

ProArch / Call for Projects 2025

Memoria Maris. Il quartiere della Diga Duca di Galliera

Dossier di presentazione



**ProArch / Società Scientifica Nazionale
dei Docenti di Progettazione Architettonica**

Presidente

Pasquale Miano, Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Segretario

Mauro Marzo, Università IUAV di Venezia

Consiglio Direttivo – Soci Effettivi

Michela Barosio, Politecnico di Torino

Fabio Capanni, Università degli Studi di Firenze

Emilia Corradi, Politecnico di Milano

Christian Lepratti, Università degli Studi di Genova

Luciana Macaluso, Università degli Studi di Palermo

Eliana Martinelli, Università degli Studi di Perugia

Mauro Marzo, Università IUAV di Venezia

Tomaso Monestiroli, Politecnico di Milano

Dina Nencini, Sapienza Università di Roma

Riccardo Palma, Politecnico di Torino

Giorgio Peghin, Università degli Studi di Cagliari

Ef시오 Pitzalis, Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli"

Domenico Potenza, Università degli Studi "G. D'Annunzio" Chieti Pescara

Fabrizio Toppetti, Sapienza Università di Roma

Michele Ugolini, Politecnico di Milano

Federica Visconti, Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Consiglio Direttivo – Soci Junior

Paolo De Marco, Università degli Studi di Palermo

Giovanni Comi, Università degli Studi di Udine

Valentina Radi, Università degli Studi di Ferrara

Gaia Terlicher, Università degli Studi di Pavia

**Università degli Studi di Genova
Dipartimento Architettura e Design**

Call for Projects a cura di:

Christian Lepratti, Beatrice Moretti, Valter Scelsi, Davide Servente
con

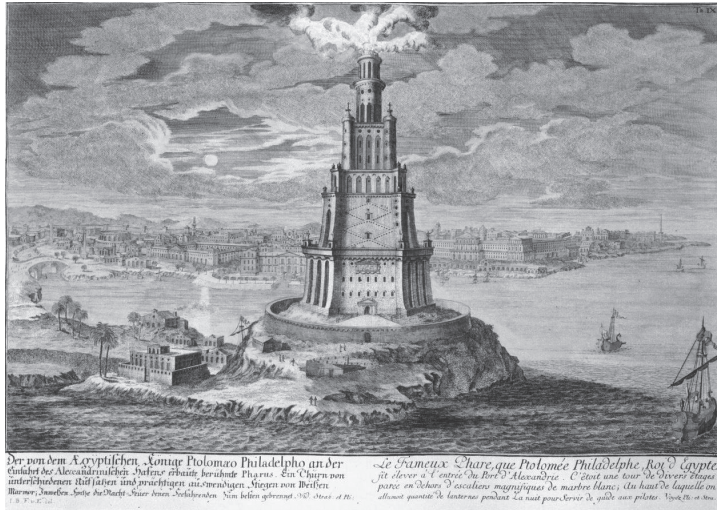
Laura Arrighi, Elisabetta Canepa, Giovanni Carli, Martina Guasco,
Duccio Prassoli, Ayla Schiappacasse

ProArch / Call for Projects 2025

Memoria Maris. Il quartiere della Diga Duca di Galliera

Dossier di presentazione

In copertina: La diga foranea di Genova, B. Moretti, 2024.



Il Faro di Alessandria di Tolomeo il Grande in Egitto, J.B. Fischer von Erlach, inciso da J. Adam Delsenbach, da *Entwurf einer historischen Architektur*, 1721.

Indice

01. Presentazione del tema	p. 6
02. Call for Projects	p. 28
03. Documentazione storica	p. 36
04. Inquadramento territoriale	p. 70
05. Inquadramento urbanistico	p. 78
06. Documentazione fotografica	p. 88
07. Layout della tavola	p. 110
Riferimenti bibliografici	p. 114

Presentazione del tema

01



La diga foranea di Genova.

Valter Scelsi

Il paradosso della pianura

La pianura artificiale a Genova nasce con il XIX secolo e si sviluppa ininterrottamente fino a diventare più estesa della città stessa. La sua crescita non conosce sosta: anche quando, alla fine degli anni Sessanta del Novecento, arriva la crisi del porto, c'è sempre un motivo per riempire la costa di cemento, di terra, di detriti e di sassi. Espansione, industrializzazione, piano Marshall, sviluppo, recessione, depressione, dismissione, tutte parole che non fermano la crescita della pianura, anzi la alimentano per nuove e sempre diverse ragioni. Tombamenti, riempimenti lungo le linee dritte della pianificazione, aree logistiche, piste aeroportuali, moli e approdi: centinaia di migliaia di metri cubi di materia riversati in mare e, da un certo tempo in poi, perfino senza ritualità, senza enfasi, senza più nessuna celebrazione, neanche quella semplificata dei giornali e della televisione. Tutto avviene in una fascia visiva sottile, compresa tra l'orizzonte marino e il profilo delle città, in uno spazio che non si avverte, che potrebbe anche non esistere, per quanto ne sappiamo. Tutto avviene nel silenzio. La città non sente nessun rumore. Non vede e non sente, perché la pianura che si costruisce non è qualcosa che la riguarda, è quasi sempre una

contro-città, proibita, recintata, altra, estranea, confusa, inesplorata, vuota, perduta verso il limite dell'acqua. Delle tante dicotomie disponibili per suddividere gli umani, una ci vorrebbe spartiti tra quelli che vedono l'orizzonte terrestre – la linea apparente che separa la terra dal cielo – e quelli che possono solo immaginarselo. Naturalmente, nulla di ciò è definitivo, e lo stesso individuo può vivere nel tempo alternativamente entrambe le condizioni. Una sorta di naturalità e artificialità insita in questi due modi di percepire l'orizzonte apparenta tale divisione alla più celebre contraddizione tra *perspectiva naturalis* e *perspectiva artificialis*, e, in sostanza, la rende una questione di punto di vista. Certo è che il rapporto esistente di corrispondenza diretta tra il salire del punto di osservazione e il salire dell'orizzonte influenza la nostra percezione in modo significativo e anche le nostre aspettative, inevitabilmente. Alla quota della strada nel tessuto della città difficilmente entra l'orizzonte (se non in una sua limitatissima versione visibile), che compare prepotentemente, invece, dalla sommità degli edifici più alti. L'orizzonte urbano che si produce è un orizzonte fatto di oggetti in relazione continuamente mutevole, e basta uno spostamento anche minimo dell'osservatore per rimetterne in discussione la combinazione. Questa complessità strutturale contribuisce a relativizzare il concetto stesso. Il traguardo dell'orizzonte diventa un fatto personale, legato all'esperienza, e anche se nella parola "orizzonte" siamo tentati di vedere un oggetto linguistico concreto, dobbiamo tuttavia accorgerci presto che l'oggetto stesso, lungi dal precedere il punto di vista, appare generato dal punto di vista stesso, tanto fisico, quanto culturale. L'orizzonte marino che, guardato dalla città, sovrasta la diga foranea ci indica che esiste un mondo invisibile, sommerso, estraneo a ciò che vedono i nostri occhi, un mondo che giace sotto la superficie dell'acqua o, semplicemente, nello spazio compreso tra noi e la sua linea.

Valutando la cosa in questi termini, la dicotomia di prima (il mondo diviso in sguardi costretti in orizzonti fisici e altri sguardi aperti verso orizzonti visivi) sembra ricomporsi, svanendo. L'urgenza del mistero, in sostanza, non risiede in cosa accade oltre il profilo dell'orizzonte, ma in quello che succede tra la nostra posizione ed esso, quel pezzo di mondo che abitiamo, in altre parole la nostra dimensione.



Foto storica della diga foranea di Genova.

Christiano Lepratti

L'archivio è la città

Il molo Galliera, in quella sua posizione lontana dal centro segna il confine della città con il mare. Un confine che già sempre ha definito la natura della città di Genova. È proprio in questo contesto, dove il porto diventa orizzonte, che la proposta di un edificio che custodisca il sapere facilitandone l'accesso, trova la sua collocazione ideale, in un luogo dove lo scambio delle merci e lo scambio culturale costituiscono due aspetti inseparabili della vita cittadina. Il progetto di un deposito libri sul molo Galliera non dovrà produrre solamente un edificio funzionale, bensì un'architettura che si faccia ulteriore forma della città, in grado di rispondere alle esigenze contingenti, ma anche di raccogliere e interpretare al suo interno, e di rappresentare al suo esterno, la *memoria maris*. Così concepita, l'architettura destinata al molo Galliera si iscrive in una tradizione consolidata di edifici che, pur nascendo da istanze funzionali, trascendono la loro mera dimensione utilitaristica per assumere un valore collettivo e contribuire alla definizione della civitas. L'Arsenale di Venezia, i magazzini industriali dell'Europa moderna, i silos portuali delle città del mediterraneo e delle città della lega anseatica, rappresentano esempi emblematici

di come l'architettura possa acquisire un valore di monumento non soltanto in virtù della sua scala e dell'eloquenza figurativa, ma anche grazie alla sua capacità di instaurare un dialogo con il tessuto urbano.

Architetture che, benché generate dall'urgenza di rispondere alle crescenti necessità gestionali delle città industriali, si collocano come figure nello spazio urbano contribuendo alla sua definizione. In questo quadro, i magazzini progettati da Schinkel sulla Spree a Berlino costituiscono un paradigma eloquente di come un'architettura improntata a principi di razionalità possa non solo integrarsi in un sistema urbano più ampio, ma anche concorrere alla sua definizione. Nella sua opera di completamento del centro di Berlino, Schinkel ha dimostrato di esserne stato uno dei più lucidi interpreti. La sequenza spaziale del complesso del *Lustgarten*, attraverso il suo raccordo con il *Werdescher Markt*, che trova compimento nel *Packhof*, ne costituisce un esempio paradigmatico. Ogni elemento architettonico, lungi dall'essere un semplice oggetto isolato, si inserisce in un continuum spaziale e compositivo, generando un'idea di città intesa primariamente come costruzione dello spazio collettivo. I magazzini di Schinkel non sono solamente degli edifici-contenitore, bensì strumenti di ordine, che rispondono alle esigenze di una città in espansione rispettando ed esaltando la sua volontà di forma. Il loro rapporto con il contesto urbano non si limita a una mera funzione di servizio, ma si configura come un elemento capace di generare continuità formale e spaziale, ridefinendo il paesaggio urbano attraverso un linguaggio architettonico razionale e misurato, proposto come cifra del valore civile dell'architettura.

Il *Keispeicher A*, silos del porto di Amburgo costruito negli anni Sessanta del XX secolo, è invece il frutto di una concezione formale diversa ma altrettanto efficace, che affida la definizione della morfologia urbana a un singolo

edificio anziché a un sistema relazionale più ampio. Analogamente a molte altre strutture portuali, è stato oggetto di una profonda trasformazione che ne ha ridefinito la natura mutandone la funzione originaria. La sua riconversione in Filarmonica, nell'interpretazione di Herzog e de Meuron, costituisce un caso paradigmatico di come l'architettura permanga sopravvivendo alle proprie funzioni. Dopo la trasformazione, la sua imponente volumetria, caratterizzata da una geometria rigorosa, non si configura soltanto come un nuovo luogo per la custodia del sapere, ma si eleva a simbolo di una più ampia metamorfosi culturale e urbana, ridefinendo l'identità del porto attraverso una rinnovata sintesi tra memoria storica e nuove istanze rappresentative.

Il processo di riconversione e riadattamento di un edificio portuale a una nuova funzione si configura come un paradigma applicabile anche al molo Galliera. Il deposito libri non dovrà limitarsi a svolgere un ruolo meramente conservativo, ma dovrà essere un'architettura capace di ridefinire lo spazio urbano, restituendo al porto e alla città una rinnovata dimensione interpretativa.

In questa prospettiva, l'intervento si iscriverà in una logica di continuità che trascende la semplice funzione del contenitore librario, riaffermando la centralità del porto nel tessuto urbano, e contribuendo a ridefinirne il ruolo, consolidando il legame di Genova con il mare e la sua storica vocazione agli scambi culturali e commerciali: un dispositivo simbolico, un'architettura capace di riflettere e amplificare l'identità della città, inscrivendola in una più ampia narrazione storica e culturale.



Veduta del porto di Genova dal loggiato di Villa Mylius in corso Aurelio Saffi, 1932.

Beatrice Moretti

Il Molo Duca di Galliera. Alcune note su origine, composizione e funzione

Terra e mare interagiscono costantemente, in strutture millenarie e complesse, come le città portuali, questo sistema di interazioni è spesso all'origine della forma urbana. Ciò si può osservare – come una ricorrenza fondativa – in numerose città portuali del contesto europeo e, indubbiamente, anche a Genova.

Nel 1875 l'allora presidente del consiglio Agostino Depetris definiva "medievale" lo stato di tutti i porti italiani a causa della mancanza perfino dei requisiti essenziali di un porto, tra cui la sicurezza nautica. Contemporaneamente, a Genova, la donazione del Duca di Galliera Raffaele De Ferrari permetteva di iniziare i lavori per costruire il Molo omonimo nell'avamposto in prosecuzione del Molo Nuovo, realizzato intorno al 1650 proprio sotto il promontorio di Capo di Faro dove si erge la Lanterna. Questa operazione risolveva parzialmente una situazione critica e stagnante, tamponando per qualche decennio le pressanti necessità di ammodernamento dello scalo più importante del Mediterraneo, il cui hinterland naturale si stava rapidamente ampliando in seguito all'apertura della galleria del Frejus (1871) e l'inizio dei lavori per il traforo del Gottardo (1872). Non ultimo, la realizzazione del Canale di Suez (1859)

rendeva sempre più impellente la necessità di ampliare e attrezzare il porto al volume e alle prestazioni dei nuovi traffici. Già da almeno un ventennio, infatti, il porto ligure era in grave ritardo rispetto alle esigenze di traffici sempre più automatizzati e globali. L'unico specchio acqueo e l'imboccatura verso levante, peraltro aperta alle intemperie della traversia di scirocco, producevano prestazioni pessime con un prolungato tempo di permanenza dei bastimenti presso gli accosti e un laborioso processo di carico e scarico delle merci. Questo stato non solo aggravava i moli ma rendeva insostenibili le condizioni di esercizio complessive dello scalo. Più che di aggiustamenti e razionalizzazioni, perciò, il porto genovese necessitava di una nuova diga a mare che ampliasse il varco d'ingresso, proteggesse le strutture preesistenti riducendo le agitazioni alla bocca dell'avamposto e, non ultimo, consentisse la formazione di nuovi accosti e bacini.

Il progetto esecutivo del Molo Galliera si inquadra nel più vasto Piano Regolatore Parodi firmato dall'ingegnere Adolfo Parodi del Genio Civile di Genova (1877/1891). Per risolvere il problema dell'accesso e della protezione degli specchi portuali venivano introdotti due nuovi pennelli: il Molo Duca di Galliera (a ovest) e il Molo Giano (a est) secondo la nota configurazione a "molo principale e molo secondario" seguita anche in altri porti italiani. Questa configurazione otteneva un nuovo avamposto di circa 104 ettari, raddoppiando quasi lo specchio d'acqua protetto, e un'imboccatura di ingresso ampliata fino a 650 metri per facilitare la manovra delle navi che in gran parte erano ancora a vela. Il Molo Duca di Galliera si componeva da due bracci di diversa lunghezza e orientamento. Il primo, direttamente agganciato al profilo del Molo Nuovo all'altezza di Ponte Paleocapa, era lungo 657 metri. Il secondo segmento, connesso al primo, andava a coprire l'imboccatura sovrapponendosi parzialmente all'antistante Molo Giano per una lunghezza complessiva di 845 metri. Partendo da un fondale profondo circa 10 metri, il

primo tratto di quella che sarebbe diventata l'attuale diga foranea raggiungeva curve batimetriche di circa 30 metri di profondità. A livello costruttivo i due bracci del Molo Duca di Galliera condividevano la stessa sezione trasversale per una larghezza massima, sopra il pelo dell'acqua, di circa 35 metri. Il Molo, oggi in parte integrato nella diga foranea lunga 3,2 chilometri, era formato da un'ampia scogliera di fondazione, spianata 6 metri sotto il livello del mare, su di essa si elevava verso il largo una difesa di massi artificiali disposti a scaglioni fino a quota 4,5 metri. Verso l'interno dell'avamposto, era realizzata una calata d'ormeggio protetta da un muraglione alto 8 metri. Diversi eventi meteo-marini avversi, negli anni, causavano danni alla struttura del Molo richiedendo opere di riparazione consistenti, quali il ripristino dei massi di coronamento in muratura e la ricostruzione del muro di difesa paraonde. I lavori del Molo iniziavano nell'ottobre 1877 e, nel giugno 1888, tutte le opere di maggiore importanza erano terminate. In seguito, il Molo veniva ancora esteso verso la bocca di levante, con l'aggiunta di un prolungamento di circa 400 metri (1930), raggiungendo una lunghezza complessiva di 1550 metri. Negli stessi anni, con l'introduzione della disposizione "a pettine obliquo" degli sporgenti e la realizzazione dei primi due ponti nel Bacino della Lanterna, il Molo Duca di Galliera veniva modificato per la prima volta: il braccio connesso alla terraferma veniva aperto con un varco di 100 metri ponendo le basi per la costruzione del porto commerciale di Sampierdarena e dell'omonima diga. Il porto di Genova usciva così definitivamente dai confini del suo golfo antico avviandosi verso un'espansione che ha visto realizzarsi imponenti opere nel corso di tutto il Novecento. Il lascito Galliera che ammontava a 20 milioni di lire dell'epoca (circa un terzo del costo complessivo dell'opera), è, di fatto, il primo, cruciale tassello di queste trasformazioni: questo gesto dava inizio a un secolo di mutamenti che, distribuiti in varie aree del porto, determinavano in modo profondo la configurazione spaziale dei paesaggi operativi di Genova.



Render della configurazione della Nuova Diga di Genova, Webuild Group.

La Nuova Diga di Genova*

La Nuova Diga Foranea di Genova è stata progettata per creare una nuova configurazione degli accessi portuali che garantisca i transiti e le manovre delle navi di ultima generazione in totale sicurezza, una migliore protezione dei bacini interni dalle mareggiate e da possibili cambiamenti climatici, e una più razionale separazione fra traffico commerciale e passeggeri, riparazioni navali e area nautica da diporto. La costruzione della nuova diga è attualmente in corso: i lavori sono iniziati a febbraio 2023 e dovrebbero concludersi a novembre 2026.

La configurazione della nuova diga consente le manovre di navigazione in sicurezza delle grandi navi portacontainer (di lunghezza 400 metri e larghezza 60-65 metri), con riferimento in particolare all'accesso e uscita dalle aree portuali, l'evoluzione nell'avamposto, l'accosto e la partenza dai terminali, il transito nel canale interno davanti ai terminali.

Il Dibattito Pubblico sulla nuova diga foranea del Porto di Genova, che si è tenuto nei mesi di gennaio e febbraio 2021, era finalizzato alla valutazione di una serie di alternative tramite un processo partecipativo secondo quanto espresso dalla legge nazionale. Le

osservazioni, pareri e proposte che sono state presentate nell'ambito degli incontri, in particolare sulle caratteristiche tecniche e funzionali delle alternative d'intervento, hanno consentito la scelta finale. La soluzione con nuovo accesso a levante (denominata n. 3) è stata scelta dall'Autorità di Sistema, in relazione sostanzialmente alle indicazioni presentate, nell'ambito dei loro interventi, dalla Capitaneria di Porto, dal Corpo Piloti e dai servizi tecnico-nautici del Porto di Genova. L'intervento prevede che la nuova diga foranea venga ubicata su fondali maggiori fino a 50 metri, allo scopo di consentire l'accesso delle grandi navi in sicurezza. A levante, vengono a crearsi due corsie di accesso specializzate a diverse tipologie di carico. La corsia prospiciente alla costa esistente sarà utilizzata prevalentemente per l'accesso di navi da crociera, traghetti, diporto, imbarcazioni a vela e piccolo cabotaggio. La seconda corsia, di nuova realizzazione, sarà invece dedicata alle grandi navi portacontainer "ultra large" e consentirà l'accesso diretto al bacino di Sampierdarena e al nuovo accosto di Calata Bettolo.

Le nuove aree di manovra delle navi sono caratterizzate dalle seguenti dimensioni planimetriche:

- il cerchio di evoluzione di diametro pari a 800 metri;
- il canale di accesso di larghezza 310 metri e lunghezza 2800 metri;
- la larghezza del canale interno davanti alle banchine di Sampierdarena pari a 400 metri.

Viene mantenuto il canale di accesso esistente a levante che consente alle navi da crociera e traghetti di accedere alle darsene del Porto Antico. A ponente è previsto il mantenimento di un'imboccatura ai fini del transito delle imbarcazioni di servizio e navi commerciali

di piccole-medie dimensioni. Nella sezione trasversale della nuova diga è possibile osservare l'ampliamento del bacino portuale davanti alle darsene di ponente dai 200 metri nello stato di fatto ai 400 metri nella configurazione di progetto. In corrispondenza del nuovo avamposto, davanti a Calata Bettolo, dedicato alle manovre di evoluzione delle navi, il bacino portuale viene ampliato da 200 metri a 800 metri.

Il progetto della nuova diga foranea prevede la demolizione di una parte della diga esistente, per uno sviluppo pari a 3865 metri (in due fasi).

* Da *Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Ports of Genoa*:
<https://www.portsofgenoa.com/it/pianificazione-e-sviluppo/programma-degli-interventi/interventi-di-sviluppo/tutti-interventi/nuova-diga-foranea-genova.html>, consultato il 19.02.2025.



Planimetria di progetto
Nuova Diga Foranea, scala 1:15000

Call for Projects

02

Centro per la tutela del patrimonio librario

A fronte della crescita esponenziale delle pubblicazioni digitali e del conseguente accesso online ai contenuti, che riflette l'accelerazione della produzione scientifica, molte biblioteche, soprattutto quelle accademiche, si trovano a dover affrontare la sfida – apparentemente paradossale – della riduzione del proprio patrimonio librario. Da un lato, le normative sul carico combustibile impongono una limitazione della densità degli archivi, spesso preferita all'adozione di sistemi di protezione più avanzati; dall'altro, la necessità di aggiornare le collezioni si scontra con la progressiva eliminazione dei volumi meno richiesti o più deteriorati, che vengono trasferiti in depositi delocalizzati, spesso di difficile consultazione.

Per avviare il dibattito su questi temi e individuare spunti di riflessione, la Call for Projects è aperta a proposte per immaginare un centro per la tutela del patrimonio librario del Sistema Bibliotecario dell'Università di Genova, con collocazione prevista sulla Diga Duca di Galliera nel bacino portuale.

Coinvolgendo gli ambiti della composizione architettonica e della progettazione urbana, dell'architettura degli interni e dell'architettura del paesaggio, la call individua tre temi progettuali che dovranno essere approfonditi in una proposta unitaria:

- un deposito librario con servizi aggiuntivi;
- un collegamento con la terraferma, coerente con la soluzione progettuale proposta;
- dispositivi di segnalazione visiva per il traffico marittimo (come fari, battelli-faro, battelli-fanale e boe luminose).

Il deposito deve essere dimensionato per accogliere un milione di volumi, con una previsione di incremento del 20-30% rispetto alla capacità iniziale. La nuova struttura non deve superare un'altezza di 30 metri sul livello del mare.

Tra i servizi aggiuntivi suggeriti vi sono:

- postazioni per la preparazione degli ordini;
- un punto per il prelievo e la restituzione dei volumi;
- locali per la consultazione e lo studio;
- una sala per la digitalizzazione e la conservazione digitale;
- un laboratorio specializzato nel restauro dei manoscritti, con aree attrezzate per analisi scientifiche, diagnostica avanzata e interventi di conservazione (tre cui pulizia, consolidamento, stabilizzazione dei materiali e rilegatura);
- magazzini per beni di interesse storico, artistico e scientifico appartenenti al patrimonio culturale dell'ateneo (come antiche attrezzature di laboratorio e apparecchiature di misura, plastici, bozzetti, materiali iconografici e audiovisivi nonché reperti museali e opere d'arte);
- spazi per workshop e seminari;
- uffici per la gestione e la catalogazione.

Il progetto deve tenere in considerazione le trasformazioni del bacino portuale genovese riguardanti la costruzione della nuova diga foranea con particolare attenzione alla normativa legata all'accessibilità via mare.

Calendario

27 febbraio 2025

lancio della call

31 marzo 2025

scadenza per le manifestazioni di interesse

15 aprile 2025

conferma di iscrizione tramite pagamento della quota

16 maggio 2025

seminario e consiglio direttivo ProArch presso
l'Università degli Studi di Genova

17 maggio 2025

seminario presso l'Università degli Studi di Genova
e sopralluogo all'area di progetto alle ore 14.00 con navebus

26 settembre 2025

consegna dei progetti

16-17 ottobre 2025

presentazione dei progetti e mostra



Foto storica della diga foranea di Genova,
Archivio Storico, Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale.

Istruzioni

La manifestazione di interesse deve avvenire inviando una e-mail **entro e non oltre il 31 marzo 2025** al seguente indirizzo di posta elettronica:

cfp2025_proarch@unige.it. Nella mail dovranno essere indicati per ogni componente del gruppo di progettazione: nome, cognome, ruolo, dipartimento e università di appartenenza. Per ogni gruppo dovranno inoltre essere indicati il responsabile e l'indirizzo e-mail di un referente al quale inviare le successive comunicazioni. A seguito della manifestazione di interesse, verranno condivise le informazioni per completare l'iscrizione e una cartella di Google Drive contenente tutti i materiali di progetto (dwg, immagini, testi, ecc.). L'iscrizione dovrà essere confermata **entro il 15 aprile 2025 tramite il pagamento della quota di iscrizione di 250,00 € (IVA incl.)**, da riferirsi alla singola proposta progettuale presentata. La quota comprende: stampa e presentazione dei pannelli; pubblicazione del catalogo con la casa editrice Libria; due coffee-break/aperitivo e un light lunch. La quota di iscrizione non comprende le spese di viaggio, alloggio e cena sociale, che sono da ritenersi a carico dei singoli partecipanti agli eventi.

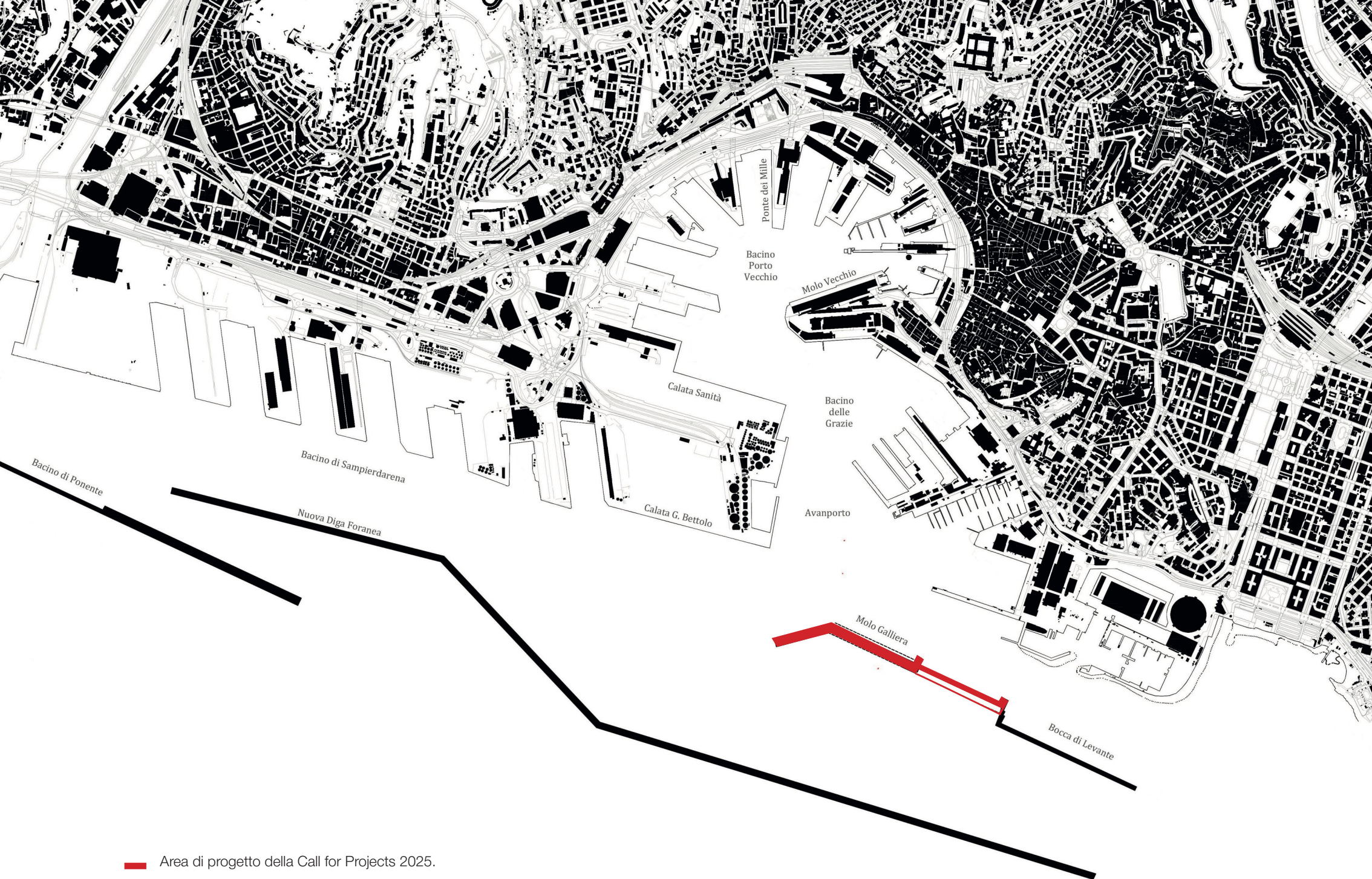
Gli elaborati da presentare saranno:

- una **tavola** in formato pdf ad alta risoluzione, da redigere sulla base del layout fornito;
- un **testo** in formato Word di 12.000 battute spazi inclusi;
- una selezione di **sei immagini** significative.

Eventi

Nel pomeriggio del **16 maggio 2025** si svolgerà il **consiglio ProArch** a cui seguirà la presentazione del tema della Call for Projects. Nella giornata del **17 maggio 2025** è previsto nella mattina un **seminario di approfondimento** e nel pomeriggio si effettuerà il **sopralluogo** tramite navebus all'area di progetto. In caso di condizioni meteo avverse tali da non consentire la navigazione, il sopralluogo sarà sostituito da una visita presso il Museo del Mare.

Dal 16 al 17 ottobre 2025 sono programmate le presentazioni dei progetti e l'inaugurazione della mostra dedicata presso la sede del Dipartimento Architettura e Design dell'Università degli Studi di Genova.



— Area di progetto della Call for Projects 2025.

Documentazione storica

03



A Prospect of the City of Genoa pubblicata in *Navigantium atque Itinerantium Bibliotheca*, or *Complete Collection of Voyages and Travels*, J. Harris, 1746.

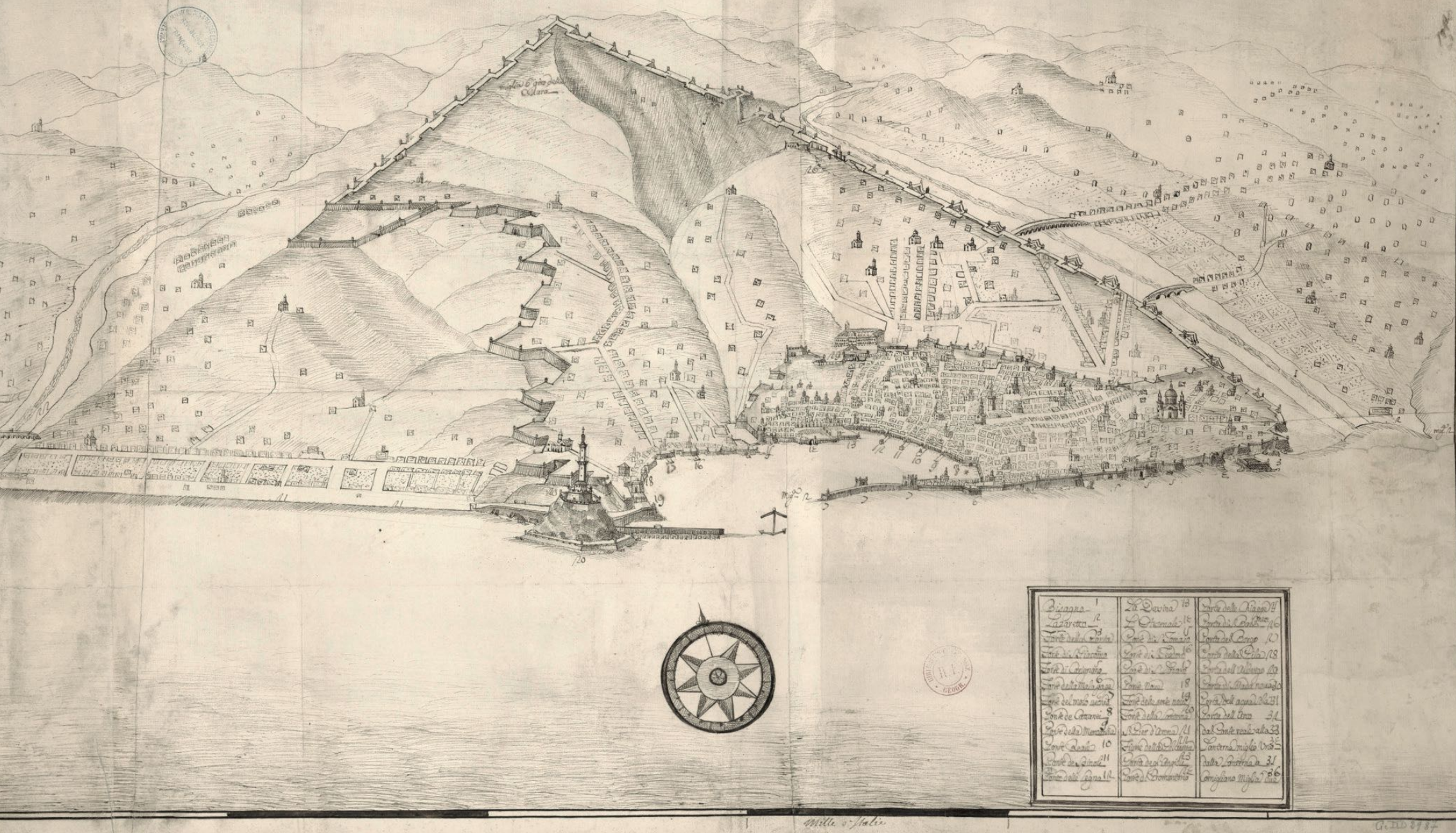


Vista di Genova in un manoscritto del 1797.



The description of Genoa

Mappa *The Description of Genoa*, F. Moryson, 1594.



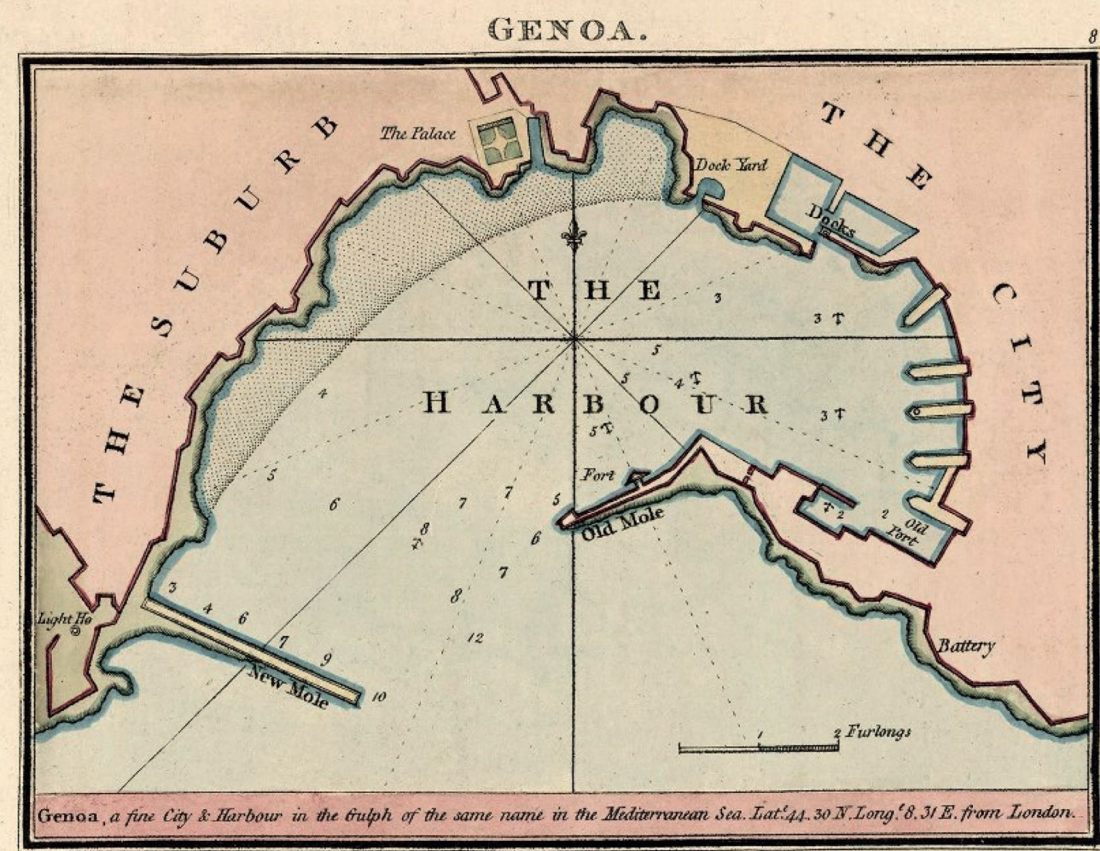
Vista della città di Genova, Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, 1630-1639.



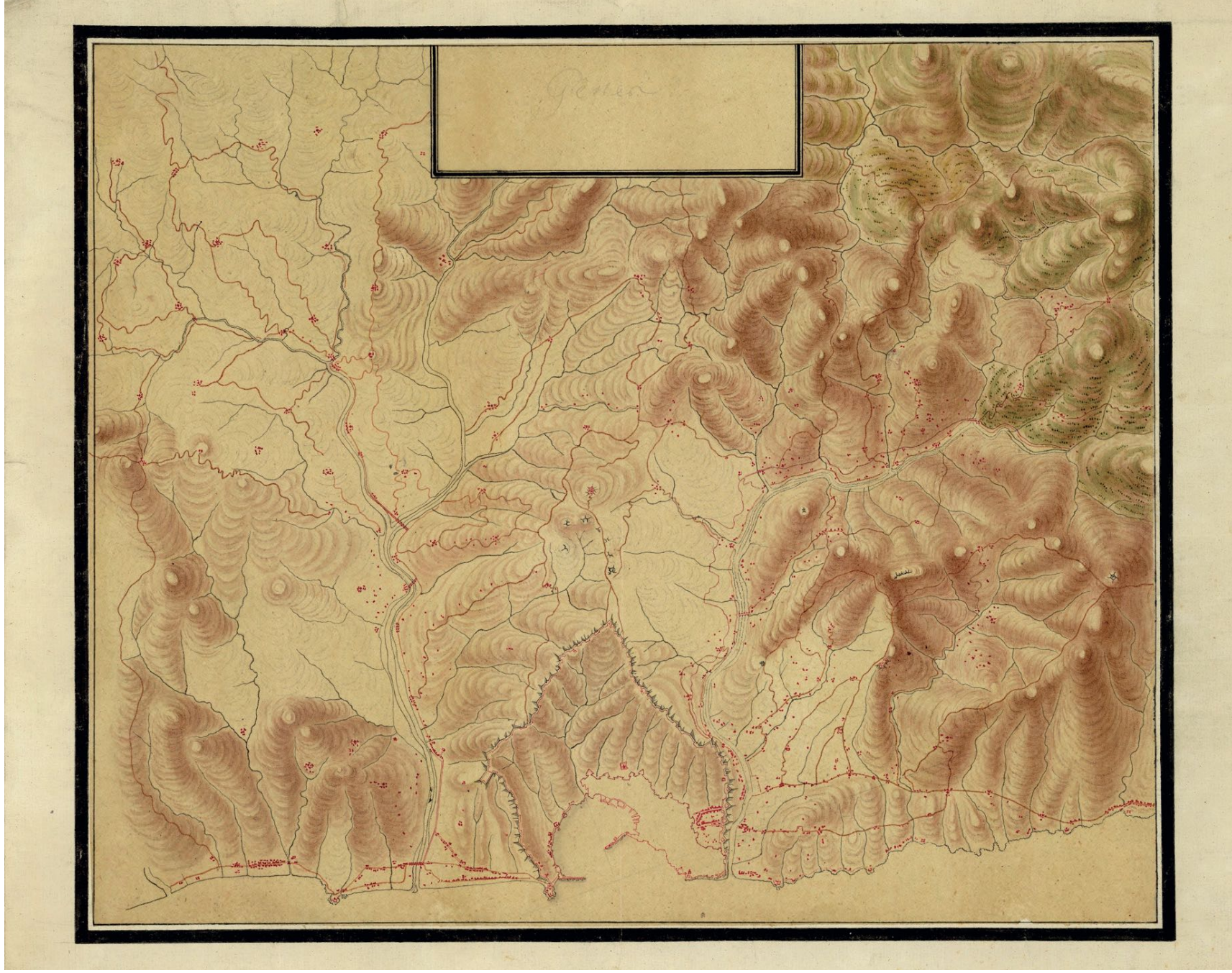
Nuova Pianta della Città di Genova, e sue Fortificazioni con le Valli circonvicine, incisore Bardi, 1800.



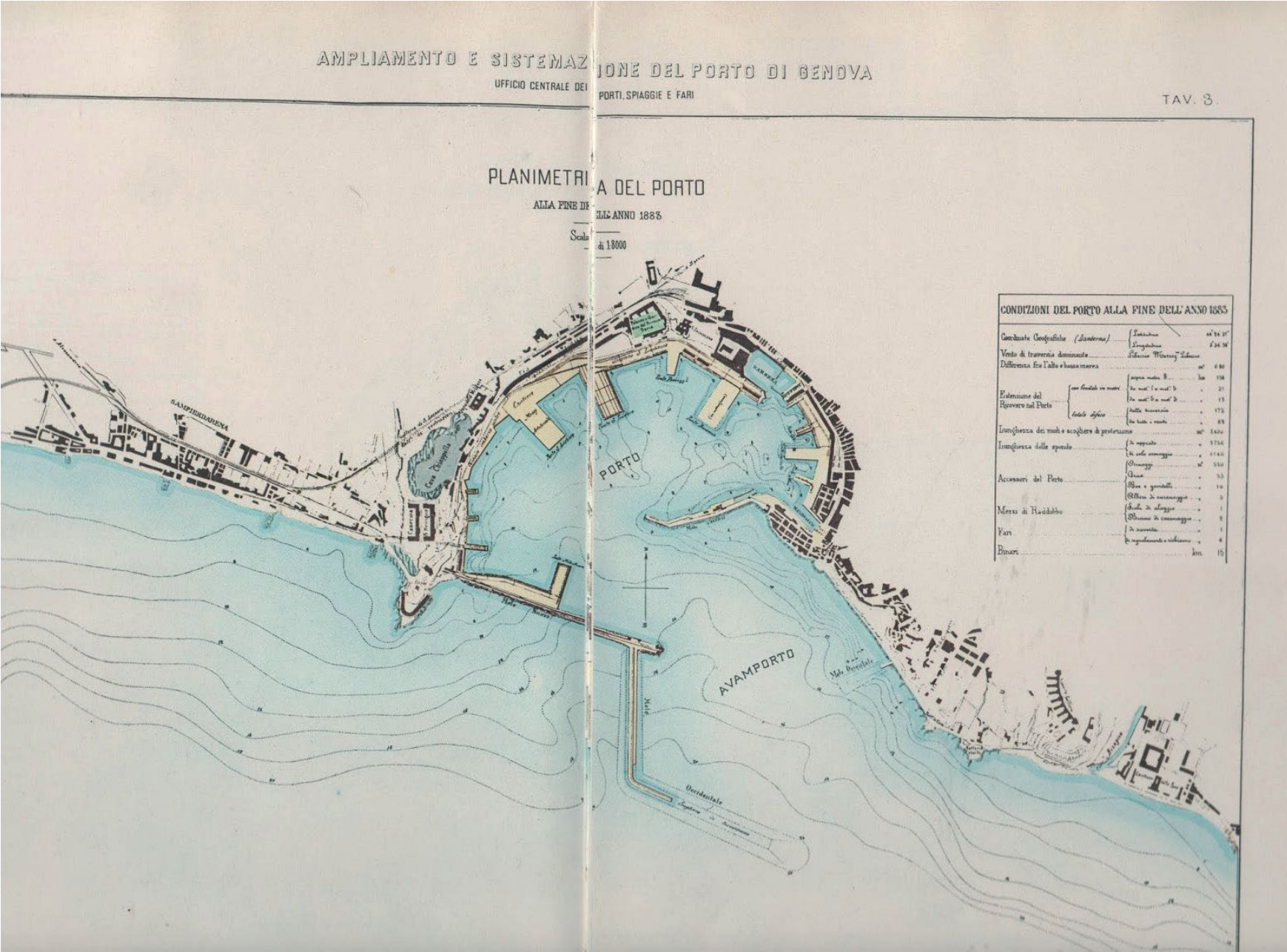
Il duca di Galliera offre il Molo alla patria,
A. Frixione (1843-1914).



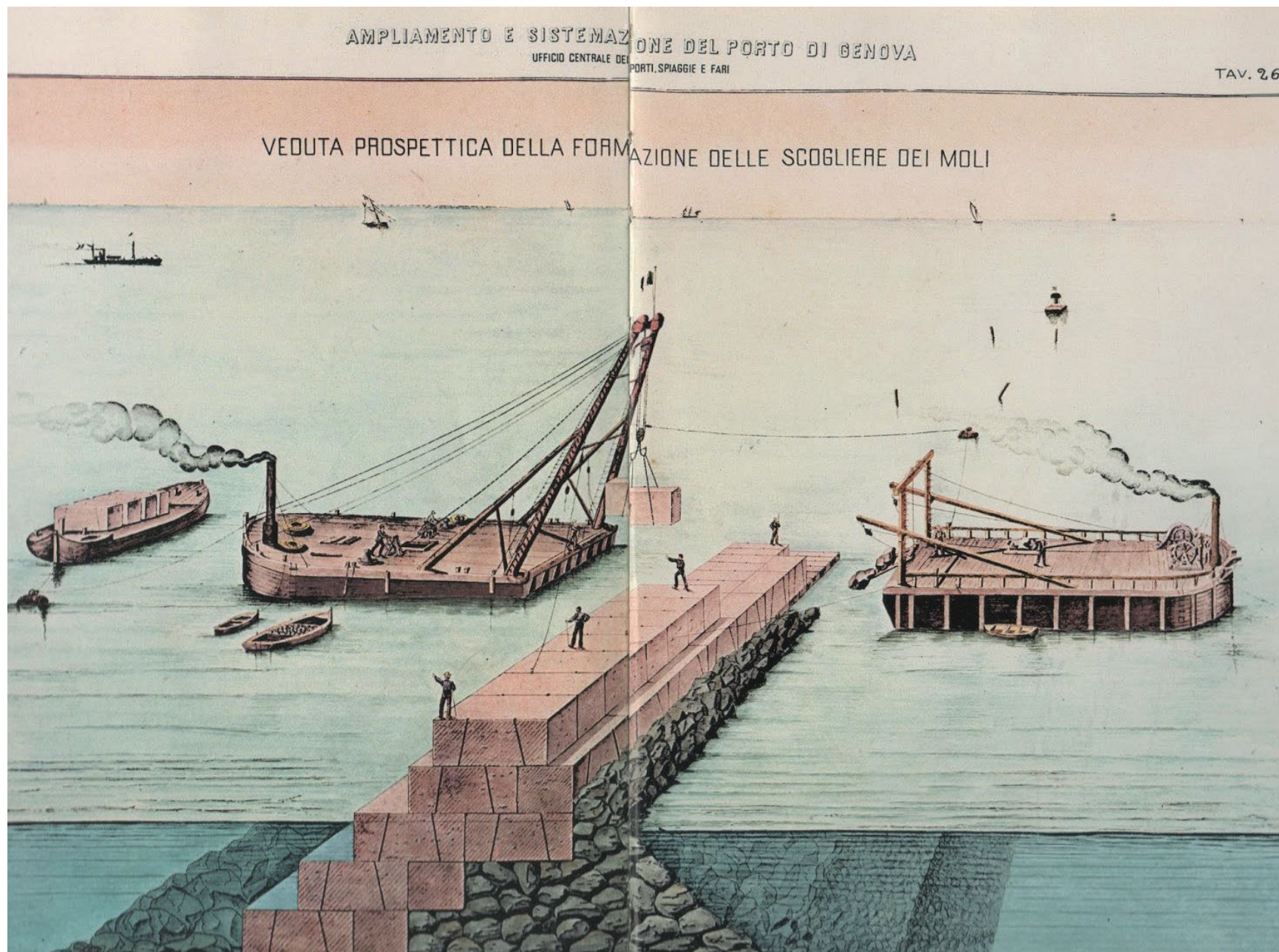
Genoa, R. Bougard, J.T. Serres, 1801.

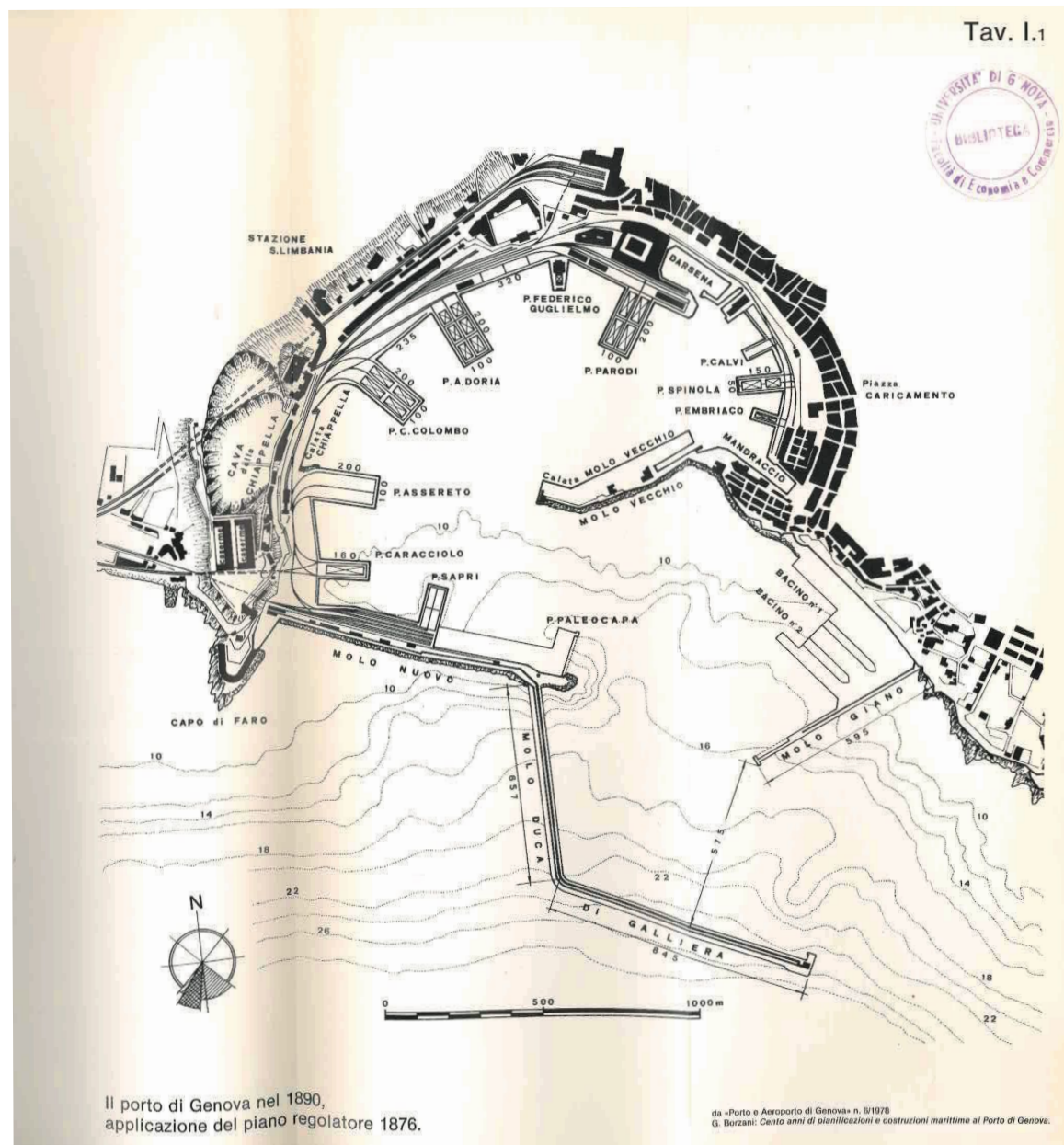


Map of the City of Genoa and Its External Fortifications, Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, 1806.

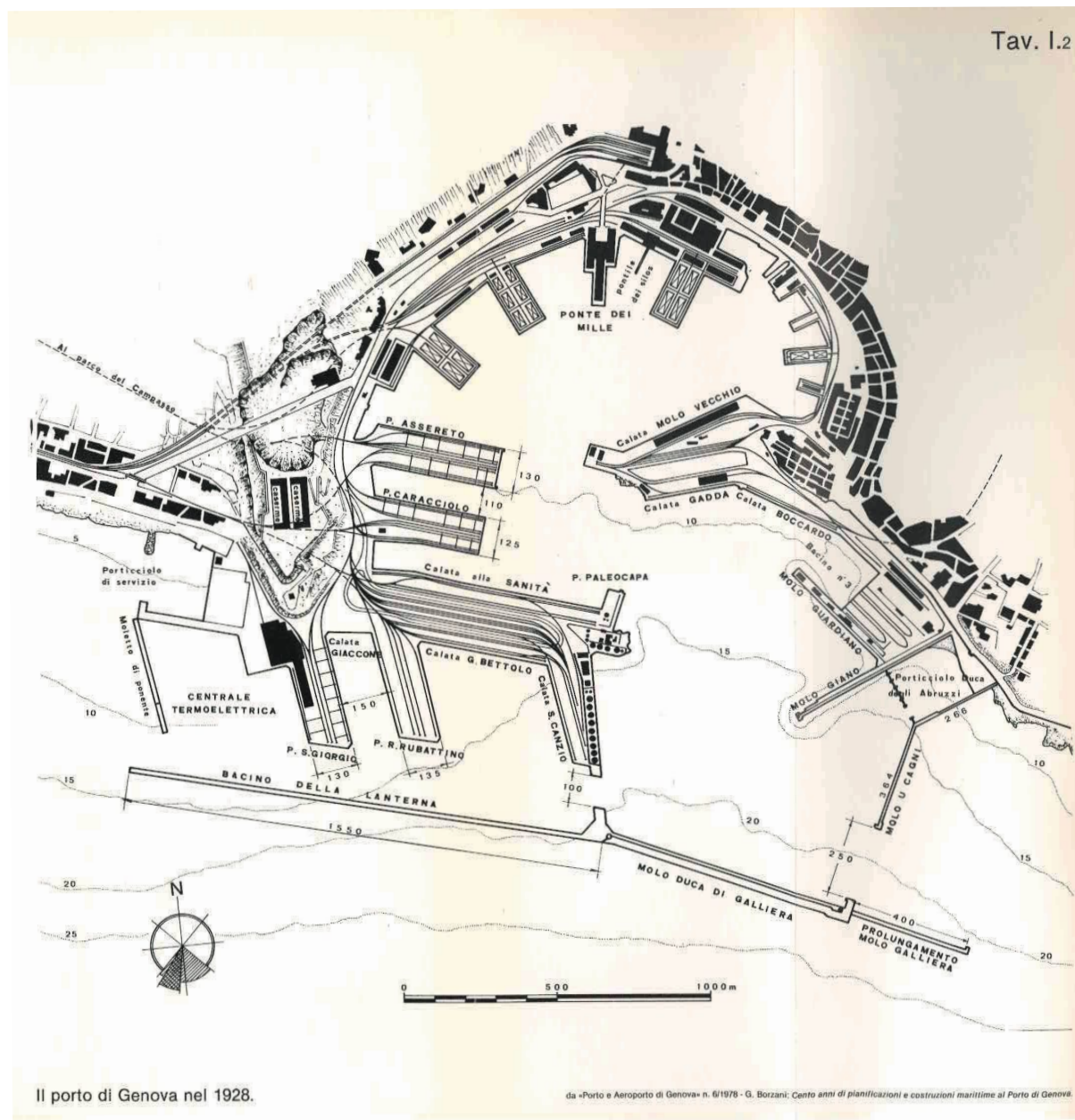


Planimetria da album aquarellato,
P. Giaccone, 1883, archivio CAP-SAGEP
Porto di Genova.

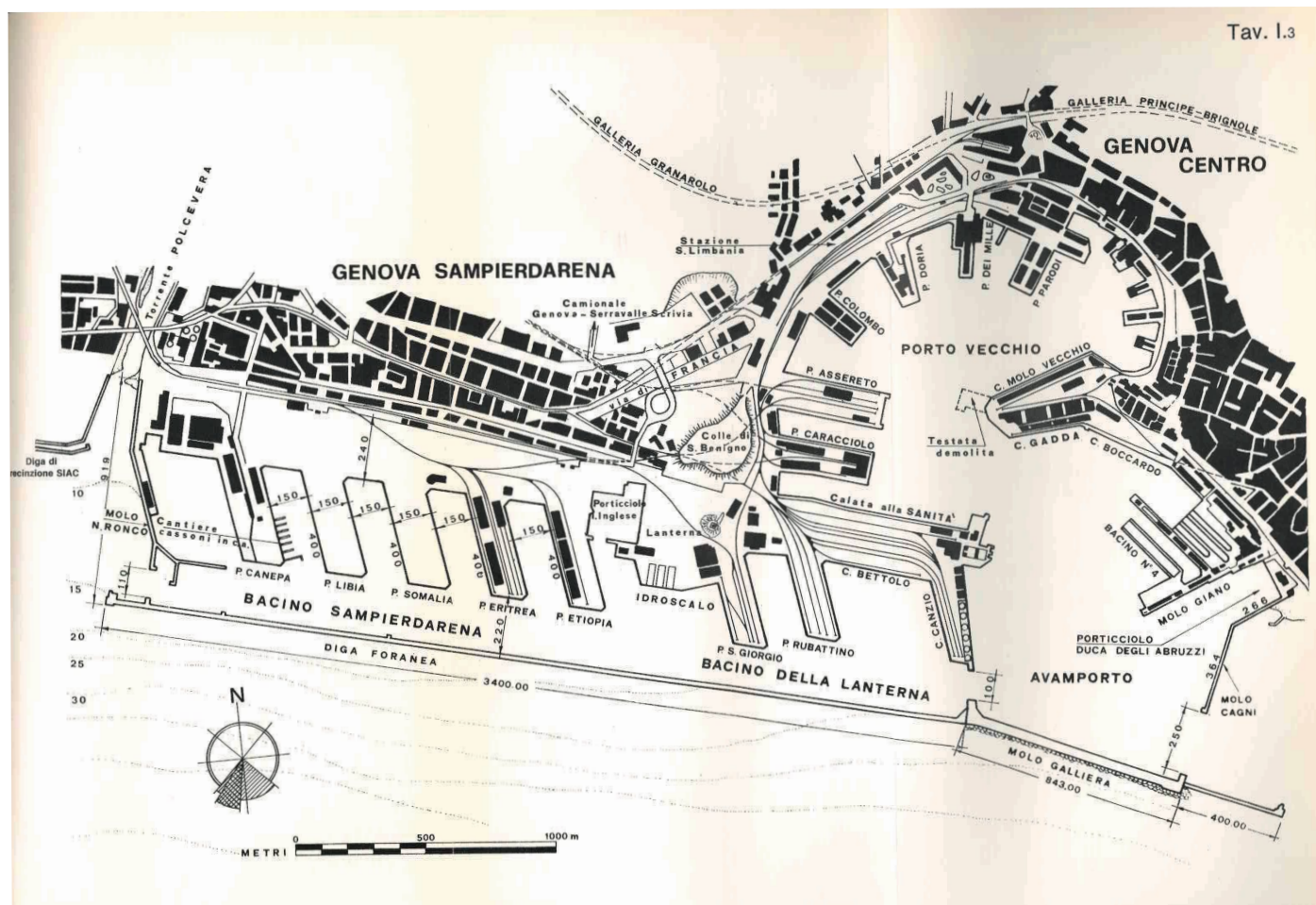




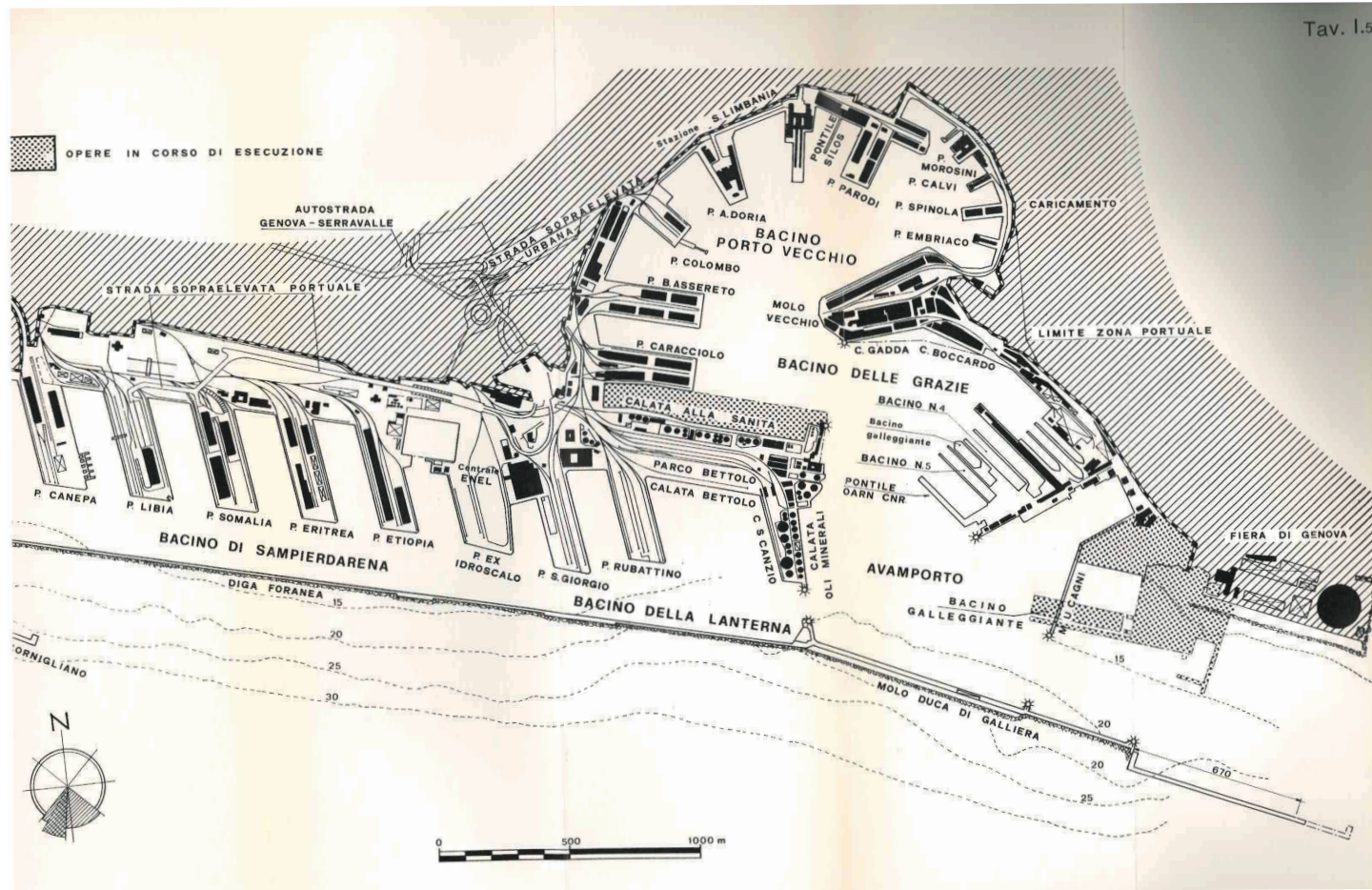
Mappa del porto di Genova del 1890.



Mappa del porto di Genova del 1928.

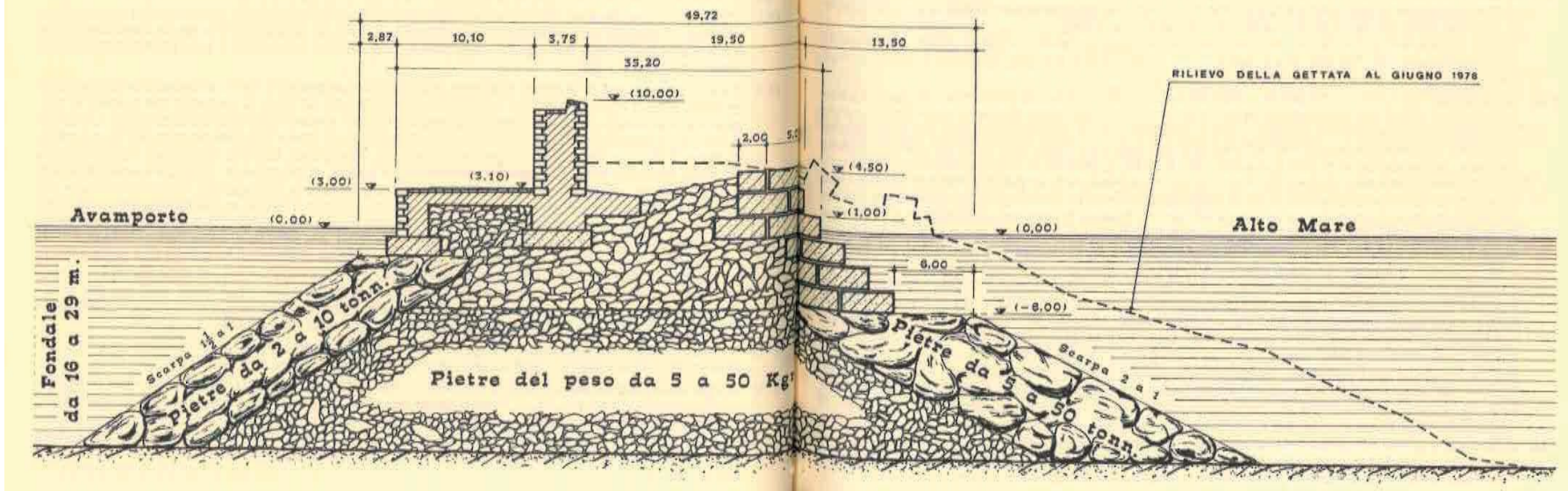


Mappa del porto di Genova del 1941.

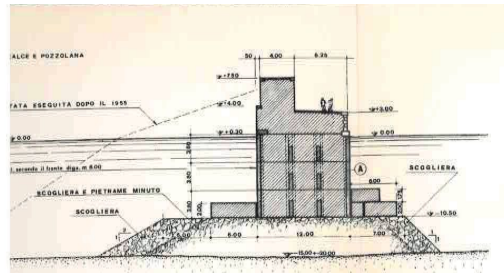


Mapa del porto di Genova del 1978.

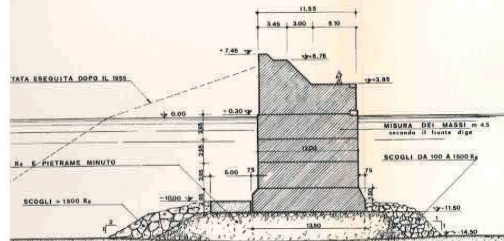
Fig. 4 - Sezione trasversale della Diga Galliera con indicazione del rilievo della gettata attuale (1978).



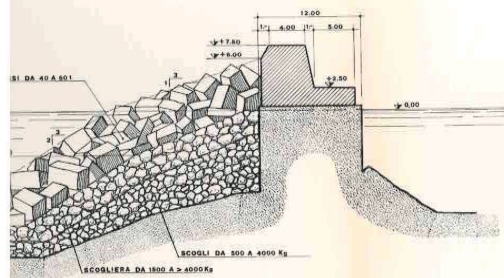
Sezione della diga foranea.



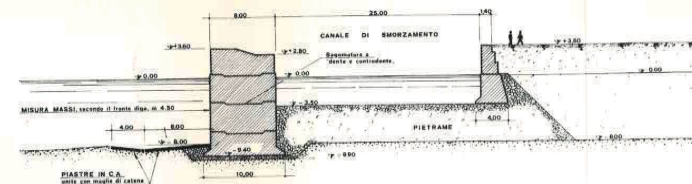
Sezione trasversale del primo tratto della Diga Foranea.



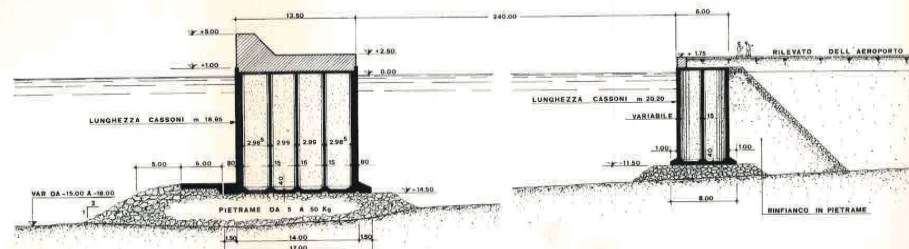
Sezione trasversale del secondo tratto della Diga Foranea.



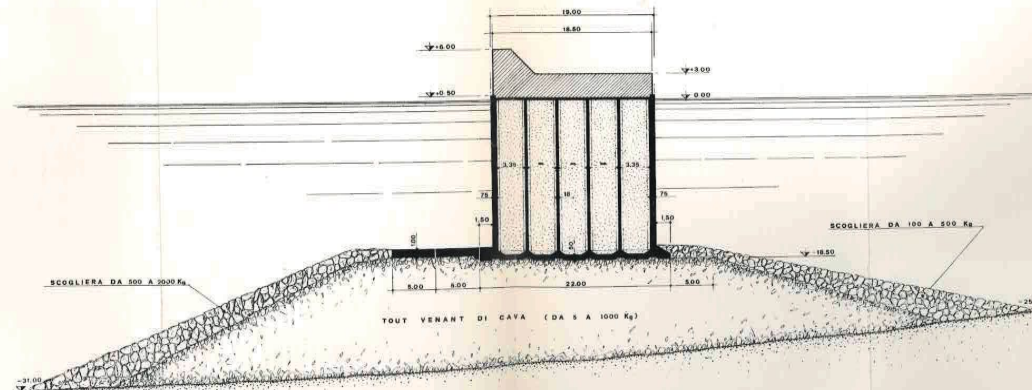
Sezione trasversale della Diga Foranea.



Sezione trasversale della Diga di recinzione SIAC.



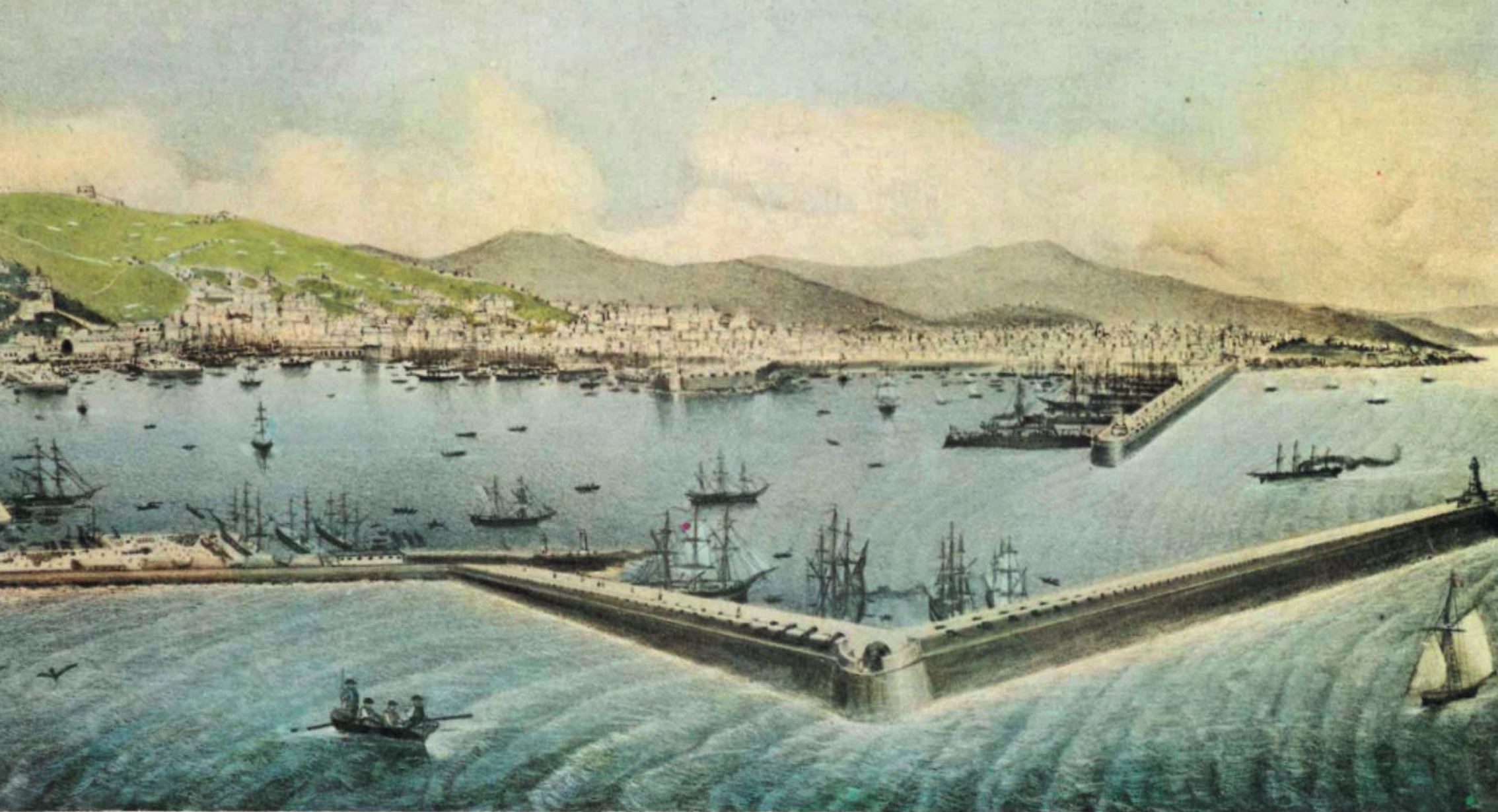
Sezione trasversale della Diga dell'Aeroporto.



Sezione trasversale della Diga di Cornigliano.

da "Porto e Aeroporto di Genova" n. 6/1978 - G. Borzani: Cento anni di pianificazioni e costruzioni marittime al Porto di Genova

Sezioni delle dighe, in "Porto e Aeroporto di Genova. n. 6 (Cento anni di pianificazioni), giugno 1978, G. Borzani.



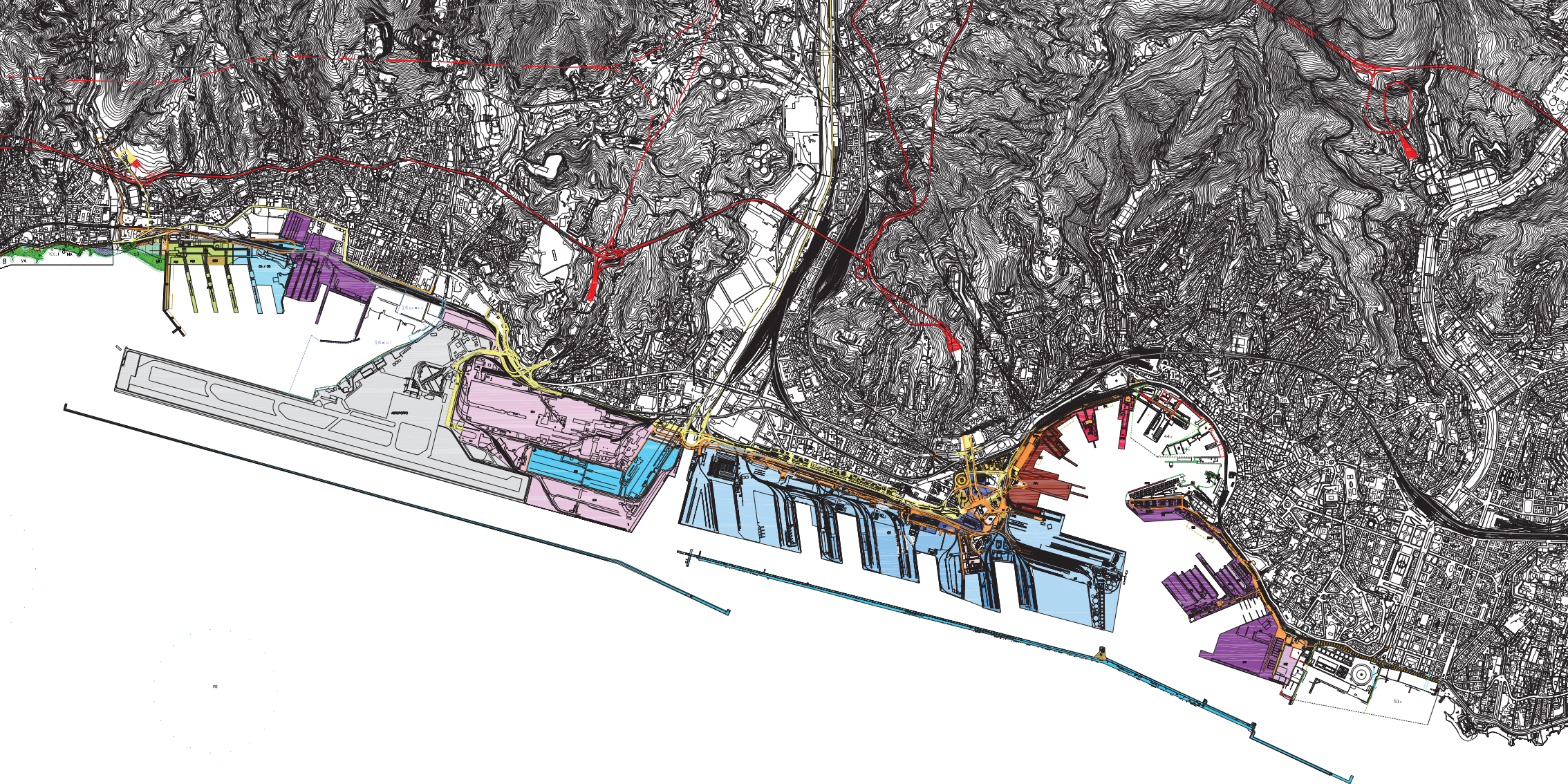
Grande veduta generale di Genova con in primo piano
il nuovo Molo Duca di Galilera, F. Caminati, 1890.

Inquadramento territoriale

04



Ortofoto stato di fatto, Geoportale, Regione Liguria.



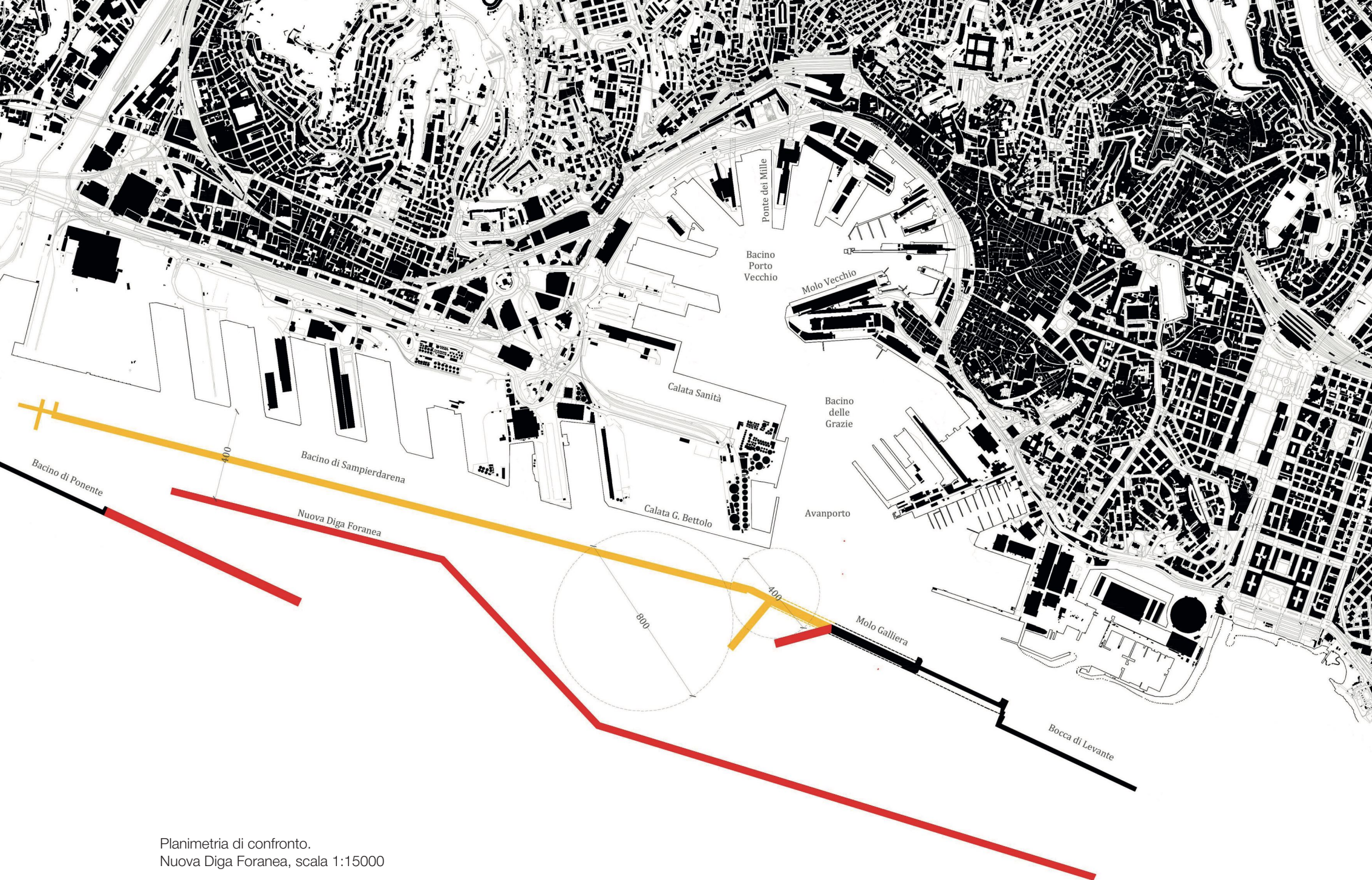
Planimetria estratta dal Piano Regolatore Portuale vigente 2001.



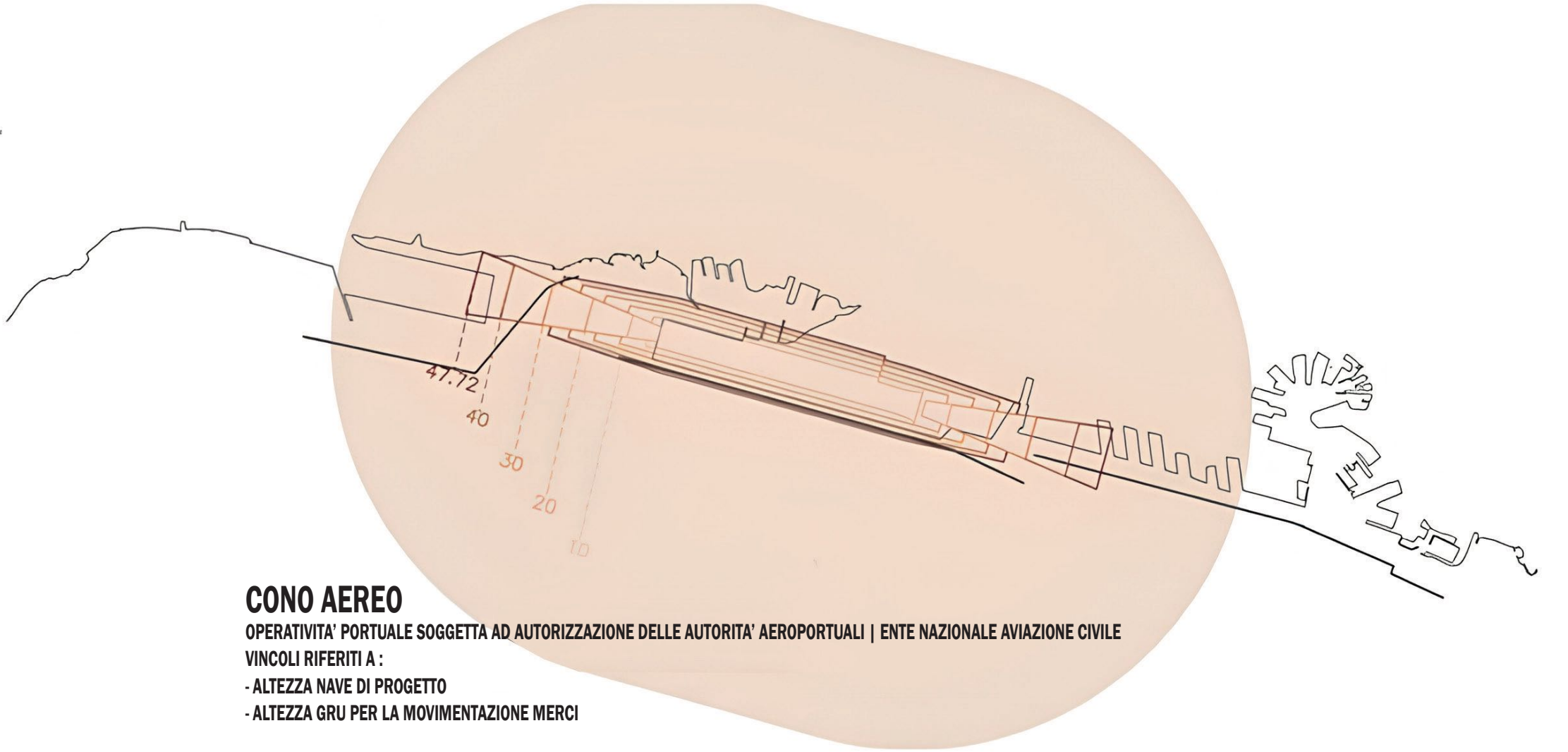
Carta nautica del Porto di Genova, da Istituto Idrografico della Marina

Inquadramento urbanistico

05



Planimetria di confronto.
Nuova Diga Foranea, scala 1:15000



CONO AEREO

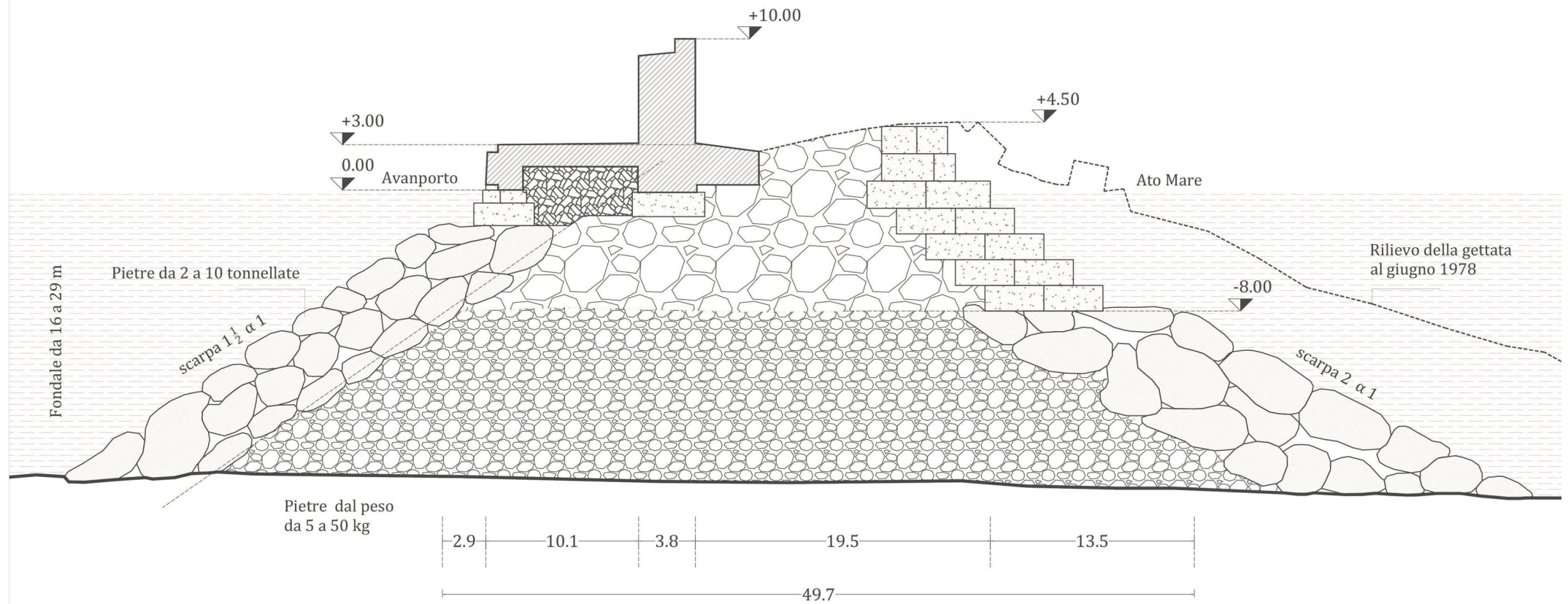
OPERATIVITA' PORTUALE SOGGETTA AD AUTORIZZAZIONE DELLE AUTORITA' AEROPORTUALI | ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE

VINCOLI RIFERITI A :

- ALTEZZA NAVE DI PROGETTO
- ALTEZZA GRU PER LA MOVIMENTAZIONE MERCI

Vincolo aeroportuale, da "Documento di Programmazione Strategica di Sistema - DPSS", Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, 2021.

+30.00
Limite di progetto



Sezione della diga Molo Duca di Galliera.



Render della configurazione della Nuova Diga di Genova,
Webuild Group.

Documentazione fotografica

06



Le calate imperiali in costruzione nel Porto nel 1941.

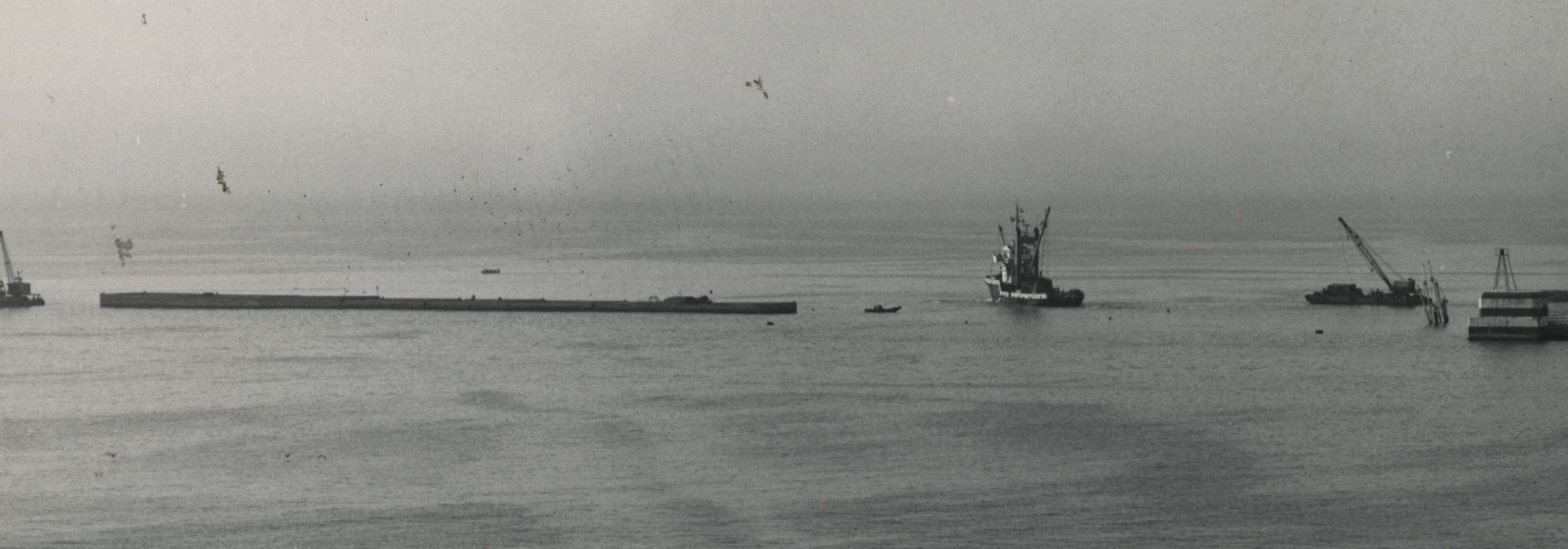


Foto storica della diga foranea di Genova,
Archivio Storico, Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale.



Foto storica della diga foranea di Genova,
Archivio Storico, Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale.



Foto storica della diga foranea di Genova,
Archivio Storico, Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale.



Genova, R. Merlo, 2013.



Vista dall'alto del Porto di Genova.



La diga di Genova oggi.

La diga di Genova oggi.





La diga di Genova oggi.



Vista della diga di Genova dalla città.

Layout della tavola

07



MEMORIA MARIS
IL QUARTIERE DELLA DIGA DUCA DI GALLIERA
 ProArch/Call for Projects 2025

TITOLO
Università di Afferenza
Responsabile/i
Gruppo di Lavoro

*Lorum ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

"Lumen ipsius dator est ariet, concurrens ad agnoscendum, et de statuto tempore incidentis de labore est illud magna aliquis. Ut enim ad minus veniat, quia nonnulli dicuntur de labore tota de illis de alijs et ea commode consequuntur. Dato autem iure datur in apprehensione in voluntate vel esse illam datur ea fugiat rursus potest. Exceptum autem occurrent capitalis non prout, sunt in culpa qui officia deservunt nulli ariet, concurrens ad agnoscendum, et de statuto tempore incidentis de labore est illud magna aliquis. Ut enim ad minus veniat, quia nonnulli dicuntur de labore tota de illis de alijs et ea commode consequuntur. Dato autem iure datur in apprehensione in voluntate vel esse illam datur ea fugiat rursus potest. Exceptum autem occurrent capitalis non prout, sunt in culpa qui officia deservunt nulli ariet.

[illegible][illegible][illegible]

"Autem ipsam datur illi amari, conseruatque adprecium est, sed de stomacho incidit et de labore illi datur magna aliquis. Ut enim ad minus veniat, quia nonnulli sunt qui laboris incerta causa de alijsque se ad commodum contrahunt. Quia autem traxit dicitur in reprehensibilem in voluptate vel esse ceterum datur se huius ruffa partibus. Exceptaque sunt occidit capitaliter non proinde, aut in corpore quo efficit obsequio sunt illi ut laborum." "Autem ipsam datur illi amari, conseruatque adprecium est, sed de stomacho incidit et de labore illi datur magna aliquis. Ut enim ad minus veniat, quia nonnulli sunt qui laboris incerta causa de alijsque se ad commodum contrahunt. Quia autem traxit dicitur in reprehensibilem in voluptate vel esse ceterum datur se huius ruffa partibus. Exceptaque sunt occidit capitaliter non proinde, aut in corpore quo efficit obsequio sunt illi ut laborum."

"Loren pauci doli et amet, coniectura
addressing est, sed do eiusmod tempor
incididunt ut labore et dolore magna
aliqua. Ut enim ad veniam veniam, qui
nostrud exercitatio ullamco laboris non
ut aliquip ex ea commodo consequat.
Duis aute irure dolor in reprehenderit in
voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat
nulla pariatur. Excepteur sint occaecat
cupidatat non proident, sunt in culpa
qui officia deserunt mollit anim id est

*Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, et do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat

capitulum non praeident, tunc in culpa
qui officia decessant multum ante in
seel laborum.

"Tamen ipsum datur ad amem, conseruatur
adipiscens est, sed de stomacho tempore
inhibetur ad laborem ad dolum magnam
atque, cum in stomacho tempore inhi-
betur, exasperatur officio laboris cum
de adipiscendo esse commodum consequatur
tunc autem tunc datur in reprehendendum
in voluplate vel esse officio debet
esse fugiat nulla perit. Exceptum cum
omnino in stomacho tempore inhi-
betur in culpa qui officia decessant multum
ante in seel laborum." Tamen ipsum datur
ad amem, conseruatur adipiscens est, sed
de stomacho tempore inhibetur ad laborem
ad dolum magnam atque. Ut enim ad minus
consequatur, qui modum necessitatem officio
laboris cum de adipiscendo esse commodum
consequatur. Cum autem tunc datur in
reprehendendum in voluplate vel esse officio
debet esse fugiat nulla perit. Exceptum cum

and occasional capital *non* present, *non* in culpa qui officia deserunt mollit anim.

Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim.

Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim.

Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim.

sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum."

qui officia detentari nulli autem id est
laborem."

PERCORSO PROGETTUALE

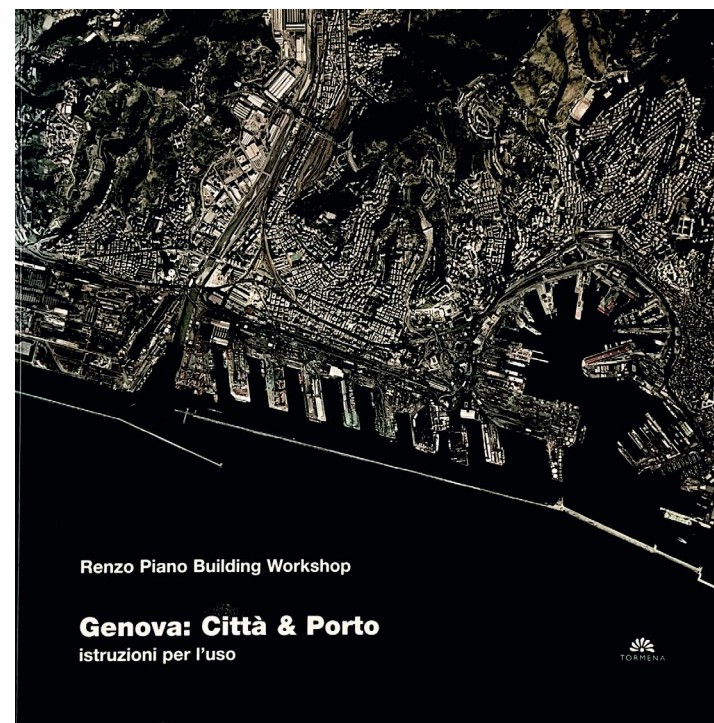
PROGETTO URBANO

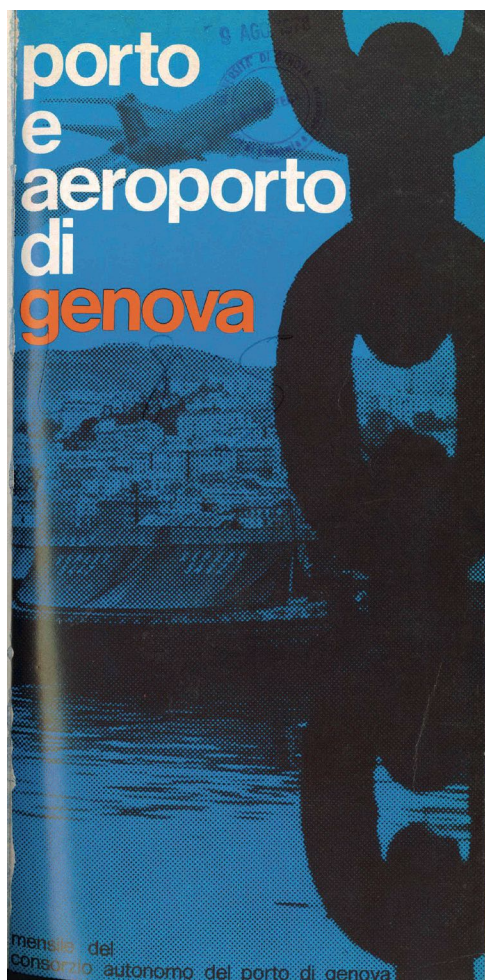
PROGETTO ARCHITETTONICO

La tavola, di formato 90x150 cm, deve illustrare in modo chiaro ed esaustivo il percorso progettuale, il rapporto con il contesto urbano e gli elementi caratterizzanti del progetto architettonico.

Riferimenti bibliografici







ProArch / Call for Projects 2025

Memoria Maris. Il quartiere della Diga Duca di Galliera

Dossier di presentazione



UniGe | DAD