocutore unico, i problemi dell'intera categoria che, pur avendo una loro specificità collegata allo Stato di appartenenza, hanno come momento unitario di coesione gli elementi costitutivi della centralità del servizio: sicurezza, qualità, formazione, l'impiego di moderni mezzi e strumentazioni". Detto ciò e constatato che "le questioni e sfide che ci riguardano non hanno solo respiro e contorno nazionale, ma anche e soprattutto europeo", Mandirola richiama l'attenzione sulla coesione, definendola "importante per non essere scavalcati" e quindi sulla sempre più stretta unità di categoria, "per non farci sopraffare". Da qui il monito: "L'EBA è un'associazione che nel tempo è cresciuta non solo politicamente ma anche quantitativamente; però è risaputo che numeri più grandi di associati impongono modifiche alle regole e agli organi rappresentativi. Di fatto, fino a ieri tutti erano sempre presenti, da oggi il Consiglio Direttivo è davvero un organo esecutivo, che deve rispondere del suo operato all'Assemblea che rimane sovrana nelle politiche e strategie che l'EBA deve intraprendere. Con il nuovo Statuto, infatti, sono migliorate le norme esecutive e di rappresentanza, si è rafforzata la struttura istituzionale dell' Associazione e le responsabilità di chi deve guidarla per il bene comune. In ogni modo tutto questo richiede un rafforzamento della fiducia tra i membri, nella consapevolezza di sapere che in Europa c'è qualcuno impegnato alla tutela delle nostre prerogative, che sono quelle di rendere il nostro lavoro un lavoro di qualità, stabile e professionale arricchito dall'impiego di mezzi efficienti e sempre più funzionali alle esigenze del porto e per il porto".

Sotto braccio alla buona sorte



Flash-back di un intreccio fortunato. È quello che accomuna la vita lavorativa di Marco Mandirola, ormeggiatore del porto di Genova e leader dei colleghi europei, alla vigoria dell' European Boatmen's Association da lui presieduta da otto anni a questa parte, dopo avere iniziato a frequentarla sin da giovanissimo. E quindi acquisire pratica e confidenza con uno staff direttivo di grosso calibro e in seguito - fortuna principale - poter lavorare in perfetta, proficua sintonia con "un gruppo di persone eccezionali che mi coadiuvano nelle iniziative che portiamo avanti". Ovvero, con il vice presidente Christian Liguori, il tesoriere Matt Slotboom, il segretario Ronnie Detienne, i due membri del Consiglio Jensen e Arrillaga, i sei delegati EBA Kanakaris, Arvidson, Laureala, Smith, Milohnic, Helle-Broe. Mentre "un grato pensiero va volto al dimissionario per raggiunti limiti d'età Albert Cool, che per molti anni ha ricoperto la carica di segretario generale".

Coalizzati contro il peggio

Entrando in modo circostanziato nel molto lavoro che ha coinvolto l'Associazione dall'Assemblea generale di Napoli in poi il presidente Mandirola ha indicato nella contrarietà avversa all'iniziativa intrapresa dalla Commissione Europea per normare, con una Direttiva 'ad hoc', i porti e l'accesso al loro mercato la battaglia principale sostenuta dall'Eba. "I nostri sforzi di far comprendere ai membri del Parlamento europeo, che avrebbero poi dovuto votarla, le nostre ragioni e i motivi per i quali proponevamo degli emendamenti ad alcuni articoli, non sono stati vani. Come noto, la Direttiva presentata dall'allora Commissario ai Trasporti signora Loyola de Palacio fu nel novembre 2004 bocciata dal Parlamento".

Dunque, Eba 'cobelligerante' in una azione che ha condotto ad una clamorosa bocciatura: un evento straordinario, della cui eccezionalità ne è riprova il fatto che dalla costituzione dell'Unione Europea ad oggi, soltanto tre Direttive sono state respinte.

Ma nonostante ciò il fronte opposto non demordeva. "Neppure il tempo di riprendere il fiato ed ecco che la Commissaria De Palacio, come ultimo suo atto prima di lasciare la carica, riproponeva una nuova Direttiva che, contrariamente a quanto dichiarato nell' introduzione del nuovo testo, non tiene in alcun conto dei suggerimenti e degli emendamenti che si erano evidenziati soltanto pochi mesi prima". E qui Mandirola sgombra il campo da possibili equivoci o distorsioni sulla posizione Eba affermando che gli ormeggiatori europei non sono contrari ad una Direttiva volta a disciplinare equamente il lavoro portuale. Ma proprio per perseguire tale equità che sono decisamente contro ai suoi attuali contenuti. "Il nuovo testo è, infatti, di gran lunga peggiorativo rispetto al precedente e ha subito un generale scontento, manifestato da tutti gli operatori portuali, pubblicamente convenuti nel corso dell'Audizione in Parlamento tenutasi il 14 giugno scorso. In quella sede si è potuto riscon-

trare, infatti, un generale dissenso che, pur su diversi motivi e argomentazioni, ha coinvolto armatori, terminalisti, sindacati e servizi tecnico nautici".
In questo contesto il presidente Eba loda la coesione di tutta la categoria. Ma in particolare rimarca l'azione delle Associazioni nazionali di Francia e Italia "per il costante contributo offerto a supporto dell'Associazione Europea", ricordando che "hanno favorito il contatto e lo sviluppo di iniziative con più parlamentari appartenenti alle diverse rappresentanze politiche", attraverso spese e disagi affrontati con spirito di sacrificio finalizzato al bene comune, Poi lo stupore in una divagazione retrospettiva riguardo una categoria, "un mestiere che viene da molto lontano e non è improprio chiamarlo arte". Dunque, "riflettendo sul cammino percorso in questi trent'anni e sull'importanza che l'Eba ha assunto in Europa viene difficile anche il solo pensare, o immaginare, lo scenario che uno di noi - **un ormeggiatore** - un giorno potesse avere la possibilità di parlare al cospetto del Parlamento Europeo per poter esprimere le proprie opinioni, avendo la forza anche di contestare un documento della Commissione. Credo che un simile pensiero allora fosse a dir poco, incredibile. Oggi ciò è realtà, e di questo dobbiamo ringraziare la lungimiranza di quel gruppo d'amici che qui a Parigi s'incontrarono er la prima volta tanti anni fa sotto la guida dal mai da me dimenticato Ristorcelli".

E.B.A.: periscopio sull'IMO



Nelle foto: pag. 19, il tavolo della dirigenza Eba; pag. 20, il dottor Caliendo, l'ammiraglio Cerenza e il professor Carbone sullo sfondo del pubblico Eba; pag. 21, immagine dell'escursione nell'immenso patrimonio culturale parigine, ancora il tavolo della dirigenza Eba; pag. 22, il presidente Marco Mandirola; pag. 23, scatti della giornata assembleare Eba; pag. 24, il fascino della Ville Lumiere alla luce del giorno dalla Torre Eiffel e di notte dalla Senna.

Dai trascorsi Eba con le sue iniezioni energetiche al suo domani altrettanto vigoroso. All'Assemblea Eba di Napoli era stato presentato il collega ormeggiatore Rich Molony, proveniente dagli Stati Uniti. In quella occasione, pur a fronte di scetticismi e perplessità, era stata auspicata la possibilità di forgiare una realtà internazionale della categoria. Una meta perseguita con piglio di 'pragmatico idealista' da Marco Mandirola, che "lentamente, con pazienza e anche spronato dall'Angopi che mai mi ha fatto mancare il necessario supporto", perseverava nei contatti, sollecitando gli americani a costituire una Associazione. "Ebbene oggi sono qui a dire, con grande soddisfazione, che il 20 luglio 2005 si è costituita la 'Pacific Coast Lines Coalition USA' che racchiude la maggior parte dei porti americani della costa del Pacifico".
Ma non solo, perché nella sua prima riunione il nuovo organismo Usa ha espresso l'intenzione di attuare forme associative o di collegamento con l'Eba (intenzione colta prontamente, perché, organizzato dall'Eba su mandato del proprio Consiglio, il 12 ottobre si è svolto a Genova un primo incontro per porre le basi ad un futuro di reciproco interesse, *ndr*). "Martin Luther King, nel 1963, in un suo ormai famoso discorso, dichiarò: '…io ho fatto un sogno…'. Ebbene anche noi, oggi, abbiamo un sogno: un'Associazione Internazionale che racchiuda al suo interno realtà dei cinque Continenti e che sia riconosciuta dall'IMO". Ovvero, "un altro grande passo verso il futuro che ci attende".

Un tuffo nel mito











La Senna di giorno, solcata dai battelli turistici e commerciali, vista dalla vetta della Torre Eiffel, e di notte nel tripudio delle sue luminarie; ma anche l'Opéra, Versailles e...

...tutte le altre stupefacenti dimensioni turistiche e culturali della Parigi che ha catturato l'ammirazione del folto gruppo di ormeggiatori italiani che vi si sono immersi.











Un doveroso ringraziamento all'Associazione nazionale francese degli ormeggiatori che tanto s'è adoperata nell'allestimento dell'Assemblea generale dell'EBA, sobbarcandosi oneri e un lavoro dispendioso, al solo fine che tutto fosse all'altezza delle nostre aspettative. Devo dire che l'impresa è riuscita appieno. Complimenti!

Chiudo con l'augurio - e la speranza - che la Ville Lumiere ancora una volta sappia illuminarci nel difficile cammino che ci attende e, come un faro nella tempesta, ci aiuti ad evitare le mille insidie che quotidianamente incontriamo sul nostro cammino consentendoci d'approdare in porti sicuri.

Marco Mandirola