

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I cassoni già posati della nuova diga di Genova potrebbero essere da rifare

Nicola Capuzzo · Saturday, May 10th, 2025

I primi sette cassoni della nuova diga di Genova già posati potrebbero essere rimossi e da rifare. Questa possibilità, che al momento viene definita ancora come “un’ipotesi”, è stata rivelata dal viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi (Lega), in un’intervista a *Il Secolo XIX*, quotidiano genovese di proprietà del Gruppo Msc, operatore direttamente interessato all’opera sia per l’accessibilità nautica di Terminal Bettolo che per il bacino storico di Sampierdarena.

Confermando che “è stata aggiornata” e finalmente trovata la giusta miscela di calcestruzzo necessaria per la costruzione dei cassoni con le dovute caratteristiche, Rixi ha affermato: “Ora si sta valutando se sostituire i cassoni già posati e realizzati con la vecchia miscela”. Poi ancora ha aggiunto: “Adesso che è stata trovata la formula giusta, quelli già posati potrebbero essere sostituiti. Ma è solo un’ipotesi».

Uno scenario che, secondo il viceministro non dovrebbe provocare ritardi “perché l’impianto di Vado (che produce i cassoni, *ndr*) è già stato potenziato e produrrà a ritmo sostenuto”. Confermato dunque, secondo l’esponente di Governo, che il termine dei lavori di Fase A e Fase B sarà “nel 2027. Procederanno in parallelo. Soprattutto adesso, in questa fase, mi sembra che si proceda spediti”.

Queste dichiarazioni, seppure inserite in conclusione a un più ampio articolo inerente il confronto fra l’inquinamento del traffico stradale e quello portuale in città, hanno lasciato a bocca aperta molti stakeholder del mondo shipping e innescato l’immediata reazione delle forze d’opposizione.

Alcuni esponenti del Pd hanno preannunciato un’imminente interrogazione parlamentare urgente affinché il viceministro chiarisca costi e tempi della rimozione dei cassoni.

L’interrogazione punta a ottenere risposte puntuali su tre aspetti fondamentali: le dichiarazioni del viceministro Rixi, le modalità previste per l’eventuale sostituzione dei cassoni e quali saranno i costi e i ritardi che ne deriverebbero.

Gli esponenti Pd nell’interrogazione ricordano che la nuova diga di Genova è la più importante tra le infrastrutture finanziate dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr); un progetto che dovrebbe rappresentare una svolta per il rilancio del porto e l’intera economia ligure e che finora è stato oggetto di extra-costi, problemi giudiziari, ritardi e ora anche di incertezze progettuali.

A proposito di maggiori esborsi rispetto a quelli preventivati, sempre Rixi ha spiegato che, a proposito degli ulteriori 300 milioni di euro richiesti al Governo dal commissario straordinario Marco Bucci (ex sindaco di Genova e attuale presidente della Regione Liguria), “circa 142 sono per la fase B che andrà a gara prima dell’estate”, mentre i restanti “sono costi sostenuti dal costruttore” perché “non erano disponibili le aree di stoccaggio. Per riempire i cassoni è arrivato più materiale dalla Spagna ed è stata modificata la profondità delle colonne che sorreggono la diga per il limo trovato: da 6 a 12 metri. E ovviamente le materie prime sono rincarate. [...] Il costruttore (il consorzio Pergenova Breakwater guidato da Webuild, *ndr*) ha già speso più di 110 milioni per ovviare agli inconvenienti”.

La nuova diga foranea di Genova è un’opera impressionante e unica nel suo genere dal punto di vista ingegneristico: il suo basamento poggerà su fondali fino a una profondità record di 50 metri e nella sua configurazione finale raggiungerà una lunghezza complessiva di circa 6 chilometri. Per realizzare il basamento saranno impiegati 7 milioni di tonnellate di materiale roccioso, sul quale vengono posizionati elementi prefabbricati in cemento armato composti da quasi 100 cassoni cellulari. I cassoni misurano fino a 33 metri di altezza, 35 metri di larghezza e 67 metri di lunghezza. La nuova diga consentirà l’ingresso nel porto di Genova delle grandi navi portacontainer, lunghe 400 metri e larghe 60 metri, e delle navi da crociera “World Class” (quest’ultime già oggi approdano sotto la Lanterna nel porto storico).

Il costo stimato dell’opera supera il miliardo di euro.

N.C.

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 Saturday, May 10th, 2025 at 6:47 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.