

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Ok al tunnel subportuale di Genova, fra prescrizioni e indennizzi

Nicola Capuzzo · Tuesday, December 19th, 2023

Si è conclusa col rilascio di parere positivo con prescrizioni la Conferenza di servizi presieduta da Regione Liguria per il rilascio di Paur (Provvedimento autorizzatorio unico regionale) al progetto del tunnel subportuale, opera che Autostrade per l'Italia ha ottenuto dalle istituzioni locali di inserire fra le compensazioni alla città di Genova per il crollo del Morandi (fino a 700 milioni di euro: [il costo è stimato già oltre i 900](#), tutto il gap sarà a carico dell'utenza autostradale).

Ne ha dato notizia l'ente presieduto da Giovanni Toti, limitandosi a riferire che “tra le prescrizioni, alcune presentate da Comune e Regione” ci sono “la gestione dei materiali di risulta, il monitoraggio della torbidità dell’acqua in fase di lavorazioni e i monitoraggi ambientali successivi a tutela dell’ambiente marino”.

Detto che il provvedimento e il verbale dell’ultima seduta della conferenza non sono ancora stati pubblicati, la documentazione fin qui disponibile evidenzia però anche altre criticità non menzionate dalla nota della Regione.

Uno dei temi più spinosi del progetto, in particolare, è quello della gestione dei materiali di risulta dello scavo, stimati in quasi 2,5 milioni di metri cubi. Secondo gli elaborati resi pubblici, aggiornati allo scorso 15 dicembre, “il progetto prevede la ricollocazione del materiale derivante dagli scavi tramite la realizzazione di: un’area di riempimento presso la Calata Concenter (...); un’area di colmata presso la Calata Bengasi (...); un’area di riempimento provvisorio presso la Calata Giaccone”. Circa 400mila mc sono destinati a opere varie (fra cui il parco della Lanterna), 188mila a Calata Concenter, 770mila a Bengasi e 600mila ai cassoni della diga (previo deposito temporaneo a Giaccone, capace fino a 750mila mc), con 480mila mc che “dovranno essere gestiti come rifiuto speciale e conferiti ad impianto autorizzato di trattamento al recupero”. Salvo la possibilità, è stato stabilito con Arpal nel corso della conferenza, che nel frattempo non venga autorizzata la Fase 2 della nuova diga foranea, che potrebbe assorbire quindi anche quest’ultima quota.

Il primo problema è che proprio ieri l’Autorità di sistema portuale, ad esito di un Comitato di gestione convocato ad hoc, ha mutato la propria posizione, ‘congelando’ la disponibilità di Bengasi, che dovrebbe essere ‘sostituita’ dal “riempimento definitivo di Calata Giaccone, previsto attualmente quale deposito intermedio in luogo di Calata Bengasi” e che “potrà essere oggetto del

nuovo Piano Regolatore Portuale ovvero di altra procedura di modifica del Prp vigente”.

Tutto ciò appare però come un cortocircuito con i piani di Aspi, dato che Giaccone nel progetto non è alternativa ma complementare a Bengasi, anche se l’ipotesi di una modifica del piano di utilizzo delle terre è ventilata nello Studio di impatto ambientale della società “tenuto conto che l’Autorità di Sistema Portuale ha in corso la variante del Piano Regolatore” (per quanto Adsp abbia in realtà precisato che ad oggi “non è stato adottato né formalizzato alcun progetto di variante”). Da capire dove finiranno quindi i 770mila mc oggi destinati a Bengasi, visto che Giaccone, dopo aver ospitato i 600mila destinati in ultima istanza alla diga, dovrà essere liberata.

La problematica delle calate è ancora più stringente in relazione a quanto rilevato nel corso della conferenza dei servizi dalla Soprintendenza ai beni culturali. L’ente territoriale del Ministero della Cultura ancora nell’ultima seduta prima di quella odierna eccepiva che Adsp non avesse ancora ottemperato alle [condizioni cui, a marzo, essa aveva legato l’autorizzazione al riempimento di Concenter](#), vale a dire la piena definizione di un progetto museale riguardante Lanterna ed ex centrale Enel, e confermava la contrarietà al riempimento di Giaccone. Vero è che [l’inesistente ma scontata variante al Prp, come noto, taglierebbe fuori la Soprintendenza](#). Ma ciò, a maggior ragione, non spiega come se ne sia ottenuto il placet al Paur.

Infine altro tema al momento non affrontato è quella degli interferiti. Negli ultimi giorni agli uffici regionali impegnati nel coordinamento della conferenza diverse sono state numerose le segnalazioni di soggetti (per lo più condomini e imprese concessionarie o proprietarie di aree interessate dai lavori) che lamentavano la mancata soluzione alle problematiche sollevate. Fra essi Costa Crociere (per il coinvolgimento del Condominio Nuova Darsena in cui ha delle proprietà), Meccanica Turbodiesel, Detra, Piaggio&figli e altri.

Per l’amministratore delegato di San Giorgio del Porto, Ferdinando Garrè, che alle interferenze ha dedicato una lettera di 6 pagine indirizzata alla Regione Liguria, le interferenze potrebbero addirittura “avere un impatto determinante sulle attività di Sgdp e financo sulla continuità aziendale”, da cui l’invito a “prendere in massima considerazione le istanze formulate”, per chiarimenti ed eventuali indennizzi.

Non è stato chiarito se siano state proposte risposte puntuali alle singole esigenze ma in proposito, la nota di Adsp ha evidenziato come il Comitato abbia “deliberato che ogni addebito e richiesta di indennizzo da parte di concessionari delle arre interferite sarà a carico di Autostrade per l’Italia”.

Il conto della realizzazione del tunnel subportuale genovese si preannuncia salato per gli utenti autostradali.

**[ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)**

This entry was posted on Tuesday, December 19th, 2023 at 10:00 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.

