

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Diga di Genova servono almeno altri 3 anni e 140 milioni in più”. Lo dice Pergenova Breakwater

Nicola Capuzzo · Thursday, April 10th, 2025

Le più recenti affermazioni di commissario (Marco Bucci) e subcommissario (Carlo De Simone) per la nuova diga foranea del porto di Genova sulla durata dei lavori risultano smentite dall'appaltatore (di fase A) e progettista dell'intera opera (Consorzio Pergenova Breakwater, guidato da Webuild): secondo quanto si legge in documenti ufficiali appena resi pubblici, infatti, l'opera terminerà nel primo semestre 2029, due anni dopo rispetto a quanto [sostenuto pubblicamente](#) ancora nelle ultime settimane dai due incaricati governativi.

La previsione è messa nero su bianco nel cronoprogramma relativo ai lavori di fase B, che secondo Pergenova richiederanno più di 39 mesi a far data dalla firma del contratto con l'aggiudicatario. Dal momento che la gara non è ancora stata bandita e supponendo che lo sia a breve (“il progetto esecutivo è stato approvato oltre un mese fa” ha dichiarato a SHIPPING ITALY Massimo Seno, commissario della Autorità di sistema portuale, stazione appaltante della fase A e, teoricamente, anche di fase B, sebbene l'ultimo Decreto Milleproroghe abbia assegnato a Bucci anche il potere di bandire l'appalto), il conto è presto fatto, considerato che una gara d'appalto europea normalmente prevede almeno sei mesi fra procedura e aggiudicazione, cui aggiungere i tempi per la firma del contratto.

Il cronoprogramma è solo uno dei documenti progettuali che a metà gennaio l'Adsp del Mar Ligure Occidentale non aveva pubblicato e che è stato ora reso disponibile. [Un'altra delle carte allora mancanti](#) aiuta a spiegare, presumibilmente, la dilazione nel bandire la gara di fase B. Il quadro economico, infatti, è molto superiore (469,7 milioni di euro) sia alle previsioni del progetto preliminare (Pfte – progetto di fattibilità tecnico economica), 350 milioni di euro, che alle [risorse stanziare un anno fa](#) dal Governo (330 milioni di euro).

La carenza di risorse economiche, che in assenza di conferme ufficiali potrebbe spiegare la richiesta al Governo di dirottare sulla diga 162 milioni di euro di Fondi sviluppo e coesione destinati alla Liguria (rivelata dal bilancio di previsione 2025 di Adsp), non sembra peraltro relativa solo a fase B.

Sia perché la suddetta richiesta di Adsp riguarda entrambe le fasi (rispettivamente per 100 e 62 milioni), sia perché la Banca europea degli investimenti, sul cui apporto [per almeno 264 milioni di euro si fa da sempre affidamento](#), ha confermato a SHIPPING ITALY di non aver ancora

autorizzato l'erogazione, "in quanto i servizi della Banca stanno attualmente esaminando la documentazione tecnica ricevuta in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale (è in corso la [verifica di ottemperanza alle prescrizioni](#), *nda*) e le procedure di appalto relative al contratto di costruzione".

Che da mesi sono oggetto di un'inchiesta della Procura europea, recentemente giunta all'iscrizione nel registro degli indagati dell'ex presidente di Adsp Paolo Emilio Signorini per turbativa d'asta e, per indebita percezione di erogazioni pubbliche e malversazione, di un funzionario di Webuild capofila di Pergenova e di un dirigente dell'altro consorziato Sidra).

Senza dimenticare le riserve sulla fase A che l'appaltatore avrebbe già avanzato per 300 milioni di euro secondo recenti indiscrezioni di *Repubblica*, non smentite dalla struttura commissariale (documenti e risposte sugli atti assunti in proposito dal Collegio consultivo tecnico, organo preposto a dirimere le controversie fra appaltante e appaltatore, più volte formalmente richiesti, non sono ad oggi mai stati forniti dalla stazione appaltante).

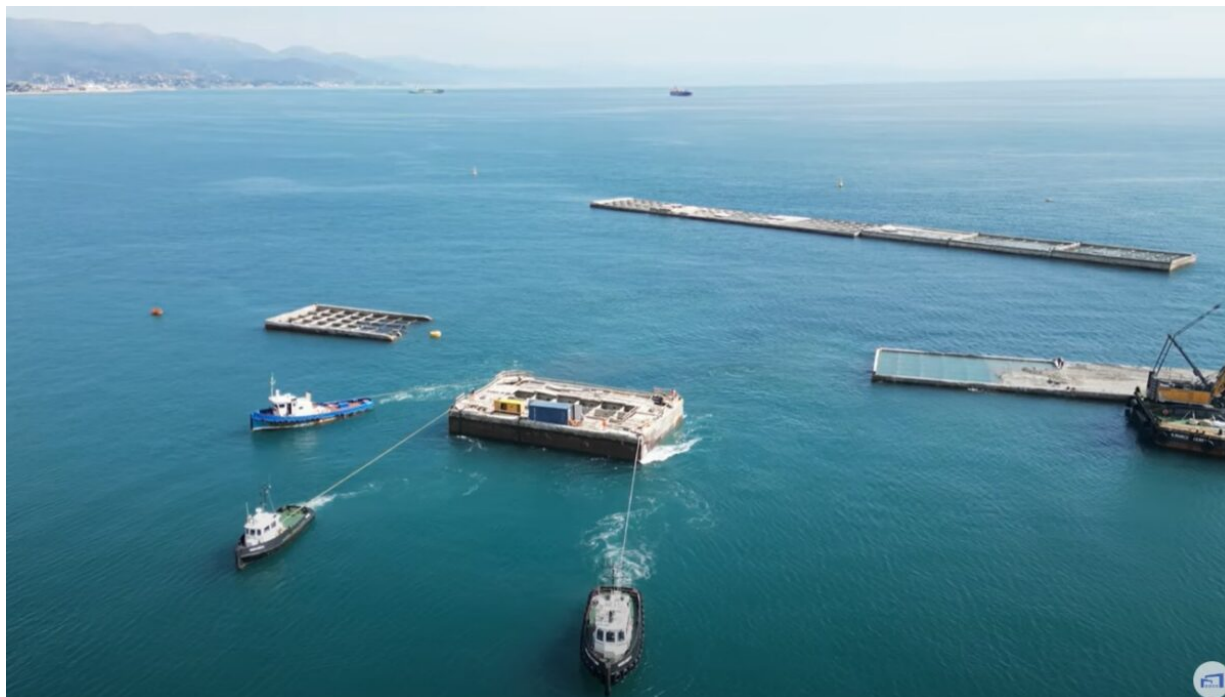
Sul fronte operativo dei lavori di fase A, intanto, si registrano alcune novità. Il termine per l'ultimazione della [primitiva e limitata porzione](#) (l'unica finora autorizzata) dell'imponente dragaggio previsto (65mila su 800mila metri cubi) è stato spostato da fine marzo a fine maggio da un'ordinanza della Capitaneria, essendo l'esecuzione presumibilmente in ritardo. Intanto Regione Liguria e Arpal hanno espresso le proprie osservazioni sull'ottemperanza summenzionata (ribadendo la contrarietà all'utilizzo per il riempimento dei cassoni di materiali contenenti amianto sopra soglia provenienti dal cantiere del ribaltamento a mare di Sestri Ponente), e si attende che Bucci adotti il programma per la gestione dei materiali di risulta (che teoricamente potrebbe ignorare le suddette osservazioni anche qualora il Ministero dell'ambiente dovesse farle proprie: il relativo decreto è atteso *ad horas*). Da registrare infine l'arrivo e la posa dell'ottavo dei 93 cassoni di cui si comporrà complessivamente l'opera.

Nel frattempo sempre nei giorni scorsi (si veda l'immagine in calce) è stato posizionato l'ultimo cassone della porzione a mare della [nuova diga foranea di Vado Ligure](#) (facente capo alla medesima Adsp e a due degli appaltatori del consorzio operante a Genova, Fincantieri e Fincosit), che andrà ora collegata a quella esistente col salpamento e la traslazione dei cassoni componenti l'estremità dell'opera. Resta in sospeso la seconda fase, non finanziata e incappata in uno [stop autorizzativo](#) al momento ancora pendente.

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**

De Simone (subcommissario alla diga di Genova) conferma aumento di tempi e costi



This entry was posted on Thursday, April 10th, 2025 at 2:53 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.