

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Genova parte il dragaggio per la nuova diga (e anticipa il Mase)

Nicola Capuzzo · Friday, December 20th, 2024

“L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, a mezzo del consorzio Pergenova Breakwater che si avvarrà della società Fincosit Srl, dalla data di emissione della presente fino al 31 marzo 2025, estremi compresi, dall’alba al tramonto, in presenza di condizioni meteo-marine favorevoli e in assenza di transito navi o di movimenti da/per gli accosti prossimi alle aree di intervento, eseguirà lavori di dragaggio dei fondali presso la zona dell’avamposto dell’imboccatura di Levante del porto di Genova”.

Lo si apprende da un’ordinanza della Capitaneria di porto di Genova, emessa un paio di giorni fa insieme a un provvedimento analogo, che annuncia e disciplina l’avvio delle “lavorazioni di indagine Multibeam” (cioè l’approfondimento dell’analisi batimetrica funzionale alle successive operazioni di dragaggio) in un ampio specchio acqueo di fronte a Sampierdarena, al porto storico e, appunto, all’avamposto.

Si tratta del cospicuo dragaggio (oltre 800mila metri cubi di materiali) previsto, per facilitare l’accesso delle navi di maggior dimensione e pescaggio, dal progetto di realizzazione (Fase A) della nuova diga foranea del porto di Genova, come modificato dalla variante che la stazione appaltante (l’Autorità di sistema portuale) e il commissario straordinario all’opera (Marco Bucci) hanno a inizio anno sottoposto al Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica (Mase), onde valutare l’estendibilità al progetto variato (il cui nocciolo è l’accorpamento in un unico momento delle Fasi A e B inizialmente previste in successione per la realizzazione) del parere positivo di Valutazione di impatto ambientale ottenuto nel 2022 per il progetto originario.

Come rivelato da SHIPPING ITALY, nell’ambito di tale procedura al Mase sono emerse alcune criticità, rilevate dagli uffici tecnici della Regione Liguria e dall’Arpal e relative a tale variante, nella misura in cui essa interveniva a modificare le previste modalità di riempimento dei cassoni della diga. Due le principali problematiche riscontrate già in estate nella pur apprezzata e caldeggiata idea di utilizzare a tal fine la risulta del cantiere stesso della diga e di altri interventi sul territorio.

In primis è stata criticata la previsione di utilizzare tutti i fanghi di dragaggio per il riempimento, compresi quelli ecotossicologicamente peggiori, per i quali (classe E) la norma non consente lo sversamento in mare nemmeno in ambiente conterminato quale dovrebbe essere un cassone (al

netto delle problematiche emerse su quelli nel frattempo posati). Altro problema è l'utilizzo, causa presenza di amianto, di 220mila mc di materiali provenienti dai lavori di realizzazione del nuovo maxi-bacino di carenaggio per il cantiere navale di Sestri Ponente.

L'Adsp, sollecitata dalla stampa nell'ultima "conferenza stampa" a risposte scritte, ha garantito che i fanghi di classe E non saranno riversati nei cassoni ma conferiti in discarica, per quanto l'ultima versione del piano di riutilizzo dei materiali, datata 21 ottobre, preveda il riutilizzo di tutto il materiale dragato (circa 805mila metri cubi), come sintetizza la tabella in esso contenuta che pubblichiamo di seguito. La port authority non ha invece cambiato direzione, nemmeno a parole, sui materiali contenenti amianto di Sestri Ponente, insistendo con la volontà di riversarli nei cassoni anche nelle più recenti integrazioni del piano.

Tabella 6: Volumi prodotti dal cantiere (salpamenti e demolizioni diga esistente, escavo fondali marini) – Fase A

Lavorazione di origine dei materiali	Tipologia dei materiali	Quantità (m ³)		
		Totale	Non recuperabile (*)	Riutilizzabile
Rimozione della diga esistente	Corpo diga in calcestruzzo	138.313,00	16.597,58*	121.715,42
	Sovrastruttura in calcestruzzo	143.763,25	17.251,59*	126.511,66
	Volume di calcestruzzo da utilizzare	248.227,08		311.202,29**
	Massi artificiali 37t e 37/55t, massi guardiani e blocchi in calcestruzzo	354.356,39	0	354.356,39
	Massi naturali (mantellata interna / filtro)	1.004.737,32	0	1.004.737,32
	Massi naturali 0,6-0,8 t (Molo Duca di Galliera)	88.065,60	0	88.065,60
	Massi naturali 3-6 t (Molo Duca di Galliera)	9.335,40	0	9.335,40
	Massi naturali 6-8 t (Molo Duca di Galliera)	393.697,15	0	393.697,15
	Scanno di imbasamento (tout venant/pietrame)	751.045,13	7.510,45	743.534,67
Escavo fondali marini	Bacino Sampierdarena / Avamporto	805.900		805.900

Detto che la pronuncia del Mase è attesa a breve, nel frattempo il decreto ambientale varato dal Governo a metà ottobre, già convertito in legge, l'ha resa di fatto superflua, conferendo al commissario, una volta approvato dall'Adsp il piano di riutilizzo, il potere di "superare", adottandolo, eventuali contrarietà espresse nei pareri dei vari enti (come quelle di Regione Liguria e Arpal); pareri definiti "vincolanti", ma solo per la adozione da parte di Bucci e non nel merito.

Qui si manifesta però un cortocircuito con la prima delle ordinanze della Capitaneria.

Nello sdoganare il dragaggio dell'avamporto essa fa riferimento al decreto con cui Bucci avrebbe il 18 novembre adottato un piano di riutilizzo precedentemente approvato da Adsp, preso atto dei pareri che quello stesso giorno sarebbero stati espressi da Regione, Arpal e Asl. Il decreto, però, difformemente dall'usanza della struttura commissariale, di norma solerte nella pubblicazione dei propri atti, è stato pubblicato solo oggi, a 32 giorni dalla emanazione, senza firma elettronica e solo dopo la richiesta di chiarimenti da parte di SHIPPINGITALY. Gli allegati, per giunta, restano al momento ancora ignoti.

In primis il piano di riutilizzo stesso e l'atto della sua approvazione da parte di Adsp, avvenuta senza passare dal Comitato di gestione, per quanto – lo dice il nome stesso – atto pianificatorio (soggetti a norma di legge ad approvazione del Comitato). Un piano che peraltro palazzo San Giorgio ha sensibilmente modificato e integrato dopo il 18 novembre (ad esempio in aspetti centrali come cronoprogramma e volumi), in particolare già il 25 novembre, come dimostra un documento depositato al Mase.

Rimane quindi da capire come possa essere stato approvato dalla port authority e adottato dal commissario Bucci il 18 novembre un piano che appena una settimana dopo è stato significativamente cambiato e come possa la Capitaneria di Porto averlo posto alla base della sua ordinanza.

Analogo interrogativo sorge anche a proposito dei pareri vincolanti che Regione Liguria, Arpal e Asl avrebbero espresso lo stesso 18 novembre. Mai resi noti, perché interlocutori o parziali, mentre nota e pubblica, perché depositata al Mase ([qui il file](#)), è l'espressione definitiva dei suddetti pareri (critici) avvenuta successivamente, il 9 dicembre per Arpal e il 12 dicembre per Regione. Anche sorvolando sulla mancata attesa della pronuncia del Mase (il 18 novembre mancava un mese alla scadenza del termine), non vincolante come le altre ma istituzionalmente rilevante, come può esser stato prima approvato e poi adottato il 18 novembre un piano vincolato ad attendere pareri espressi compiutamente e ufficialmente solo tre settimane dopo?

Queste domande SHIPPING ITALY le ha poste ai soggetti direttamente coinvolti (Adsp, struttura commissariale, Capitaneria di porto e Regione Liguria) ma finora sono rimaste senza risposte.

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, December 20th, 2024 at 8:29 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.