

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Pubblicato il nuovo progetto del tunnel subportuale di Genova

Nicola Capuzzo · Thursday, March 30th, 2023

Dopo la [bocciatura](#) da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Autostrade per l'Italia ha provveduto alla riscrittura del progetto di fattibilità economico finanziaria del tunnel subportuale di Genova la principale delle opere di compensazione inserite nel pacchetto 'compensativo' da 3,4 miliardi di euro concordato nell'ottobre 2021 con il Ministero delle Infrastrutture, la Regione, il Comune e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

La notizia trova conferma nella pubblicazione da parte della Regione della nuova documentazione. L'ente locale, infatti, pur a conoscenza della bocciatura del Cslpp aveva avviato prima di Natale il [paur](#) (provvedimento autorizzativo unico regionale) sulla base delle assicurazioni di Aspi in merito all'aggiornamento di relazioni ed elaborati. Si apprende così che Aspi ha redatto un nuovo [Pfte](#), recependo i rilievi del Cslpp (in primis quelli sulle maggiori problematiche: analisi dei rischi e sicurezza antincendio), presso cui il progetto risulta già incardinato per una nuova prossima valutazione ([qui la relazione di sintesi](#)).

In seguito, evidentemente convinta di aver già superato l'esame del Cslpp, ha elaborato anche il progetto definitivo, sottoponendolo alla Regione che a fine febbraio ha individuato 56 rilievi ([riportati in queste 9 pagine](#)), che Aspi ha riscontrato integrando la documentazione progettuale ([qui la sintesi dell'integrazione](#)).

Fra i temi di maggior rilievo c'è quello relativo a interferenze ed espropri, previsti nei primi 4 anni (sui quasi 6 di lavori stimati, con inizio auspicato a settembre), prima a ponente, poi a levante.

In particolare dalla nuova documentazione emerge che il nodo più critico riguarda la cancellazione del magazzino Csm – Centro Smistamento Merci, il cui destino è divenuto se possibile ancor più ineluttabile dopo che alcuni giorni fa il Ministero della Cultura ha posto la realizzazione del Parco della Lanterna prevista da Aspi nel nuovo progetto del tunnel come condizione sine qua non per l'autorizzazione [all'interramento](#) (a questo punto definitivo e non più provvisorio come nel [progetto originario](#)) di Calata Concenter.

Nel documento intitolato al "piano di ricollocazione delle concessioni demaniali interferite" si legge che "È in incorso di formalizzazione l'accordo con Csm per la dismissione delle aree dei magazzini in area portuale. Tale accordo prevede di ricollocare le attività del Csm in strutture fuori dal porto di Genova previo indennizzo in favore di Gmt (Genoa Metal Terminal, la controllante), la possibilità per Csm di utilizzare piazzali esterni e aree coperte sotto la sopraelevata portuale

(complessivamente circa pari a 10.400 mq)”. L’indennizzo sarebbe secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY stato quantificato in 15 milioni di euro (il progetto stanziava circa 80 milioni complessivamente sulla posta degli espropri), ma la quadra sarebbe lontana: il concessionario avrebbe chiesto l’ex area dei Cantieri Costaguta a Voltri (incontrando il diniego di Adsp), rifiutando la dislocazione su un’area proposta da Aspi ad Arquata Scrivia perché troppo distante dal terminal gestito in porto a Ponte Eritrea.

Come mostra l’immagine in pagina, poi, il documento prevede l’interramento in via definitiva di Calata Bengasi, che, si legge nella relazione generale del progetto definitivo, “in accordo con le previsioni del Piano Regolatore Portuale, verrà riempita fino alla quota della banchina, in modo da ricavarne uno spazio logistico”. I documenti sono però aporetici: l’area come è noto è in concessione all’Ati Messina – Terminal San Giorgio (che ha peraltro da tempo [espresso contrarietà](#) al tombamento), la quale però risulta solo (e per soli 7.500 mq) fra gli espropriati temporanei. Difficile pensare che la joint venture resti insensibile al tema, a maggior ragione considerando che Tsg è destinata, secondo le intenzioni dell’Adsp, a perdere anche accosti e piazzali su Ponte Somalia per il progetto di trasferirvi i depositi chimici di Superba.

Ultimo ma non ultimo il nodo delle riparazioni navali, interessato dall’altro imbocco del tunnel.

Qui la situazione è particolarmente articolata, con un elenco di 20 soggetti interferiti e un abbozzo di piano di ricollocazione basato per una dozzina di essi su circa 5.000 mq messi a disposizione da Ente Bacini fra magazzini e uffici a fronte di revoche concessorie per 6.400 mq. Per altri otto “è in corso di valutazione” la disponibilità degli spazi Ex Selom (1.700 mq delle ex lavanderie industriali). A questi però si aggiunge una lista di soggetti interferiti per i quali “non è prevista ricollocazione”. Fra essi i nomi di maggior peso sono quelli di San Giorgio del Porto, che su circa 17mila mq di aree scoperte interessate dovrebbe perderne definitivamente circa 11mila, e Wärtsilä Italia, che parrebbe destinata a non recuperare più i suoi 8mila mq.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, March 30th, 2023 at 1:30 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.