

Genova Sestri Ponente, completata la nuova banchina di allestimento

15 Luglio 2026



È stata completata la nuova banchina di allestimento nel comparto industriale portuale di Genova Sestri Ponente, primo intervento concluso del più ampio programma di sviluppo promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

L'infrastruttura, lunga 315 metri e affiancata da un nuovo piazzale operativo di 15.000 metri quadrati, consentirà di completare il ciclo costruttivo delle navi di ultima generazione e rappresenta uno dei tasselli strategici del progetto che comprende anche il nuovo bacino di carenaggio da 400 metri, destinato a diventare uno dei più grandi e avanzati del Mediterraneo.

Il porto di Genova ospita uno dei principali distretti europei delle costruzioni e riparazioni navali, con oltre 80 imprese e circa 4.800 addetti, una filiera che rappresenta un'eccellenza riconosciuta a livello internazionale per costruzione, riparazione, refitting e demolizione navale.

L'intervento ha compreso anche la realizzazione di un cunicolo impiantistico lungo 315 metri, all'interno del quale trovano posto le reti del gas e dell'energia elettrica, una vera e propria "stazione di servizio" a supporto delle navi in allestimento. Sono stati inoltre realizzati le nuove pavimentazioni e gli arredi di banchina, la torre scala dedicata alle attività di allestimento, la nuova cabina elettrica dotata del sistema shore-to-ship, le vie di corsa per la gru di Fincantieri e le opere di messa in sicurezza idrogeologica dello sbocco a mare del Rio Cantarena, compreso il ponte di attraversamento e il sistema di palancole di protezione.

Il valore dell'investimento è di circa 60 milioni di euro. Per realizzare l'opera sono stati necessari quindici mesi di lavori, da ottobre 2024 a gennaio 2026. Solo il ponte sul Rio Cantarena, elemento non interferente con le attività produttive del cantiere, è stato completato nel marzo successivo.

«E tutto senza sostanziali varianti, un unicum», sottolinea il Direttore del Programma Straordinario di AdSP Marco Vaccari, evidenziando come il rispetto del cronoprogramma sia stato determinante per non rallentare le attività produttive del cantiere e consentire il regolare passaggio di una nave dal bacino alla fase di allestimento.

«Per garantire il rispetto dei tempi di progetto sono state messe in campo azioni correttive e di mitigazione ricorrendo a consolidate tecniche di project management – spiega Vaccari – La

costruzione della nuova banchina è stata eseguita in parallelo alla parziale demolizione di quella esistente. È stata adottata una modalità realizzativa che ha combinato elementi prefabbricati e lavorazioni in opera. Parallelamente sono state sviluppate sia le opere civili sia quelle impiantistiche, dal nuovo cunicolo di banchina alla cabina elettrica installata sul piazzale».

Il nuovo bacino di carenaggio, l'Opera C, è invece ancora in fase di realizzazione. Solo una volta completato ed entrato in esercizio inizieranno le operazioni di trasformazione dell'attuale bacino di carenaggio (Opera B), che verrà convertito in nuovo piazzale operativo. «Ora siamo concentrati al cento per cento sul super bacino - spiega il capo commessa Leo Fortunato -. Abbiamo parallelizzato una serie di lavorazioni, dalle fondazioni speciali agli scavi di approfondimento, dalle attività preparatorie ai dragaggi antistanti i due vecchi bacini fino alle demolizioni e ai movimenti terra necessari alla realizzazione del nuovo sedime. Conclusa la fase delle fondazioni speciali, prenderà avvio la costruzione delle strutture del nuovo bacino».

All'imboccatura del futuro bacino sarà inoltre necessario approfondire il fondale dagli attuali 9 metri a 11 metri, così da consentire l'accesso alle navi di progetto, con un pescaggio di 10 metri e il necessario franco di sicurezza. *«La maggior parte dei materiali di scavo viene recuperata secondo i principi dell'economia circolare - conclude Vaccari - I materiali vengono temporaneamente stoccati in due aree di accumulo: una destinata al riempimento dei cassoni della Nuova Diga Foranea, creando una virtuosa sinergia tra due opere complesse appartenenti al Programma Straordinario, e l'altra al riutilizzo all'interno dello stesso cantiere, in particolare per il futuro riempimento previsto con l'Opera B, quando l'attuale bacino verrà trasformato in piazzale».*

Soluzioni che consentono di ridurre costi, consumo di materie prime e impatto ambientale, contribuendo al rafforzamento del ruolo di Genova come polo di riferimento della cantieristica navale internazionale.