

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Variante ok e nuova diga di Genova pronta a fine 2027 ma gli extra-costi ora sono nero su bianco

Nicola Capuzzo · Wednesday, September 3rd, 2025

I lavori per la costruzione della nuova diga di Genova si concluderanno entro dicembre 2027, in anticipo rispetto ai tempi originariamente previsti per le fasi A e B in successione (ora invece previste in parallelo), con extra costi lievitati a 160 milioni per la prima fase (cui se ne aggiungeranno almeno oltre 140 milioni per Fase B), con un incremento delle dimensioni del cerchio di evoluzione di ponente da 450 a 550 metri e un allargamento dell'imboccatura di ponente da 138 a 235 metri.

Questo è quanto emerge dall'annuncio che la variante di layout della Nuova Diga Foranea di Genova è stata definitivamente approvata da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e dalla struttura Commissariale per la ricostruzione di Genova.

Fra i vantaggi competitivi e le migliori funzionali segnalati dalla stazione appaltante c'è anche la "creazione di maggiori spazi di manovra nel bacino di ponente, consentendo l'accesso e l'ormeggio di navi di maggiori dimensioni rispetto alla configurazione precedente", la "ottimizzazione del futuro sviluppo a terra con possibilità di realizzare una linea di banchina unica, oltre al conseguente ampliamento degli spazi operativi e di stoccaggio a terra" e il "miglioramento della sicurezza della navigazione nel porto di Genova, sia in condizioni di normale esercizio sia in condizioni di eventuale emergenza, grazie alla definizione di una più ampia imboccatura secondaria a ponente che consente di allocare una maggior quota del traffico navale in accesso e in uscita nel Bacino di Sampierdarena".

Adsp e struttura commissariale sottolineano che "la variante è stata studiata al fine di massimizzare la disponibilità e l'utilizzo degli specchi acquei portuali interni alla nuova diga e consiste in una:

- riduzione della lunghezza della sezione T1 in corrispondenza dell'imboccatura principale a levante, in ottemperanza alle prescrizioni formulate dal CSLLPP in fase di approvazione del PFTE;
- ottimizzazione del pennello T5 per coniugare la funzionalità dell'opera con le necessità pianificatorie di spostare più a levante il cerchio di evoluzione e ampliare lo specchio acqueo ai fini di una maggiore sicurezza della manovra;
- eliminazione della sezione T4, transitoria tra FASE A e FASE B;

- spostamento verso il mare aperto del tratto di sezione T7;
- allungamento del ramo di sopraflutto dell’imboccatura secondaria di ponente tramite estensione della sezione T9”.

Palazzo San Giorgio e commissario straordinario confermano che sono state riconosciute al consorzio Pergenova Breakwater (capitanato da WeBuild) “le maggiori lavorazioni per garantire una migliore tenuta rispetto alla natura dei fondali riscontrata durante le lavorazioni nonché altre attività aggiuntive effettivamente necessarie. L’atto aggiuntivo firmato dalle parti – si precisa – annulla e cancella ogni riserva pregressa e stabilisce un nuovo cronoprogramma estremamente serrato per la fine dell’opera che conseguentemente prevede oggi la posa dell’ultimo cassone della nuova diga foranea di Genova entro il mese di agosto 2027, la fine dei lavori entro il mese di dicembre 2027”.

L’extracosto per la Fase A della nuova diga foranea del porto di Genova è stato dunque messo ora nero su bianco: i [160 milioni di euro di cui a maggio](#) fece menzione il commissario straordinario all’opera Marco Bucci (oltre a 142 milioni extra per Fase B, come poi [effettivamente avvenuto in sede di gara](#)).

La modifica contrattuale concordata introietta dunque la variante al layout (che vale 35 milioni, coperti senza sforare il quadro economico originario di 950 milioni di euro) che, definitivamente approvata da un punto di [vista tecnico a inizio anno](#), lo è ora anche da un punto di vista amministrativo-finanziario.

Con esso, infatti, si mirava a risolvere il contenzioso fra appaltante e appaltatore e le riserve iscritte dall’uno e dall’altro, con una contabilità favorevole a Pergenova, dato che l’integrazione contrattuale stabilisce il riconoscimento a suo favore di 160 milioni di euro “relativo alle riserve iscritte al Sal (Stato avanzamento lavori) nr.11 in contabilità”.

La dicitura appare poco chiara, anche perché il documento pubblicato dalla port authority non è comprensivo degli allegati contenenti le relazioni sulle riserve e l’ente ha finora negato l’ostensione degli atti del Collegio consultivo tecnico, l’organo deputato a dirimere le controversie fra le parti. Tuttavia dall’articolato contrattuale si evince che i conguagli richiesti da Pergenova hanno per la maggior parte a che fare con “l’esecuzione delle colonne di sottofondazione”: le opere di consolidamento del fondale, cioè, su cui a suo tempo l’ex project manager Piero Silva [lanciò un’allerta](#) rimasto inascoltato. Oltre 56 milioni di euro sono invece imputati allo slittamento dei tempi, evidentemente ascritto dal Cct a responsabilità dell’appaltante Adsp.

Il contratto fissa la tempistica di erogazione e stabilisce che sulla materia l’accordo avrà “valore di definizione tombale delle pendenze sino ad oggi esistenti”, ma prevede anche che l’accordo salti se non sarà realizzata una condizione: il reperimento dei fondi da parte di Adsp entro il 31 dicembre 2025.

A tale condizione è anche vincolata la ricalendarizzazione dei lavori di Fase A, per cui si prevede il termine a dicembre 2027, con un lasso di tre mesi ulteriori per le “sole attività residuali di salpamenti e ricollocamenti per le mantellate, massi artificiali e condotta Ireti”. Per il rispetto della tempistica, inoltre, Adsp dovrà consegnare entro la fine di quest’anno a Pergenova “la banchina di Ronco Canepa con la possibilità di transitare tra l’area già messa a disposizione e la banchina stessa”.

In caso di mancato reperimento dei 160 milioni di euro da parte di Adsp e Commissario, il contratto stabilisce che per la realizzazione extra delle colonne di fondazione “non verrà effettuato alcun conguaglio fino alla determinazione del Cct sulla riserva n.4 e si procederà, nelle more, alla contabilizzazione residua per l’esecuzione delle colonne di sottofondazione sino a concorrenza dell’importo a corpo previsto per dette lavorazioni”.

Impossibile quindi – essendo oscurati come detto gli atti del Cct – stabilire quanto Pergenova pretenderebbe in più ma per il subcommissario all’opera, Carlo De Simone, si tratta di ipotesi di scuola: “Il reperimento delle fonti finanziarie è una clausola di rito perché ovviamente per richiedere i soldi dobbiamo avere un atto che li giustifichi. Siamo certi di concludere ancor prima della fine dell’anno” ha fatto sapere a SHIPPING ITALY.

Da evidenziare ancora come l’integrazione contrattuale preveda che eventuali risparmi generati dalla ‘nuova’ gestione dei materiali, in particolare per il riempimento dei cassoni (il Mase ha nelle scorse settimane dato il via libera all’uso dei materiali del cantiere del ribaltamento di Sestri Ponente, rimandando sine die gli approfondimenti chiesti in particolare da Ispra) saranno oggetto di possibili future varianti al quadro economico.

Da notare, infine, come vadano ormai considerati parte del nuovo Piano regolatore portuale (il vecchio non li prevede) il riempimento delle Calate Inglese e Giaccone (oltre a Concenter) e l’avanzamento dei relativi moli, [progetto da tempo proposto dal gruppo Spinelli](#), essendo l’immagine in pagina veicolata anche da Adsp e tali modifiche considerate fino ad oggi solo in via ipotetica negli elaborati progettuali.

A.M.

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 Wednesday, September 3rd, 2025 at 10:48 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.