

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Una seconda nave di Nova Marine Carriers si aggiunge alla flotta per costruire la diga di Genova

Nicola Capuzzo · Tuesday, April 23rd, 2024

La bulker Sider Olympia, da mesi [impegnata](#) nel trasporto dalla Spagna della ghiaia utilizzata da Pergenova Breakwater per il consolidamento del fondale su cui poggerà la nuova diga foranea del porto di Genova, sarà presto affiancata da una ‘sorella’ della flotta della compagnia italo svizzera Nova Marine Carriers.

Sider Onda, infatti, rinfusiera da 40.000 tonnellate di portata lorda battente bandiera Madeira-Portogallo, costruita nel 2015, è una delle nuove unità che saranno utilizzate, spiega un’ordinanza della Capitaneria al riguardo, “per le attività di scarico di materiale lapideo, trattamento di consolidazione del fondale ed eventuali altre lavorazioni rilevanti per la costruzione della nuova diga”.

Sider Onda, che come tutte le altre navi di fresco ingresso nella flotta della diga è agenziata da Sinalefi, si occuperà in particolare del trasporto di pietre da Porto Torres. Guang Rong (unità già nota alle acque genovesi e [recentemente soggetta a temporanea detenzione da parte dell’ autorità marittima causa deficiencias](#)) farà la spola con Carrara, mentre Boa Barge 34, come [anticipato](#) da SHIPPING ITALY, sarà impegnata nella realizzazione delle colonne di ghiaia. Del pacchetto fanno parte anche il rimorchiatore Bebe e i galleggianti Albatro e Aquila.

Una serie di altre unità minori (“la motonave Sec Due, la nave minore Barracudaprimo, il galleggiante Mario” nelle definizioni della locale Capitaneria) è stata recentemente fornita da Sinalefi a Pergenova “al fine di effettuare indagini magnetometriche e caratterizzazione dei sedimenti marini”.

Nel primo caso dovrebbe trattarsi di indagini volte in parte a verificare la tenuta dei fondali, in parte a rifinire la progettazione della variante che, nelle intenzioni dell’ Autorità di sistema portuale di Genova, accorperà le due fasi realizzative dell’ opera entro il 2026, variante al momento oggetto di procedura autorizzativa innanzi al Ministero dell’ ambiente.

Proprio nella documentazione relativa alla variante si legge dell’ esigenza già emersa, in parte dei fondali, di applicare una tecnica diversa, data la “difficoltà a essere ritenuti efficaci” dei “metodi di vibro sostituzione e vibro compattazione (il sistema delle colonne di ghiaia, *nda*)” e anche nel bilancio 2023 di Pergenova si menzionano “imprevedibili condizioni geologiche riscontrate in fase

di indagine, diverse da quelle indicate” nel progetto preliminare.

Non a caso pochi giorni fa l’incarico da 380mila euro conferito lo scorso febbraio da Pergenova allo Studio Marchetti “avente ad oggetto esecuzione di Indagini Geognostiche Cpt – Dmt” è stato arricchito di un’ulteriore appendice da 432mila euro.

Al netto di quanto riferito in Parlamento dal Ministro delle infrastrutture Matteo Salvini poche settimane fa (e confermato più recentemente dal commissario Marco Bucci in audizione presso il Consiglio regionale) – il consolidamento del campo prove n.2 è ancora in corso e il monitoraggio sulla tenuta terminerà ad agosto – non sono stati resi noti però altri dettagli sulla situazione dei fondali.

Analogamente l’Adsp e Pergenova non hanno spiegato per quali ragioni si procederà a una nuova caratterizzazione dei fanghi, circa 1 milione di metri cubi, destinati a essere dragati e conferiti tutti nei cassoni della diga su autorizzazione della Regione. Basata però, appunto, sulla caratterizzazione del 2021/22; da capire cosa succederà se questa nuova caratterizzazione dovesse fornire esiti differenti.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, April 23rd, 2024 at 9:26 pm and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.