

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Diga di Genova: il sindaco Bucci incontra il super-consulente Silva ma non cambia idea

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 10th, 2022

Dopo che qualche giorno fa il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Genova Paolo Emilio Signorini aveva [annunciato di aver ricevuto](#) il decreto di giudizio positivo in merito alla compatibilità ambientale del progetto preliminare della nuova diga foranea del porto di Genova, il Ministero della Transizione Ecologica ha ripristinato, a oltre un mese dall'attacco hacker, il relativo sito, pubblicando il documento.

Oltre alle [già note prescrizioni del Ministero della Cultura](#), l'ok alla Valutazione di Impatto Ambientale (qui il decreto) è condizionato al rispetto di quelle espresse dal Mite (qui nel dettaglio), che sono 8, delle quali 5 andranno ottemperate già con la progettazione esecutiva – a correggere o integrare cioè la progettazione di fattibilità tecnica ed economica (Pfte) – “prima dell'inizio dei lavori”.

Una delle più importanti fra esse riguarda “il modello geotecnico su cui sono fondate le scelte preliminari di progettazione”, che, secondo la Commissione di Via, “appare inadeguato e potrebbe necessitare di profonde revisioni”, essendo caratterizzato da “approssimazioni” e “incongruenze”. Osservazioni non dissimili a quelle di Piero Silva, l'ingegnere idraulico e docente universitario con 41 anni di esperienza internazionale “dimessosi a marzo – parole sue – dal ruolo di Direttore Tecnico del gruppo Pmc di Rina Consulting” in contrasto con la port authority genovese su osservazioni e proposte modificate alla Pfte presentate fra luglio 2021 e i primi mesi del 2022. Il Rina, che attende l'appello sull'appalto del Pmc annullato dal giudice e s'è appena aggiudicato anche quello relativo alla realizzazione della diga di Vado Ligure (a 1,1 milioni di euro, ribasso del 9%, lavori, già aggiudicati a Fincantieri/Fincosit, in ritardo di due anni), aveva precisato che si trattava di attività consulenziale per il Project management consulting (Pmc) ma “non è dipendente né riveste o ha mai rivestito nella società alcuna carica, tanto meno quelle di Direttore Tecnico o di ‘supervisore’ della Nuova Diga di Genova” e che sulla questione ha parlato “a titolo personale”

Silva, [come rivelato nelle scorse settimane da SHIPPINGITALY](#), ha redatto un documento di sintesi per rispondere alla “richiesta di un gruppo qualificato di attori portuali genovesi di spiegare le ragioni delle mie dimissioni” e illustrare le correzioni che secondo lui permetterebbero di salvare il progetto e realizzare la diga nei tempi e ai costi previsti. Venerdì scorso, però, un incontro fra Silva e il sindaco Marco Bucci (che è anche commissario straordinario per il programma di opere portuali in cui rientra anche la stessa nuova diga), propiziato proprio dall'interessamento di parte

della comunità portuale genovese, ha chiuso ogni spiraglio per la revisione del progetto e indotto l'ingegnere a rendere pubblica la sua relazione ([la trovate qui](#), con un [allegato](#) dedicato alla risoluzione del tema, sollevato dalla Soprintendenza, della conservazione di una porzione della parte più antica della diga).

Il problema principale rilevato da Silva risiede appunto nella geotecnica della Pfte, che fa sì che la “fattibilità tecnica non sia garantita”. Problematici in particolare “il grande volume di rocce necessarie, in più proveniente da cave anche molto lontane” e “la realizzazione a -50 metri di una consolidazione del fondale (necessaria per la presenza di uno spessore da 10 a 25 metri di limo argilloso a consistenza in pratica nulla) con colonne ballastate”, operazione mai tentata al mondo. Insieme al “layout squilibrato” (i cui problemi principali sono “l’orientamento” non parallelo fra diga e canale e il doppio accesso che costringerà a manovre ed evoluzioni “macchinose”) si rischia di lanciarsi in “un’opera proibitiva in costi e tempi di esecuzione”.

Rimane riservata, per il momento, l’identità dei cinque operatori portuali che, preoccupati dalle considerazioni di Silva, lo hanno sostenuto e hanno caldeggiando l’incontro con Bucci, anche se [l’intervista](#) rilasciata ieri dal vicepresidente di Confrasporto, Gian Enzo Duci, all’emittente televisiva locale Telenord rivela uno dei nomi che certamente ha letto (e forse sostenuto) con attenzione lo studio del super-consulente: “Alcune recenti analisi preoccupano la comunità portuale che i tempi possano non essere rispettati. Sarebbe opportuno che Signorini facesse un po’ più di attenzione ad alcuni elementi poco chiari della progettazione”.

Da evidenziare, da ultimo, come parte consistente del report di Silva sia dedicato alla possibile alternativa progettuale (fondata, in estrema sintesi, sulla realizzazione della diga su fondali a -30 metri), sintetizzata dall’immagine in pagina. Due canali d’accesso, ma organizzati in modo molto diverso (uno di soli 60 metri per il turismo, l’altro di 300 metri, parallelo alla nuova diga, fino a un cerchio di 800m da cui si diramano in modo lineare tutte le rotte verso gli accosti), con la realizzazione lungo la diga di un nuovo terminale di 1.200m di banchina e 12 ettari di piazzale, dove poter “eventualmente collocare attività strategiche come accosti per piccole navi di prodotti chimici e depositi (del genere di quelli di Carmagnani e Superba) o un Terminale Smart Gnl”, da collegarsi “all’altezza del Ponte Somalia attraverso pipelines interrate e mediante ponte apribile per accesso ferroviario e stradale”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, May 10th, 2022 at 9:10 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.