

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Genova possibile ostacolo per l'avvio del riempimento di calata Concenter

Nicola Capuzzo · Friday, July 5th, 2024

Potrebbe essere a rischio di slittare l'avvio dei lavori di riempimento di calata Concenter, nel bacino storico del porto di Genova – Sampierdarena, che, come rivelato da SHIPPING ITALY, [sarebbero dovuti iniziare a giorni](#) a carico di Aspi – Autostrade per l'Italia.

Secondo indiscrezioni al momento ancora non confermate il problema starebbe in un'eccezione sollevata dalla Soprintendenza all'Autorità di sistema portuale, relativa alla presunta mancata ottemperanza, fino ad ora, [alle prescrizioni chieste](#) dall'ente del Ministero della Cultura ad Adsp nell'ambito della procedura per la rimozione di un divieto al tombamento che risaliva alla Valutazione di impatto ambientale del Piano regolatore portuale approvato nel 2001.

Il progetto di riempire Concenter [fu inserito](#) nel luglio 2022 (con stanziamento di 30 milioni di euro di risorse pubbliche) dall'allora presidente dell'Adsp Paolo Signorini (su avallo del Comitato di gestione) nel piano straordinario delle opere che palazzo San Giorgio può realizzare con le deroghe e la supervisione del commissario della ricostruzione del ponte Morandi, Marco Bucci.

È una delle pratiche, inoltre, al centro dell'inchiesta della Procura di Genova che ha portato all'arresto di Signorini e agli arresti domiciliari l'imprenditore Aldo Spinelli e del presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. Le carte giudiziarie hanno svelato le pressioni esercitate da Signorini e Bucci su alcuni funzionari dell'ente che avevano sollevato riserve sull'inserimento nel piano, nonché la loro [analogha iniziativa](#) presso gli uffici del Ministero dell'Ambiente.

Da ricordare inoltre come questo riempimento sia appannaggio di Autostrade per l'Italia (Aspi) perché prodromico ai lavori del tunnel suportuale che quest'ultima si è accollata, in base a un accordo con le istituzioni locali dell'ottobre 2021, come 'risarcimento' per l'incidente del Morandi. Al di là del fatto che l'accordo stabiliva che Aspi avrebbe eseguito gli interventi "esclusivamente mediante procedura ad evidenza pubblica", non è stato ancora chiarito perché Bucci e Signorini, malgrado l'impegno della società autostradale, abbiano spinto per il finanziamento da parte di Adsp.

Tornando al vincolo, la prima delle prescrizioni, senz'altro da ottemperare *ante operam*, riguardava la garanzia che l'opera ritenuta dalla Soprintendenza compensativa dell'interramento, cioè il nuovo Parco urbano della Lanterna, si sarebbe certamente fatta. In particolare quindi si richiedeva la

redazione di un cronoprogramma dal quale si evincesse “il rapporto temporale tra le rispettive lavorazioni, tenendo conto che la mancata realizzazione del Parco e quindi l’eliminazione del raccordo stradale elicoidale farebbe venir meno il bilancio positivo prefigurato e di conseguenza l’autorizzazione all’interramento della Calata Concenter”.

Seguivano altre indicazioni sulla valorizzazione culturale dell’area (in cui si trova fra l’altro la Lanterna simbolo della città) e si auspicava “possa essere considerata, nel futuro nuovo Piano Regolatore Portuale, la possibilità di ricomporre una continuità tra porto antico e Lanterna e tra questa e lo specchio acqueo, evitando il riempimento di Calata Giaccone”. Il nuovo Prp è ancora alle viste, ma il riempimento definitivo di Giaccone ([ambito](#), come quello di Concenter, da Spinelli) è in realtà stato [ventilato proprio da Adsp](#) nell’ambito della procedura autorizzativa del tunnel.

Detto delle criticità ambientali-culturali, le suddette riserve interne all’Adsp, espresse però informalmente, riguardavano invece l’inserimento nel piano straordinario. Quest’ultimo, di durata triennale, infatti avrebbe dovuto essere concluso nel gennaio 2022, come fecero notare la dirigente Lucia Tringali e la consulente della struttura commissariale Anna Bonomo, entrambe sentite nelle scorse settimane dagli inquirenti.

Nella sua testimonianza la prima ha sostenuto che tale “criticità sia stata poi superata dal presidente Signorini con il commissario straordinario individuando un *dies a quo* diverso”, anche se tale “*dies a quo* diverso” non risulta nella relativa [delibera](#) dell’Adsp di inserimento di Concenter nel piano straordinario né nel [decreto](#) di Bucci che la adotta. La seconda ha ipotizzato che nella struttura commissariale si sarebbe fatta strada “l’interpretazione di una decorrenza dei termini dei 36 mesi a far data dal primo gennaio 2020”, sulla base di una modifica del Decreto Genova intervenuta a fine 2019. Modifica che però riguardava esplicitamente il solo caso dell’appalto del ribaltamento a mare, tanto che neppure di questa “interpretazione” v’è traccia nei documenti summenzionati che hanno sbloccato amministrativamente l’opera.

Quanto alle prescrizioni, la Soprintendente Cristina Bartolini (che agli inquirenti ha testimoniato di un “atteggiamento ostile nei nostri riguardi” da parte dei vertici di Adsp, stupendosene essa stessa, dato il “parere positivo” dato tanto a Concenter, seppur con prescrizioni, quanto a Giaccone, seppur temporaneo) non ha chiarito cosa esattamente consideri inottemperato e se e a quali condizioni lo consideri ottemperabile in tempi tali da garantire una non esagerata dilazione nell’avvio dei cantieri.

Su queste indiscrezioni relative a nuovi possibili ostacoli per l’avvio dei lavori a calata Concenter nè l’Adsp (guidata oggi dal commissario straordinario Massimo Seno e dal subcommissario Alberto Benedetti) nè Autostrade per l’Italia hanno rilasciato dichiarazioni.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, July 5th, 2024 at 9:45 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.

