

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Varato il primo maxi-cassone per la nuova diga di Genova costruito sulla Tronds Barge 33

Nicola Capuzzo · Tuesday, September 23rd, 2025

A un mese e mezzo dalla posa dell'ultimo cassone, la struttura commissariale deputata alla realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova ha dato notizia del varo preliminare del cassone C54, destinato al successivo completamento della prefabbricazione in galleggiamento.

Il tredicesimo cassone (in ordine di posa) ha le seguenti dimensioni: "Lunghezza 66,82 metri x larghezza 33 metri x altezza 33,7 metri. Un passaggio tecnico fondamentale che segna l'avanzamento dell'opera più strategica per il futuro del Porto di Genova e del Paese" fa sapere la struttura commissariale.

Secondo l'ultimo cronoprogramma disponibile, risalente al 29 luglio scorso e redatto a latere della modifica al contratto fra la stazione appaltante e l'appaltatore della Fase A della diga, Pergenova Breakwater, la fabbricazione del cassone sarebbe dovuta cominciare il 7 luglio scorso e durare 20 giorni, con la posa programmata per il 28 agosto che quindi ritarderà di circa un mese. Il primo maxi-cassone è il primo prodotto sulla nave semiaffondante Tronds Barge 33 nonché il primo dei 35 (26+9) che comporranno la sezione T1 e T1bis, quella su fondali più profondi. In tutto i cassoni dell'opera saranno 103 (compresi quelli della Fase B ancora da appaltare).

Il subcommissario Carlo De Simone in una nota (diffusa per replicare alle critiche di un esponente politico locale) ha sottolineato che "l'attività di produzione dei cassoni, con il nuovo impianto di calcestruzzo a Vado, continua a ritmi sostenuti: lo dimostra il varo preliminare del primo mega cassone da record, destinato al successivo completamento della prefabbricazione in galleggiamento, un blocco compatto come un edificio di 11 piani, lungo due autobus in fila (66 m) e largo come una strada a 4 corsie (33 m)". Poi ha aggiunto: "I 12 cassoni in mare sono ben solidi e monitorati in tutti i parametri disponibili con un costante confronto con progettisti e tecnici sul comportamento della struttura nel suo complesso che è stata confermata in linea con le aspettative. In particolare i consolidamenti realizzati – già oltre il 70% – hanno dimostrato con prove tecniche certificate il miglioramento delle caratteristiche dei fondali, in piena coerenza con i calcoli di progetto".

Secondo De Simone "la diga tra fase A e fase B è in linea con i costi inizialmente stimati, risorse già completamente finanziate. Gli unici extra costi riguardano la fase A (mentre nessuno è sopravvenuto per la fase B che è attualmente in gara) e ammontano a 160 milioni di euro. Il motivo è dovuto dall'aumento

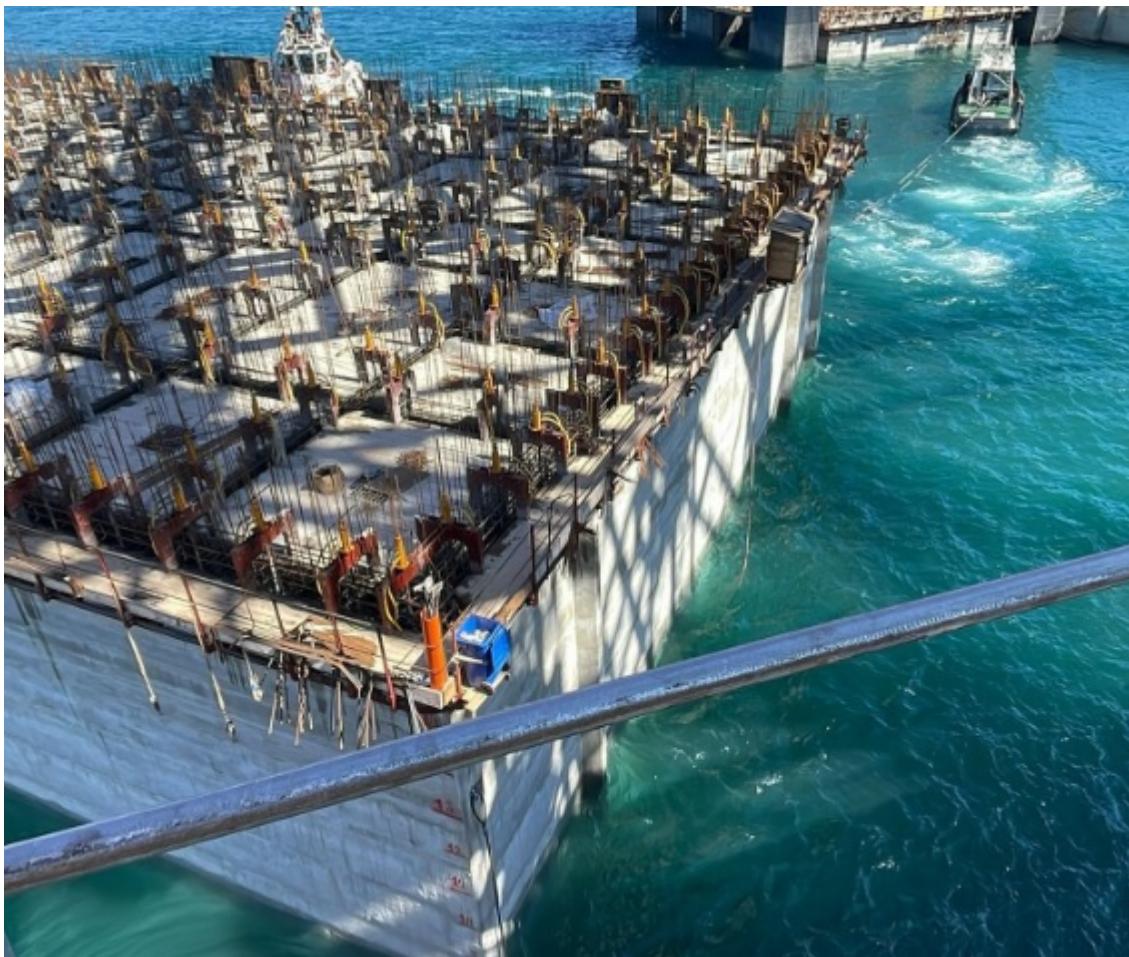
dei costi delle materie prime e da maggiori lavorazioni, richieste proprio per garantire il consolidamento e la durata dell'opera a tutti i possibili stress-test, su una lunghezza di colonne doppia rispetto al progetto iniziale, dovuto a una stratigrafia diversa dei fondali rispetto al PFTE (progetto fattibilità tecnico-economica, *n.d.r.*), un tipico ‘imprevisto geologico’ che per legge ricade sulla stazione appaltante. Dall'altra al prolungamento dei lavori resosi necessario per i tempi connessi all'iter autorizzativo seguito alla variante di layout che ha permesso di portare avanti Fase A e Fase B in parallelo con un risparmio di oltre due anni di tempo”. Termine lavori entro il 2027.

Intanto l'Autorità di sistema portuale di La Spezia ha pubblicato [l'accordo sottoscritto](#) a inizio agosto con l'Adsp di Genova per l'utilizzo dei fanghi di dragaggio di La Spezia e Marina di Carrara come materiale di riempimento dei cassoni della diga. Vi si ricorda che l'Adsp spezzina procederà a dragare oltre 1.500.000 metri cubi di sedimenti marini nel triennio 2025-2027 (a La Spezia bonifica fondali Molo Italia – fase di avvio; dragaggio fondali del 3° bacino e canale navigabile; dragaggio fondali antistanti il Molo Garibaldi; bonifica fondali Molo Italia – fase di completamento; dragaggio fondali del 2° bacino portuale; a Carrara dragaggio fondali e canale di accesso). Il quantitativo preciso da conferire alla diga sarà però stabilito in base all'andamento dei lavori, secondo “accordi di aggiornamento finalizzati a recepire lo stato aggiornato delle lavorazioni e le connesse incidenze sui cronoprogrammi e sui quantitativi dei materiali”.

In vista di tali attività l'Adsp spezzina ha ritenuto necessaria “una specifica copertura assicurativa per: danni da inquinamento improvviso e/o graduale con responsabilità in capo all'Ente; fattispecie di inquinamento dove il responsabile non sia accertato o che la responsabilità sia dubbia tra vari soggetti; fattispecie di inquinamento causato da terzi non identificati oppure identificati ma insolventi oppure che rifiutino di sostenere le spese di bonifica o di ripristino del danno ambientale; previsione di una garanzia speciale per affondamento imbarcazioni in area portuale e spese di bonifica del sito post evento dannoso”. Il massimale della nuova polizza è stato fissato a 7,5 milioni di euro.

**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, September 23rd, 2025 at 12:30 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.