

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dai costi all'incidente con le pale eoliche: tutte le prescrizioni per la diga di Genova

Nicola Capuzzo · Monday, November 22nd, 2021

Oltre a svelare aspetti inediti di carattere procedurale e amministrativo, il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo tecnico dello Stato, facente capo al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, promuovendo la progettazione di fattibilità tecnico-economica della nuova diga foranea di Genova, ha fornito tuttavia alla stazione appaltante (l'Autorità di Sistema Portuale) una cospicua serie di indicazioni tecniche per le successive fasi di progettazione (definitiva ed esecutiva) ed esecuzione.

Si parte da uno dei temi più dibattuti, l'accessibilità terrestre allo scalo, determinante in ragione degli sviluppi di traffico posti dall'Adsp a giustificazione della realizzazione dell'opera. Il focus del Consiglio è sulla parte ferroviaria e in particolare sul progetto di riattivazione del parco ferroviario del Campasso e delle relative linee di collegamento: “La riattivazione dell'Itinerario Campasso prevede una pendenza longitudinale massima del 16 per mille, per un breve tratto di circa 2,5 km fino all'innesto di bivio Fegino con il Terzo Valico dei Giovi; benché tale acclività, in specifiche condizioni, consenta un'elevata massa trainabile, compatibile con le esigenze rappresentate dall'AdSP, si ritiene comunque necessario che nel caso di carichi trainati particolarmente gravosi siano studiate idonee soluzioni gestionali ed operative di esercizio che ne consentano il transito”.

Ci sono poi i costi, per i quali occorre considerare “gli ultimi importanti rincari dei prodotti da costruzione ed in particolare dell'acciaio ed eventualmente l'attualizzazione della mano d'opera”, e per cui si suggerisce “una attenta revisione degli elementi di costo, stante la significativa rilevanza che poche voci hanno sul costo dell'intera opera”.

In materia di idraulica per il Csllpp deve essere “prodotta una relazione che meglio espliciti i risultati delle elaborazioni effettuate considerando diversi prolungamenti del molo foraneo” e pure “un idoneo studio che meglio evidenzi la congruenza fra il periodo proprio di oscillazione delle navi previste per ciascuna banchina e il periodo dell'onda di progetto utilizzata per il calcolo della diffrazione”.

Ci sono poi rilievi su segnalamenti e boe e “permangono delle criticità collegate ai vincoli di ‘air-draft’ dovuti alla presenza dell'aeroporto C. Colombo, per cui risulta necessario nei successivi step (progettazione definitiva) un pertinente confronto con Enac”. Un rilievo, quest'ultimo, connesso

alla possibilità che sulla diga venga installato un parco eolico, foriero di ulteriori preoccupazioni per il Csllpp, cui la distanza dei pali dallo spigolo interno della diga “non appare cautelativa rispetto ad un potenziale urto provocato da una nave in transito nel nuovo canale di ingresso”. Il rischio rende quindi “necessaria una accurata analisi costi-benefici” e auspicabile la valutazione “di far ricorso ad energie alternative diverse, come ad esempio quella legata al moto ondoso; ciò anche alla luce del fortissimo impatto in termini paesaggistici”.

Sempre in materia di sicurezza della navigazione, “nelle successive fasi della progettazione, dovrà essere meglio definito il relativo percorso e la profondità di posizionamento delle condotte rispetto al piano del fondale marino, tale da non precludere alle navi in transito, ai fini della sicurezza della navigazione, di dare fondo alle ancore in caso di necessità”.

Il parere contiene poi considerazioni in tema di geotecnica, scelta dei materiali, scelte costruttive, approvvigionamento e smaltimento: “Si suggerisce di realizzare cassoni di altezza superiore, e quindi di ridurre l’altezza dello spessore dell’imbasamento. Ciò porterebbe ad importanti risparmi sia di tipo economico che di impatto ambientale”; “si suggerisce di applicare calcestruzzi performanti sia riguardo all’impatto ambientale delle miscele che alla durabilità ed alle proprietà ingegneristiche richieste alla struttura”; si chiede “un accurato studio di ottimizzazione della struttura”; “gli impianti per l’approvvigionamento di materiale sia le destinazioni ipotizzate per il conferimento dei rifiuti, al momento individuati dal progettista sulla base delle informazioni disponibili, dovranno essere successivamente confermate e valutate in fase di progettazione definitiva ed esecutiva”.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, November 22nd, 2021 at 3:25 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.