

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Caro materiali, l'Adsp pronta a posporre 50 milioni di opere fra Genova e Savona

Nicola Capuzzo · Friday, April 24th, 2026

“Al fine di anticipare le risorse per il ‘caro materiali’ (...), si rende necessario posticipare la realizzazione di alcuni interventi inseriti nella programmazione annuale 2026 del Programma Ordinario e Straordinario dell’Ente”.

Questa frase è un passaggio chiave di un decreto firmato a fine marzo dal presidente dell’Autorità di sistema portuale di Genova e Savona Matteo Paroli. Il documento è focalizzato sull’appalto della Fase A della nuova diga foranea del capoluogo in via di realizzazione, ma consente di ricostruire una problematica che riguarda tutte le opere in corso nei due scali: il rincaro delle materie prime che una legge speciale del 2022 garantì sarebbe stato pagato dallo Stato agli appaltatori fino al 90% (calcolato sulla differenza fra il prezzario regionale dell’anno di affidamento dell’appalto e quello in vigore nell’anno della spesa), con stanziamento di un fondo miliardario (per “prosecuzione opere pubbliche”) in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per le amministrazioni, però, i tempi di accesso a questo fondo sono più lunghi di quelli di pagamento. Il decreto riepiloga come per la nuova diga le somme per caro materiali riconosciute all’appaltatore (Pergenova Breakwater) fra quarto trimestre 2024 e gennaio 2026 “ammontino complessivamente a € 30.850.500,23”. Tralasciando circa 3,8 afferenti a un Sal (certificato di Stato avanzamento lavori) del gennaio 2026 da circa 3,8 milioni, cioè, il 25% di un’opera (questo lo stato di avanzamento da bilancio 2025 di Pergenova) ha comportato un extra di circa 27 milioni: un’inflazione prossima al 13%, che proiettata sul costo complessivo di 873 milioni vale un extra pari a quasi 114 milioni (in aggiunta ai costi per imprevisti tecnici: 160 milioni di euro per ora per la prima fase).

Il decreto spiega come il problema sia diffuso a tutte le opere dell’Adsp: nello stesso periodo (terzo trimestre 2024-quarto trimestre 2025), il caro materiali ha sfiorato quota 50,7 milioni di euro. Il fatto, come detto, è che alla fine dell’anno scorso il Mit ha riconosciuto appena le richieste di accesso al fondo per il quarto trimestre 2024, pari a 6,1 milioni. L’istruttoria sul resto è ancora da farsi e non è scontato che l’istanza di Adsp venga accolta.

Per queste ragioni l’ente, già nell’autunno scorso, aveva provveduto a un’apposita variazione del bilancio, forte di un parere positivo dell’Avvocatura di Stato sulla possibilità di pagare fatture

“oggetto di prossima istanza al Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche (...) anticipando le somme necessarie utilizzando risorse economiche nella disponibilità di cassa, con la previsione che le stesse saranno successivamente reintegrate una volta eventualmente chieste (e ricevute) le risorse da parte del Ministero”. Sicché la variazione di bilancio ha consentito di rimpinguare adeguatamente l'apposita voce dei quadri economici degli appalti in questione, sebbene la copertura sia solo eventuale.

L'ultima legge di bilancio ha però ulteriormente complicato il quadro, presumibilmente essendo arrivate ad esaurimento le risorse del suddetto Fondo. Dal 2026, infatti, la copertura del rischio inflattivo continuerà a essere garantita agli appaltatori, ma le stazioni appaltanti potranno attingere solo dai quadri economici delle opere e in particolare dalle risorse stanziare per imprevisti e varianti e da quelli eventualmente rinvenienti da ribassi d'asta. Quando ciò avviene e tali voci vengono prosciugate oltre l'80%, però, la stazione appaltante deve attivare “in tempo utile le procedure per il reintegro delle somme, anche attraverso una riduzione delle opere inserite nella programmazione triennale, nonché nell'elenco annuale dei lavori”.

Insomma, quando i costi lievitano (e gli appaltatori ottengono il riconoscimento dell'incremento dei costi delle materie prime), alcune opere possono essere sacrificate.

Per questa ragione, al fine di coprire il caro materiali del 2025, l'Adsp risulta abbia deciso di posporre alcuni impegni del 2026. L'obiettivo è quello di “procedere alla riallocazione degli interventi infrastrutturali postposti in occasione della prima riprogrammazione finanziaria utile”, sempre che, naturalmente, la riprogrammazione finanziaria arrivi e le risorse diventino effettivamente reperibili.

Contattato da SHIPPING ITALY, il presidente dell'Adsp Paroli ha spiegato che “non ci saranno stralci e in ogni caso non si usano risorse appostate nella pianificazione 2026 ma finanziamenti appostati nell'avanzo di amministrazione di esercizi precedenti. La pianificazione opere 2026 utilizza infatti avanzo di esercizi precedenti”.

**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 Friday, April 24th, 2026 at 8:00 am 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.