

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Regione Liguria rivela l'avvio della variante per i tombamenti chiesti da Spinelli a Genova

Nicola Capuzzo · Friday, November 10th, 2023

A Palazzo San Giorgio le bocche restano cucite e le domande senza risposta, ma un documento ufficiale della Regione Liguria rivela che l'iter per l'autorizzazione al riempimento delle Calate Giaccone e Inglese in porto a Genova, esattamente ciò che chiedeva in una [recente istanza](#) il Gruppo Spinelli che controlla il Genoa Port Terminal e Terminal Rinfuse Genova, è stato avviato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale.

Nel parere che il Servizio rifiuti del Dipartimento ambiente e protezione civile ha rilasciato in seno alla conferenza dei servizi relativa al progetto del tunnel subportuale per la seduta di questa settimana, si legge infatti che "l'Autorità di Sistema Portuale ha in corso la variante del Piano Regolatore". Una considerazione che il dirigente fa in ordine al fatto che, al momento, il progetto di Autostrade per l'Italia per il tunnel oggetto della conferenza prevede che, dei quasi 2,5 milioni di metri cubi di smarino dell'opera, una quota venga utilizzata in opere portuali, nel dettaglio: 188mila mc per il riempimento definitivo di Calata Concenter, 770mila per il tombamento di Calata Bengasi e 660mila per il riempimento temporaneo di Calata Giaccone.

I primi due sono previsti dal Piano regolatore portuale vigente, Giaccone no, con l'ulteriore problematica che la destinazione definitiva, i cassoni della seconda fase della nuova diga foranea, risulta al momento incerta, come rilevato da Arpal in occasione della prima seduta della conferenza dei servizi.

La lettura dei documenti della Regione Liguria chiarisce che uno degli obiettivi è proprio ottenere la definitività del riempimento di Giaccone, perché sulla base di tale variante "il Proponente (cioè Aspi, *ndr*) si riserva di modificare il Piano di Utilizzo (dello smarino, *ndr*) con la realizzazione definitiva di Calata Giaccone".

Non solo, perché, sulla base della variante chiesta dalla port authority, Aspi si riserva anche di modificare il Piano di Utilizzo "escludendo il riempimento di Calata Bengasi". Cosa possibile solo individuando una destinazione di analoga capacità. Il che farebbe presumere come la variante chiesta da Adsp comprenda anche il riempimento di Calata Inglese, che, come indica l'immagine in pagina (tratta dall'istanza di Spinelli), garantirebbe l'assorbimento di un quantitativo anche superiore (789 mila mc) di smarino.

Il fatto poi che la variante riguardi proprio questi riempimenti è desumibile non solo dall'urgenza legata all'avvio del tunnel, ma anche dalla circostanza che l'Adsp si muova per una variante al Piano regolatore portuale del 2001 proprio mentre sta redigendo la nuova versione dello stesso strumento pianificatorio. Cosa che si spiega col fatto (già noto) che, mentre il nuovo Prp sarà per legge soggetto a Vas (Valutazione ambientale strategica), l'assoggettabilità della variante sarà decisa dalla Regione: nel primo caso il coinvolgimento della Soprintendenza, già espressasi negativamente, all'epoca dell'autorizzazione a Concenter, sul riempimento di tutte e tre le calate Giaccone, Concenter e Inglese è inevitabile, non così nel secondo.

In sintesi, quindi, è scontato che la variante abbia ad oggetto il riempimento definitivo di calata Giaccone e lo 'scambio' fra gli specchi acquei Bengasi e Inglese. Possibile (probabile), arrivando a quel punto alla creazione di una banchina lineare di quasi 1,8 km estesa da Ponte Etiopia a Ponte Rubattino, è il fatto che l'Adsp chieda anche l'aggiornamento delle funzioni, superando il vincolo del mantenimento della movimentazione almeno in parte di rinfuse, al dispetto del recente rinnovo della concessione concesso a Terminal Rinfuse Genova a tale scopo.

Esattamente ciò che chiede Spinelli per creare un maxi-terminal container da 360mila mq, affiancato da un Terminal Bettolo accresciuto (fino a circa 175mila mq) dal conferimento di Giaccone riempita e della relativa banchina di levante, in ossequio alla attuale partecipazione del suo concessionario (Msc), a fianco di Spinelli, alla compagine societaria di Trge.

Collimanti anche i tempi: l'istanza di Spinelli prevede l'allestimento di Concenter (la più piccola e la prima che verrà riempita con lo smarino del tunnel) fra 2024 e 2026 e quello di Inglese fra 2029 e 2032 (nulla si dice di Giaccone, che non ricadrebbe nella concessione data per scontata da Spinelli sugli altri riempimenti), laddove è di circa cinque anni il tempo previsto per la conclusione della lavorazione del tunnel.

Rilevante, infine, anche il fatto che Palazzo San Giorgio non solo non abbia fornito dettagli pubblicamente sull'avvio (secondo quanto riportato da Regione Liguria) della variante al Piano Regolatore Portuale, ma neppure lo abbia sottoposto finora al Comitato di gestione, come confermato da alcuni dei suoi membri.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

