

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Un solo offerente per i lavori della Fase B della nuova diga di Genova

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 21st, 2025

Né Pergenova Breakwater, il consorzio che sta realizzando la Fase A e che ha progettato la Fase B, né alcuno dei suoi componenti (Webuild, Fincantieri, Fincosit, Sidra) hanno presentato offerte per la seconda tranche di lavori della nuova diga foranea del porto di Genova, bando di gara da 469,8 milioni di euro [varato nel luglio scorso](#) dal commissario straordinario ad hoc Marco Bucci.

Per realizzare la sezione T9 della diga, i 30 cassoni che comporranno il ramo ‘esterno’ dell’opera, prolungamento dell’attuale braccio ponentino (in grigio nell’immagine in pagina), infatti, è arrivata una sola offerta, presentata da una cordata composta dalla salernitana Rcm (già attiva nel porto di Genova, in particolare per la realizzazione del nuovo maxi bacino di carenaggio dei cantieri navali di Sestri Ponente), dalla romano-toscana Sales e dall’emiliano Consorzio Integra (consorzio di cooperative legate a Legacoop).

Ancora ignoti i dettagli economici, tecnici e temporali dell’offerta. Il progetto a gara prevede 3 anni e 3 mesi di lavori, ma Bucci s’è detto ancora recentemente convinto che i lavori termineranno fra fine 2027 e primo trimestre del 2028, in parallelo con quelli di Fase A. Non a caso, a sottolineare l’auspicato parallelismo dei lavori, nell’ambito della gara pochi giorni fa è stato pubblicato uno stato di avanzamento dei lavori al 3 ottobre scorso ([lo trovate qui](#)).

Il documento evidenzia alcuni ritardi rispetto alle previsioni [dell’ultimo cronoprogramma](#) anch’esso reso disponibile nell’ambito della gara di Fase B. In particolare il primo maxi-cassone (il C54), che avrebbe dovuto esser posato il 28 agosto e che a inizio mese fu [annunciato in posa per giovedì scorso](#), non è ancora arrivato a Genova ma dovrebbe partire a breve da Vado Ligure: “Avendo ricevuto previsioni a partire da oggi di peggioramento delle condizioni meteo e meteo marine, per la fase di affondamento i tecnici hanno ritenuto più prudente rinviare di qualche giorno” ha spiegato nelle scorse ore il subcommissario all’opera Carlo De Simone.

Che ha anche aggiunto come “a seguire sarà trasportato e posato anche il C39”. Probabile che si aspetti quest’ultimo per posare il C40, arrivato a Genova da oltre 10 giorni e rimasto finora all’ormeggio in attesa di posa. Restano quindi 12 i cassoni finora posati, mentre la Capitaneria di Porto ha di recente [nuovamente prorogato](#) a tutto dicembre l’autorizzazione al dragaggio dell’avamporto (che avrebbe dovuto concludersi a fine luglio).

Sul fronte della realizzazione delle colonne (i ‘buchi’ nel fondale necessari a consolidarlo), prima fonte dell’incremento dei costi finora accertato (160 milioni di euro per la sola Fase A e 140 per Fase B), da registrare intanto come il subappaltatore, l’operatore specializzato francese Menard, abbia ottenuto un (terzo) ritocco del contratto, passato dai 17,5 originari ad oltre 42 milioni di euro (+140%).

Tornando alla Fase B dell’opera, infine, pochi giorni fa la struttura commissariale ha aggiudicato ufficialmente alla cordata prima classificata composta da Btp, Thetis, Rogedil, Seacon e Interprogetti la gara per il project management consulting (direzione lavori).

**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, October 21st, 2025 at 4:55 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.