

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Gpt e Trge avranno fondali meno profondi rispetto a Bettolo con la nuova Diga di Genova

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 18th, 2025

I fondali del bacino storico di Sampierdarena non saranno, almeno in parte, profondi come si era deciso in occasione del progetto preliminare della nuova diga foranea del porto, i cui lavori prevedono appunto un escavo di fronte a quelle banchine.

La novità emerge dai documenti progettuali del nuovo layout della diga, predisposto dopo che l'Autorità di sistema portuale genovese e il commissario all'opera Marco Bucci, presidente della Regione Liguria, hanno deciso di accorpare Fase A e Fase B (quest'ultima da appaltare quanto alla realizzazione) in un'unica soluzione. I documenti del nuovo progetto erano stati pubblicati dall'ente un paio di mesi fa (in vista della procedura di aggiudicazione, rimasta poi però da allora in sospeso), ma con diverse mancanze.

Alcune di queste sono state ora compensate con l'avvio presso il Ministero dell'ambiente della procedura autorizzativa per le operazioni di dragaggio e riempimento dei cassoni. Ed è appunto fra la documentazione a tal fine depositata che si apprende della novità. In particolare, si legge, “Per ridurre il quantitativo di materiale in esubero a fine lavori (in entrambi le Fasi A e B), di concerto con Adsp l'operatore economico (cioè l'appaltatore, Pergenova Breakwater, consorzio guidato da Webuild) ha proposto la limitazione della profondità del fondale marino a quota -17.0 m slmm nel tratto che parte dallo spigolo sud-ovest del Ponte San Giorgio fino alla mezzeria del Ponte Eritrea”.

Ci si è accorti cioè solo con gli approfondimenti della progettazione esecutiva della variante che l'approfondimento a -18,5 metri di tutta l'area prevista – in ragione del porto in linea, cioè del riempimento delle calate, dell'avanzamento dei ponti e della realizzazione di un unico fronte di banchina da Bettolo a Ponte Etiopia compreso, previsto dallo stesso Bucci ancorché non (ancora) dal Piano regolatore portuale – avrebbe comportato “un incremento degli esuberi dei materiali provenienti dai dragaggi (>600.000 mc)”. Cioè un costo ulteriore, dovuto alla necessità di smaltire questo materiale.

Da qui la decisione di rinunciare a parte dell'escavo, con “una netta riduzione dei quantitativi di sedimenti marini da dragare complessiva pari a 400.000 mc circa” (nell'immagine: sopra il dragaggio progettato inizialmente, sotto quello ora previsto). Il documento cita il concetto di “banchina lunga”, da Calata Bettolo fino a Ponte Etiopia, ma spiega che a questo punto “la banchina lunga potrebbe essere eseguita per stralci, di cui il primo sul fronte banchina Bettolo

(tratto di levante) e il secondo sul fronte ponti San Giorgio, Ex-idroscalo e Etiopia”. Con conseguenze in termini di accessibilità nautica, perché “lungo la banchina lunga è previsto l’ormeggio di navi Ulcs (Ultra large container ships, *n.d.r.*) di stazza LOA=400 m (lunghezza, *n.d.r.*) che richiedono fondali pari a -18.50 m”, mentre “in Calata Massaua è previsto l’ormeggio di navi di stazza LOA=366 m che richiedono fondali pari a -17.00 m lsmm”.

Altrimenti detto: le maxi navi portacontainer di ultima generazione (ferma restando l’ipotesi di ulteriori, futuri e attualmente non progettati né finanziati dragaggi), al terminal di Spinelli e Hapag Lloyd avranno limitazioni all’ormeggio (legate al pescaggio e quindi al carico) più stringenti di quelle che avranno al terminal Bettolo (Msc).

Sul fronte dei terminal di ponente, invece, ci saranno limitazioni legate al vento per le navi di maggiori dimensioni: “È stato dimostrato che il nuovo layout del Canale di Ponente è sicuro per il transito di una nave Heavy Lift lunga 161 metri. È stato dimostrato che le operazioni con navi RoRo più grandi, lunghe 239 metri, e con navi portacontainer lunghe 276 metri sono possibili con venti fino a 20 nodi. Tuttavia, le dimensioni della nave in relazione alla larghezza del canale e la lunghezza della nave in relazione alla curva all’estremità orientale del canale dovranno essere prese in considerazione con attenzione. Le manovre nel canale con navi così grandi sono impegnative e devono essere effettuate solo da piloti esperti e preparati”.

Sempre a proposito del Genoa Port Terminal di Spinelli, secondo quanto rivelato da Il Secolo XIX, la Procura di Genova indaga sulla concessione per il terminal multipurpose di Ponte Etiopia, dopo che nei mesi scorsi era stata definita illegittima dal Consiglio di Stato. Aldo Spinelli è indagato con l’addebito di “occupazione abusiva” degli oltre 140 mila metri quadrati sui quali movimenta container e merci varie proprio attraverso Genoa Port Terminal. Secondo il pm Walter Cotugno, su quegli spazi sono stati movimentati soprattutto contenitori, mentre dovevano essere prevalenti le merci varie, e sono stati per questo ottenuti vantaggi indebiti. Insieme ad Aldo Spinelli rispondono “in concorso” Mario Sommariva (presidente del Gruppo Spinelli dal 23 settembre scorso) e l’ex presidente della port authority di Genova Paolo Emilio Signorini. Diversi sono gli archi di tempo contestati agli indagati, sia pre che post sentenza del Consiglio di Stato che ha dichiarato illegittima la concessione del terminal. Sommariva è sotto indagine perché, secondo gli inquirenti, non intervenuto dopo il verdetto di secondo grado della giustizia amministrativa. Negli ultimi giorni la Guardia di Finanza ha compiuto una serie di acquisizioni documentali e notificato un invito a comparire all’ex presidente dell’Adsp di Spezia.

A proposito di nuova diga di Genova *La Repubblica* ha invece svelato che l’ex presidente dell’Adsp di Genova, Paolo Emilio Signorini, è indagato per turbativa d’asta, falso e malversazione in relazione agli appalti della nuova diga foranea ([un’inchiesta era stata aperta dalla Procura europea sia sull’aggiudicazione dei lavori che sulla gara per la direzione lavori](#)). Secondo alcune successive notizie di agenzia “anche due figure tecniche responsabili del procedimento hanno ricevuto un avviso di proroga delle indagini. Nelle prossime settimane i finanzieri del nucleo di polizia economico finanziaria stileranno una nuova relazione che poi depositeranno nell’ufficio torinese del pm Adriano Scuderi dell’Eppo. A quel punto deciderà se proseguire gli accertamenti ed eventualmente indagare altre persone o se chiedere un’archiviazione del fascicolo”.

Sul fronte dei lavori, infine, da registrare come il bilancio 2024 di Pergenova, appena depositato, precisa che “al 31 dicembre 2024 l’avanzamento della commessa risulta del 20% circa”. Nei giorni scorsi la Capitaneria di Genova ha notificato l’avvio della bonifica bellica, prodromica all’escavo, dell’avamporto.

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 Tuesday, March 18th, 2025 at 12:00 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.