

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Genova: la diga, i riempimenti e il paradosso della Soprintendenza

Nicola Capuzzo · Monday, August 8th, 2022

C'è un paradosso nella decisione dell'Autorità di Sistema Portuale di Genova di [inserire il riempimento di Calata Concenter](#) fra le opere del Piano Straordinario che le consentirà di realizzarlo, superando con le deroghe normative previste per il Piano il 'niet' all'interramento opposto ancora nel 2020 dal Ministero della Cultura tramite la Soprintendenza.

A rilevarlo è Piero Silva, l'ex responsabile del project management della nuova diga foranea dello scalo, dimessosi a marzo per il rifiuto di Adsp e del commissario per la ricostruzione (e la realizzazione del Piano Straordinario) Marco Bucci di considerare i suoi rilievi sul progetto preliminare dell'opera (in primis sulla tenuta dei fondali alla profondità record di -50 metri a cui si pensa di costruirla) e sulla proposta di un'alternativa su fondali a -30 metri di profondità.

Il rilievo prende le mosse da un'audizione del Consiglio comunale di Genova dello scorso 29 luglio, in cui Bucci, come già affermato in passato, ha ribadito come l'alternativa proposta da Silva, a dire di quest'ultimo realizzabile per certo, a un costo abbondantemente coperto dal quadro economico disponibile e in tempi nella metà del tempo del progetto approvato da Adsp, a rischio e costosissimo, non sarebbe percorribile per l'opposizione della Soprintendenza.

L'organo periferico del Ministero della Cultura, infatti, ha posto il veto della preservazione di un tratto della diga esistente. Il tema è già stato affrontato, [anche su queste colonne](#), da Silva, che ha anche elaborato un approfondimento del tema, contestando, sulla base degli interventi di consolidamento effettuati in anni recenti, il valore storico e la bontà della conservazione della piccola (circa 200 metri) porzione di diga preservata dal progetto preliminare, e, alla luce della presunta infattibilità di quest'ultimo, invitando a un nuovo confronto con la Soprintendenza.

Ma quel che oggi il progettista non può far a meno di rilevare è il diverso approccio alle indicazioni della Soprintendenza da parte di Adsp e Bucci, causa, come accennato, di un paradosso dal momento che uno dei principali scopi della diga è la moltiplicazione del traffico containeristico prospettata per il bacino del porto di Sampierdarena. "Per arrivare a tale obiettivo – rileva Silva – occorrerà, onde creare un accosto lineare da 1.700 metri necessario a un terminal contenitori da grandi volumi, interrare non solo Calata Concenter, ma anche Calata Giaccone e Calata Inglese".

Il che, prosegue Silva aiutandosi con l'immagine che pubblichiamo in pagina, non potrà che

sollevare l'ulteriore contrarietà della Soprintendenza, dato che l'allontanamento dal mare della Lanterna non potrà che peggiorare. Da qui l'inestricabile aporia: "Se si rispettano le decisioni della Soprintendenza, allora la diga a -30 metri non si può davvero fare. In tal caso però non ha senso fare nemmeno quella a -50 metri, dato che poi non si potranno interrare le calate e creare l'accosto del terminal container che giustifica la realizzazione della diga stessa. Oppure le decisioni della Soprintendenza non si rispettano e i riempimenti si possono fare, creando l'accosto da 1.700 metri per grandi navi che giustifica la diga. Ma, se è così, perché allora non fare la diga a -30 metri risparmiando un miliardo di euro e 7 anni di costruzione?".

**A.M.**

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

This entry was posted on Monday, August 8th, 2022 at 5:30 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.