

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Ecco tutti i dettagli della variante della nuova diga di Genova

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 19th, 2024

La novità principale – il layout complessivo leggermente rivisto rispetto al progetto preliminare – era in realtà già nota (perché inserita anche nel [disegno portuale recentemente presentato](#) dal commissario all'opera Marco Bucci), ma ora la variante al progetto della nuova diga foranea del porto di Genova è ufficialmente nero su bianco.

L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, stazione appaltante, ha infatti depositato al Ministero dell'Ambiente i documenti per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale (Via). Come accennato, la principale modifica rispetto al percorso fin qui intrapreso è che il nuovo progetto non prevede più la suddivisione in due fasi del lavoro, bensì un unico intervento.

Ancora da definire il quadro finanziario: oggi è finanziata e appaltata per 950 milioni di euro l'esecuzione solo della fase A del progetto preliminare, ancora nulla è previsto per la fase B originaria, quotata 350 milioni, ma la documentazione riguarda solo l'autorizzabilità del progetto da un punto di vista ambientale e non tocca questo aspetto né quello della modalità di aggiudicazione della seconda parte (il progettista definitivo ed esecutivo è unico fin dall'inizio, Ramball e F&M Ingegneria, ma il lavoro è stato aggiudicato a Pergenova Breakwater solo per la prima fase).

Quanto alla tempistica, invece, “si prevede che la realizzazione del progetto nella nuova variante di Fase A+B durerà 1.468 giorni (ovvero circa 49 mesi)”, a far data, secondo il cronoprogramma pubblicato, dalla “firma del contratto” del novembre 2022 così da terminare a dicembre 2026 (sebbene tale vincolo sia stato [recentemente rimosso](#) per legge).

La ratio della variante è anche quella di consentire da subito l'ampliamento delle banchine di Sampierdarena: “In particolare, è stata valutata una maggiore espansione delle aree interne del porto sulla base di criteri di possibili futuri sviluppi portuali, rivedendo ed eventualmente rimodulando il tracciato delle opere di ponente”. I fotoinserti tratti dalla relazione paesaggistica prevedono infatti il riempimento di tutte le calate del porto storico.



Le modifiche del layout rispetto al progetto preliminare sono ben sintetizzate dall'immagine di seguito e [comprendono anche quanto già anticipato](#) da SHIPPING ITALY in merito a revisione di posizione e lunghezza del pennello cosiddetto T5 e all'accorciamento del ramo di levante, col taglio di 4 cassoni.

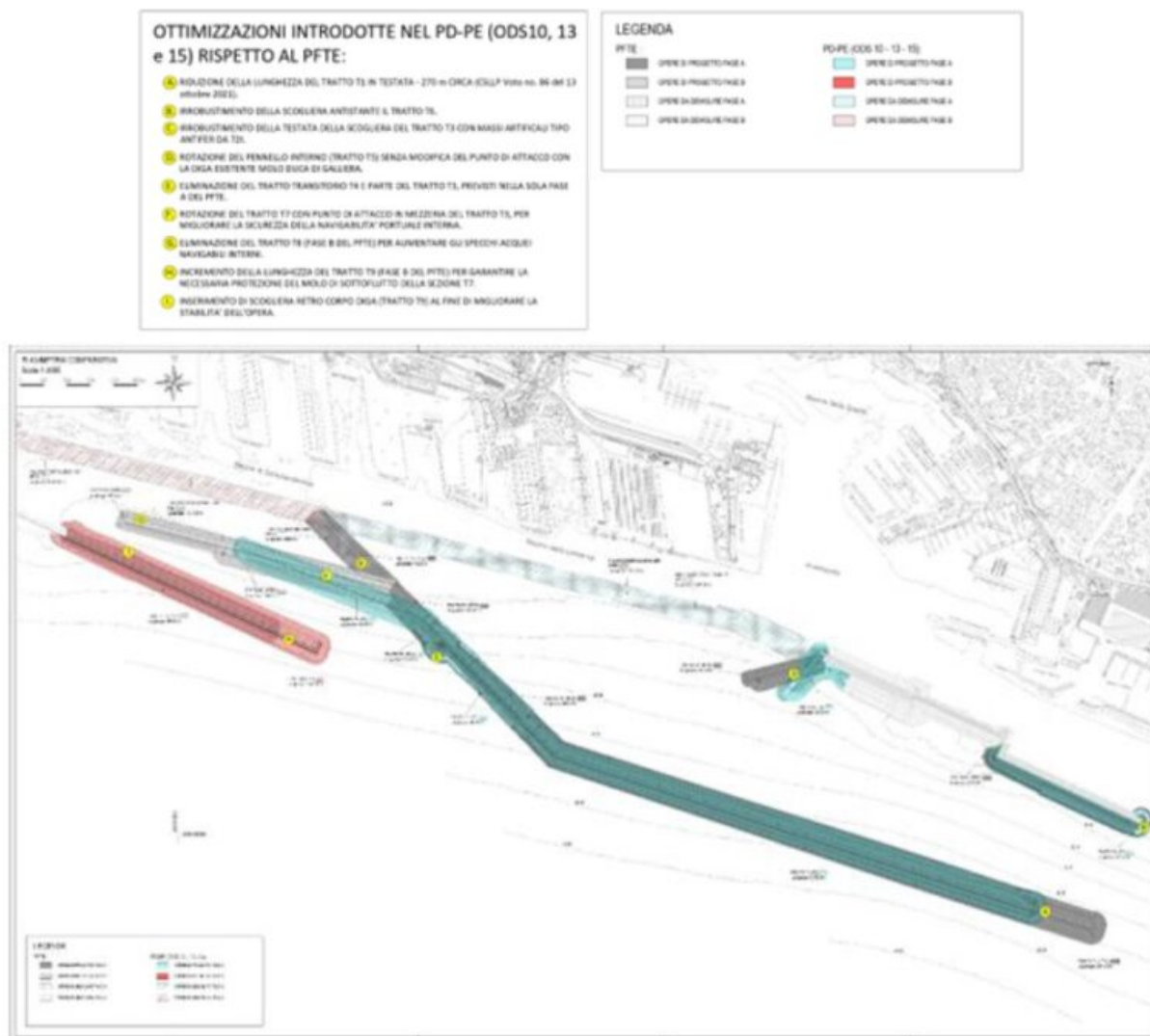


Figura 1: Planimetria generale comparativa Layout PFTE e Layout finale ultima variante

A proposito di cassoni, la revisione del layout avrà un impatto notevole su numero e produzione. Per la fase A non ne occorreranno più 97, ma 75. In compenso, però, nello stesso tempo andranno realizzati i 30 della fase B, per un totale di 105 e i documenti progettuali appena presentati al Mase (datati 28 febbraio 2024) riferiscono sì dello spostamento a Vado Ligure del principale sito di realizzazione dei cassoni, ma precisando che residuerà al sesto modulo di Pra' la realizzazione di "una parte dei cassoni di minori dimensioni" (previsione cui del resto [mai Adsp aveva formalmente rinunciato](#), per quanto Pergenova anche in questa occasione a domanda risponda che così non sarà).

Tabella 2-1: Tabella illustrativa dimensioni cassoni (Fase A)

Sezioni tipologiche	n.	Identificativo	Altezza Complessiva	Quota Imbasamento	Lunghezza
<b>Sezione T1</b>					
Sezione T1a	33	C43÷C44, C46÷C76	33,7	-32,0	66,82
Sezione T1b	1	C45	33,7	-32,0	66,82
Sezione T1c	1	C42	30,7	-29,0	66,82
<b>Sezione T2</b>					
Sezione T2a	7	C35÷C36, C37÷C41	26,7	-25,0	40,05
Sezione T2b	1	C34	23,7	-22,0	40,05
Sezione T2c	3	C31÷C33	21,7	-20,0	40,05
<b>Sezione T3</b>					
Sezione T3a	3	C28÷C30	21,7	-20,0	40,05
Sezione T3b	1	C27	18,7	-17,0	40,05
<b>Sezione T7</b>					
Sezione T7a	1	C21	18,7	-17,0	40,05
Sezione T7b	20	C1÷C20	18,7	-17,0	40,05
<b>Sezione T5</b>					
Sezione T5a	2	C83÷C84	21,0	-20,0	40,05
Sezione T5b	2	C81÷C82	18,0	-17,0	40,05

Tabella 2-2: Tabella illustrativa dimensioni cassoni (Fase B)

Sezioni tipologiche	n.	Identificativo	Altezza Complessiva	Quota Imbasamento	Lunghezza
<b>Sezione T9</b>					
Sezione T9a	7	C101÷C107	18,7	-17,0	40,05
Sezione T9b	21	C108÷C123 / C125÷C129	23,7	-22,0	40,05
Sezione T9c	1	C100	18,7	-17,0	40,05
Sezione T9d	1	C124	23,7	-22,0	40,05

Altra novità riguarda il capitolo della demolizione della vecchia diga, non solo perché (se il Ministero lo consentirà) decadrà l'uso di esplosivi depotenziati a favore di quelli tradizionali, ma perché viene precisato che non tutto il materiale potrà essere riutilizzato immediatamente (a dispetto dell'autorizzazione in tal senso *ottenuta con una precedente variante* un anno fa) per imbasamento o riempimento dei cassoni. In parte infatti dovrà essere prima portato a terra, trattato come rifiuto e frantumato: i relativi impianti non saranno però realizzati a Pra', bensì su un'area presso il piazzale Ronco-Canepa (*ottenuto in subconcessione dall'appaltatore già tempo fa*).

Ulteriore aspetto degno di nota è l'approfondimento sui dragaggi che il progetto esecutivo delle due fasi accorpate prevede per portare bacino di Sampierdarena e avamporto a profondità comprese fra i 17 e i 18,5 metri. Si tratta di oltre 1 milione di metri cubi, con "presenza di sedimenti con diverse classi di qualità, inclusa la classe E, con concentrazioni di inquinanti talora superiori al Leg (livello di effetto grave)". Malgrado ciò e la previsione di legge di "rimozione in sicurezza dall'ambiente marino", un parere della Regione Liguria basato sulle "precauzioni ambientali previste dal progetto", "ritiene assentibile la proposta che prevede il riutilizzo, all'interno dei cassoni che costituiranno la nuova diga, di tutti i sedimenti oggetto del progetto di dragaggio".

In questo contesto va rilevato, inoltre, come proprio pochi giorni fa l'Adsp abbia avviato al Mase

un'altra verifica, relativamente alla possibilità di modificare la destinazione dei materiali di scavo e di dragaggio dell'altro maxi progetto in corso, quello del cosiddetto ribaltamento a mare del cantiere navalmeccanico di Sestri Ponente. La Città Metropolitana ha infatti parzialmente negato l'autorizzazione al riutilizzo in situ dei suddetti materiali [ottenuta dal Mase l'estate scorsa](#) per eccessiva presenza di amianto, sicché, anche per evitare impatti temporali sulle attività di Fincantieri, "è stata formulata una ipotesi aggiornata di bilancio dei materiali e di modalità di loro gestione", con previsione (previo accordo fra i due appaltatori, a tale soluzione invitati dall'Adsp) di portare da 140mila a 400mila mc il quantitativo di materiali da conferirsi al riempimento dei cassoni della nuova diga. Data la non coincidenza dei tempi dei due progetti e ritenuta da Adsp "dubbia la possibilità di qualificare come 'spostamento in ambito portuale' l'immersione nel canale di calma" (dell'aeroporto), tali materiali saranno depositati temporaneamente in piazzale a terra e poi in ambiente marino conterminato.

Tornando alla nuova diga, da notare come la documentazione depositata per la modifica non si soffermi sugli aspetti geologico-geotecnici dell'opera, uno degli aspetti più delicati del progetto preliminare. Del resto ancora a fine febbraio i test del campo prova n.2, quelli sulla tenuta dei fondali più profondi a valle del trattamento con le colonne di ghiaia, risultavano in corso, dato che nel prorogare l'autorizzazione al subappaltatore specializzato scelto da Pergenova (la francese Menard), Adsp specificava che Menard "non è impegnato in lavorazioni differenti dalla realizzazione delle colonne di ghiaia su Campo Prova n. 2" e che "non risultano consegnate aree di cantiere con lavorazioni di realizzazione colonne da parte di Menard, nell'ambito di un progetto esecutivo approvato".

Da questo punto di vista l'unica certezza già acquisita nello Studio di impatto ambientale portato al Mase pare riguardare i fondali del pennello T5, per i quali "le indagini integrative svolte hanno confermato questa tipologia di terreno nel quale i metodi di vibro sostituzione e vibro compattazione (il sistema delle colonne di ghiaia, *nda*) avrebbero difficoltà a essere ritenuti efficaci e pertanto la progettazione esecutiva ha deciso di adottare un sistema alternativo", basato sull'infissione nel terreno di "dreni prefabbricati a nastro (...) con una distribuzione a maglia quadrata 2 x 2 m, lunghezza 20m" (Prefabricated Vertical Drains).

A proposito dell'avanzamento dei lavori in corso gli ultimi aggiornamenti appena resi pubblici dalla port authority fissano [la produzione del primo cassone a Vado Ligure nel mese di aprile e il posizionamento con conseguente affondamento al largo di Genova "entro maggio"](#).

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

This entry was posted on Tuesday, March 19th, 2024 at 12:10 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.