

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Fumata grigia per i materiali di riempimento dei cassoni della diga di Genova

Nicola Capuzzo · Thursday, December 12th, 2024

Resta irrisolto il tema del riempimento dei cassoni della nuova diga foranea di Genova, procedura a cui è condizionato il prosieguo dei lavori nonché l'ok del Ministero dell'ambiente alla variante che prevede di accorpare Fase A e Fase B e completare entro il 2026 l'intera opera (da 1,3 miliardi di euro, finanziati da due tranches del fondo complementare al Pnrr da 500 e 330 milioni), proposta all'inizio dell'anno dall'Autorità di sistema portuale (stazione appaltante) e dal commissario ad hoc Marco Bucci, nel frattempo divenuto presidente della Regione Liguria.

Proprio gli uffici tecnici regionali sono intervenuti ieri sull'ultima versione del piano elaborato dall'Adsp per il riempimento dei cassoni. Come noto, su input proveniente anche dalla Regione stessa, si sta cercando di coordinare l'esigenza di materiali di riempimento con l'utilizzo di materiali di risulta di altri cantieri, cosa che permetterebbe un doppio risparmio di costi, riducendo l'acquisto di materiali vergini e gli esborsi per lo smaltimento.

I piani proposti da Adsp e Bucci, però, continuano a risultare critici per la Regione. La problematica maggiore riguarda circa 220mila metri cubi provenienti dagli scavi da effettuarsi nello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente nell'ambito del progetto di realizzazione di un nuovo maxi-bacino di costruzione (anch'esso quindi 'bloccato' in attesa di risoluzione). [Anche nell'ultima versione del piano](#), Adsp ha proposto – al fine della verifica di compatibilità ambientale necessaria a qualificare questi materiali come sottoprodotti e non rifiuti, condizione indispensabile per il refluento nei cassoni – di utilizzare i criteri previsti per i materiali di dragaggio.

Nell'ambito dell'ultimo parere al ministero e alla sua Commissione tecnica di Via, cui spetta l'ultima parola, tuttavia, i tecnici regionali hanno ribadito la contrarietà a tale metodologia, dal momento che, fra le altre cose, i materiali in questione non possono essere considerati "sedimento naturale litoraneo originario, tenendo conto che l'area dell'attuale Fincantieri, sulla quale sono state impostate le banchine, era adibita alle costruzioni navali già dalla prima metà del 1800".

Detto che la criticità maggiore attiene alla significativa presenza di amianto in queste terre (presenza che per la metodologia proposta da Adsp non rileva), insieme ai colleghi di Arpal, quindi, i tecnici della Regione hanno caldeggiato ai funzionari ministeriali la possibilità di richiedere ad Adsp un'integrazione dell'analisi di rischio finora proposta dall'ente portuale per la verifica di compatibilità ambientale.

Tale analisi non solo “dovrà utilizzare i valori di concentrazione dei parametri chimici (...) assumendo in via cautelativa i valori peggiori”, ma dovrà anche “valutare il flusso in uscita dai cassoni anche in presenza di falle puntuali nei cassoni, stimare la diluizione in mare” (nel caso di fuoriuscita sia da un cassone che dal 10% dei cassoni), “simulare gli effetti di eventuali tracimazioni delle acque da un cassone durante le fasi di riempimento”. E l’analisi “dovrà essere estesa anche ai materiali provenienti dal tunnel subportuale” (altra opera da cui Bucci e Adsp vorrebbero attingere materiali di riempimento).

I tecnici della Regione Liguria, poi, hanno dettato un’altra serie di prescrizioni necessarie a dettagliare meglio il piano predisposto da Adsp per i 220mila mc in questione (fra cui la definizione della destinazione, per la quota di materiali provenienti da dragaggio di fondale propriamente detto, di quelli risultati di classe E e quindi non utilizzabili nei cassoni, come già prescritto in precedenza) e si sono rimessi ai colleghi ministeriali per altre problematiche in sospenso.

In attesa che Ministero e Commissione si esprimano, è intanto divenuto legge il Decreto che in ipotesi permetterà al commissario straordinario di “adottare” il piano predisposto da Adsp (oltre ad analogo documento in capo all’Adsp di La Spezia per i fanghi di dragaggio di quello scalo) superando eventualmente i pareri contrari e quelli positivi ma condizionati prodotti da altri enti, come quello di cui si riferisce in questo articolo.

Resta prioritariamente da capire, però, se, in primo luogo, il Ministero farà proprie le osservazioni della Regione. E, in caso affermativo, se Adsp intenda ignorare tali rilievi e chiedere a Bucci di adottare un piano in difformità ad essi. O se invece voglia tenerne conto e procedere ad approfondimenti e analisi ulteriori richiesti, con conseguente dilazione dei tempi.

A tal proposito, va rilevato come l’obiettivo di posare 12 cassoni entro la fine dell’anno, ventilato in estate da Adsp, Bucci e appaltatore (Consorzio Pergenova Breakwater), appaia difficilmente raggiungibile. Ieri è stato posato il quinto. La port authority, che nelle more dell’autorizzazione all’utilizzo dei materiali di risulta aveva parzialmente riempito a sue cure con materiale vergine i quattro già posati onde garantirne la stabilità, non ha chiarito se e come quest’ultimo sia stato riempito (né se siano stati addebitati a Pergenova i costi di riempimento dei precedenti), limitandosi a precisare che terminate “le operazioni di posizionamento sono iniziate quelle di consolidamento in loco”. E che “è in fase conclusiva il ripristino dei difetti del cassone numero 6 ed è già cominciata la prefabbricazione del settimo cassone”.

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 Thursday, December 12th, 2024 at 9:15 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.

