

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Niente Via per la variante della nuova diga di Genova

Nicola Capuzzo · Tuesday, December 31st, 2024

La variante progettuale [proposta a inizio anno](#) dall’Autorità di sistema portuale di Genova su input del commissario straordinario all’opera Marco Bucci, che permetterà di realizzare contemporaneamente le Fasi A e B della nuova diga foranea del porto di Genova, non dovrà essere assoggettata a procedura di Valutazione di impatto ambientale. Lo ha decretato, ad esito di un parere di 220 pagine, la Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale del Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica.

Detto che, da un punto di vista finanziario, già a fine marzo emerse come le risorse per l’immediata cantierizzazione dell’opera erano [state stanziati dal Governo](#), in questi mesi l’aspetto della variante che più ha richiesto approfondimenti da parte degli enti chiamati a valutarne gli effetti è stato quello relativo alla gestione e riutilizzo dei materiali di risulta del cantiere della diga stessa, nonché al riutilizzo nella realizzazione dell’opera di materiali provenienti da altri interventi sul territorio.

Particolare attenzione ha richiesto l’ipotesi, elaborata da Adsp, commissario e appaltatore (Pergenova Breakwater), di utilizzare per il riempimento dei cassoni i fanghi del dragaggio (oltre 800mila metri cubi) previsto dal progetto e i materiali rinvenuti dal cantiere del cosiddetto ribaltamento a mare (l’intervento di realizzazione di un nuovo bacino di costruzione presso lo stabilimento navalmeccanico di Sestri Ponente oggi in uso a Fincantieri).

In tal senso, la Commissione tecnica ha ora stabilito che dovrà “ottemperare a tutte le richieste della Regione Liguria e di Arpa Liguria che la Commissione condivide e fa proprie” (riguardanti anche materiali che dovessero avere altre provenienze, in primis quelli del tunnel subportuale). In sostanza, cioè, l’ultima versione del piano di riutilizzo definita da Adsp, andrà significativamente rivista, adempiendo alle indicazioni di Regione e Arpal che [condizionano fortemente](#) la possibilità di conferire nei cassoni della nuova diga 220mila metri cubi di materiali provenienti da Sestri Ponente, in ragione della significativa presenza di amianto in essi.

Resta fermo il fatto che, alla luce di quanto reso possibile dal Decreto Ambiente emanato a ottobre e intanto convertito in legge, il commissario Bucci possa, sotto la sua unica responsabilità (sarà lui ad autorizzare l’immersione in mare, cioè nei cassoni, dei diversi materiali), adottare un piano di riutilizzo propostogli da Adsp che non tenga conto delle prescrizioni di Regione e Arpal. Se Adsp deciderà invece di attenersi alle indicazioni del piano, dovrà anche modificarlo per quel che riguarda i dragaggi, dato che, scrive la Commissione ancora rifacendosi alla Regione, “è da

escludere il conferimento nei cassoni di sedimenti in classe E” (negato a parole dall’ente portuale, ma ancora previsto dalle tabelle presenti nell’ultima versione del piano di riutilizzo sottoposta al Mase).

A proposito di dragaggi, dopo che SHIPPING ITALY ha [rivelato l’avvio delle operazioni](#), la struttura commissariale ha provveduto alla pubblicazione di alcuni dei documenti ad esso prodromici, ma non del piano di dragaggio vero e proprio. Ad ogni modo le carte rese pubbliche e una precisazione fornitaci dalla Capitaneria hanno chiarito come l’ordinanza prenatalizia che autorizzava il dragaggio riguardasse una minima parte di quello previsto a progetto (meno di 65mila mc). E come la discrepanza fra la superficie di dragaggio autorizzata dalla Regione (meno di 60mila mq) e quella interessata dall’ordinanza (oltre 300mila mq) fosse dovuta alla cautela di disciplinare la navigazione – in ragione della presenza di mezzi di manovra e di densità di traffico – su un’area ben più estesa di quella di intervento.

In ogni caso l’ordinanza fu rilasciata dalla Capitaneria con grande solerzia rispetto all’invio della relativa documentazione perché risultava imminente l’arrivo dalla fabbrica di Vado Ligure del sesto cassone e quindi urgente l’esigenza di reperire materiale di riempimento sufficiente a garantirne la stabilità (i cinque cassoni posati sono stati stabilizzati con materiali vergini di cava, non è chiaro se a carico di appaltante o appaltatore). In realtà, ha riferito la Capitaneria, l’arrivo del sesto cassone è poi slittato per problemi nella sua realizzazione, sicché di posa e dragaggio si riparlerà a metà gennaio.

In attesa che Adsp e commissario bandiscano la gara per i lavori di Fase B, ora autorizzati.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Tuesday, December 31st, 2024 at 11:49 am 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.