

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

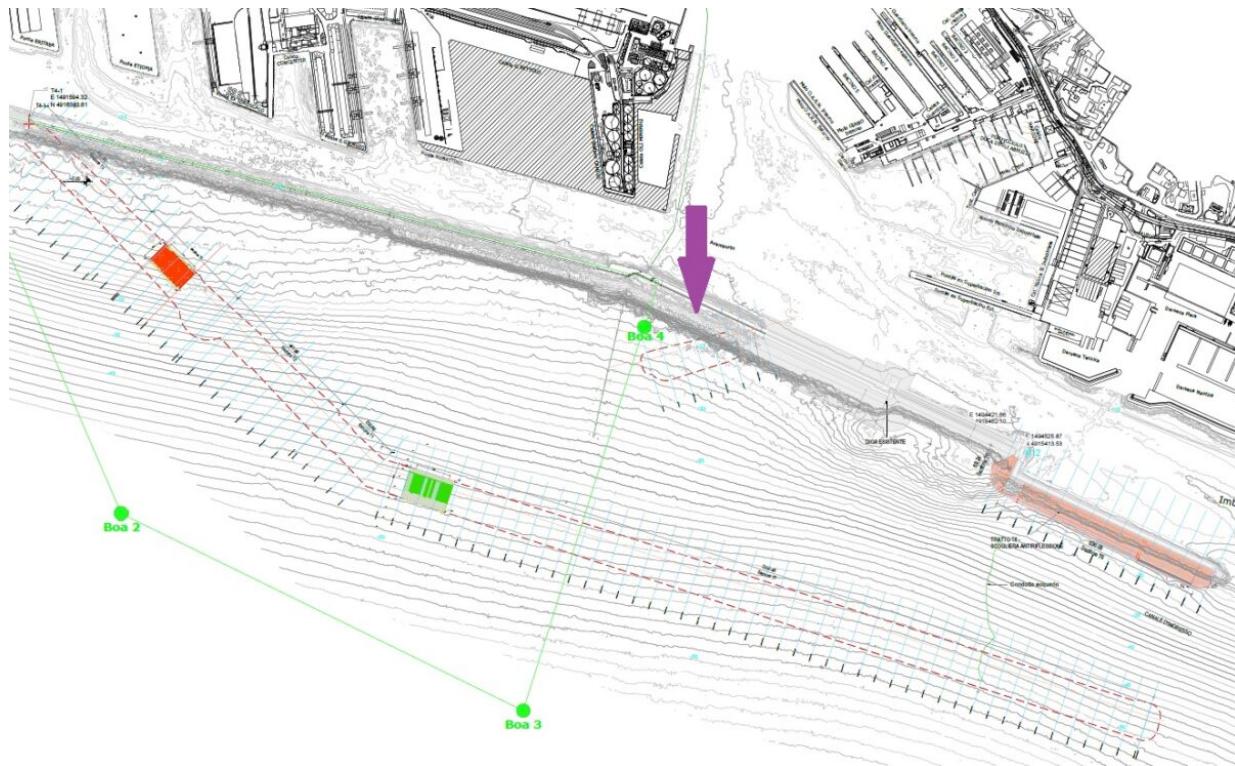
Prende forma la modifica al progetto della diga di Genova

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 17th, 2024

Dopo la riduzione del numero dei cassoni necessari per realizzare l'opera, un'altra modifica al progetto preliminare della nuova diga foranea del porto di Genova si appresta a entrare nel progetto esecutivo che dall'autunno del 2022 risulta in via di elaborazione da parte della cordata di progettisti (F&M Ingegneria e Ramboll) affiliata all'appaltatore Pergenova Breakwater (Webuild, Fincosit, Fincantieri, Sidra).

A quanto risulta a SHIPPING ITALY, infatti, è stato concluso con successo lo studio che l'Autorità di sistema portuale dell'opera, stazione appaltante, aveva commissionato alla fine di novembre allo scopo di avere una "valutazione dell'agitazione ondosa residua in banchina derivante dallo spostamento a levante del pennello costituente la sezione T5 della nuova diga foranea, spostamento che consentirebbe di ottimizzare la posizione del cerchio di evoluzione rispetto a quanto attualmente previsto, consentendo maggiore flessibilità al futuro sviluppo portuale".

In sostanza la porzione indicata dalla freccia viola nella figura in pagina 'scivolerà' verso est e potrà inoltre, senza impatti significativi sul moto ondoso all'interno del bacino di Sampierdarena, essere raddrizzata e quindi accorciata. Tale miglioria dovrebbe garantire un risparmio di circa 10-15 milioni di euro, che dovrebbero andare a sommarsi ai circa 33 derivanti dalla rinuncia degli ultimi 4 cassoni dell'estremità di levante del corpo principale della nuova diga.



In assenza di informazioni e riscontri da parte dell'Autorità di sistema portuale (e del commissario straordinario Marco Bucci cui spetta l'ultima parola), parrebbe che entrambe le modifiche siano destinate a essere formalizzate in una perizia di variante la cui redazione definitiva è prevista per le prossime settimane. Stando a quanto appreso dal nostro giornale, tale perizia dovrebbe tuttavia contenere anche altre modifiche, anche di segno economico opposto. Fra esse quasi certamente lo spostamento a Vado Ligure della fabbrica dei cassoni, ma non solo.

Rispetto in particolare alla tematica della tenuta dei fondali, fin dall'inizio l'aspetto più critico e criticato (dalla Commissione di Via, dal Cnr, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dall'ex responsabile del project management Piero Silva), è stato reso noto dall'Adsp (per quanto in contraddizione con le vigenti ordinanze della Capitaneria) che il campo prove numero due (i test, cioè, sui fondali di massima profondità, a circa -50 metri) è ancora in corso e non si concluderà prima di marzo, quando avrebbe dovuto invece chiudersi il 25 ottobre.

A spiegare almeno in parte il ritardo sono le difficoltà di ormeggio più volte riscontrate in occasione degli 11 viaggi finora effettuati dalla principale nave utilizzata per il trasporto della ghiaia necessaria al consolidamento del fondale, la bulk carrier Sider Olympia, appena ritornata a Genova con circa 26mila tonnellate di materiale (poco meno di 300mila le tonnellate fin qui trasportate dalla nave al cantiere della diga) e al momento al lavoro proprio sopra il campo n.2.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, January 17th, 2024 at 9:30 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.

