



FACT SHEET

NUOVA DIGA DI GENOVA IMMERSI NEL FUTURO.

webuild 

FINCANTIERI
INFRASTRUCTURE
OPERE MARITTIME

FINCOSIT

 **SIDRA**
Dredging, Marine
& Environmental Solutions


PERGENOVA
BREAKWATER

 **PORTS of
GENOA**
VADO LIGURE ■ SAVONA ■ PRA' ■ GENOVA

Nuova Diga Foranea di Genova

La Nuova Diga Foranea di Genova è un'opera unica al mondo per complessità, dimensioni, e ricadute positive sulla città e sul sistema paese, oltre ad essere il più grande intervento di sempre per il potenziamento della portualità italiana. Grazie alla realizzazione di quest'opera, Genova si candida a diventare un centro di gravità per le grandi navi e un grande hub logistico per il commercio in Europa.

*Il più grande intervento
di potenziamento della portualità italiana
e la diga più profonda d'Europa*

COS'È UNA DIGA FORANEA

È un'opera di sbarramento del moto ondoso davanti a un porto. Oggi quasi tutti i più grandi porti al mondo sono protetti da dighe foranee che permettono la movimentazione in sicurezza delle grandi navi.

La diga foranea più profonda in Europa è quella che si trova di fronte al porto di Algeciras, in Spagna e raggiunge i 40 metri di profondità. Un record che sarà battuto dalla diga foranea di Genova, la cui profondità arriverà a 50 metri.

CHI COSTRUIRÀ L'OPERA

La costruzione della diga foranea di Genova è stata commissionata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nell'ottobre del 2022 al consorzio "PERGENOVA BREAKWATER", guidato dal Gruppo Webuild con la partecipazione di Fincantieri, Fincosit e Sidra. La prima fase dei lavori si concluderà nel 2026; la diga sarà completata nel 2030 con ulteriori interventi che permetteranno di aumentare l'operatività di tutti i terminal di Sampierdarena.

Alla sua costruzione parteciperanno circa 1.000 persone.



*La nuova diga sarà
lunga 6.200 metri
e impiegherà
1.000 persone per
la sua costruzione*



IL PROGETTO

UNO SGUARDO NELLE PROFONDITÀ DEL MARE: INNOVAZIONE TECNICA E TEMPI

La Nuova Diga Foranea di Genova è un'opera impressionante e unica nel suo genere dal punto di vista ingegneristico: il suo basamento poggerà su fondali fino a una profondità record di 50 metri e nella sua configurazione finale raggiungerà una lunghezza complessiva di 6.200 metri. Per realizzare il basamento saranno impiegati 7 milioni di tonnellate di materiale roccioso, sul quale verranno posizionati elementi prefabbricati in cemento armato composti da quasi 100 cassoni cellulari.

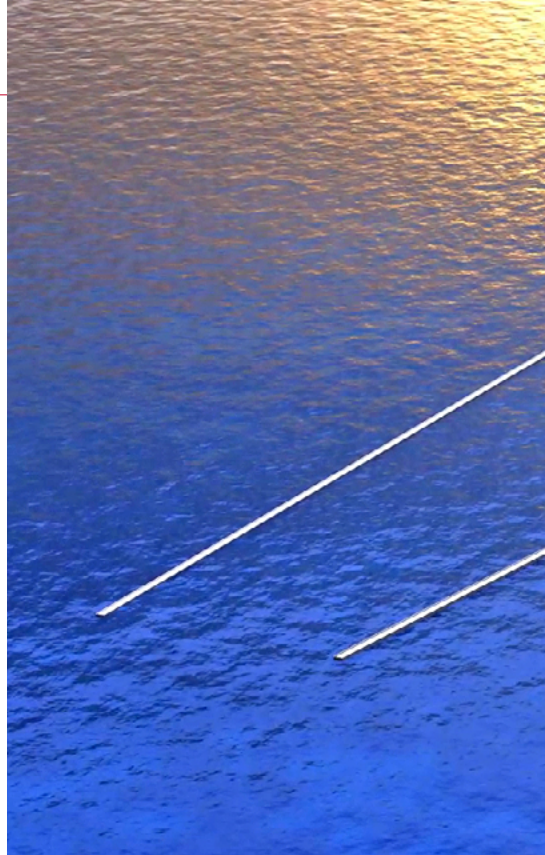
I cassoni misureranno fino a 33 metri di altezza (come un palazzo di dieci piani), 35 metri di larghezza e 67 metri di lunghezza.

La nuova diga consentirà l'ingresso nel porto di Genova delle grandi navi portacontainer, lunghe 400 metri e larghe 60 metri, e delle navi da crociera "World Class". I lavori saranno divisi in due fasi: nella prima fase, che terminerà nel 2026, sarà realizzato il nuovo ingresso da levante, largo oltre 300 metri, e sarà esteso lo spazio di manovra per le navi. Nella seconda fase, che verrà conclusa nel 2030, sarà completato l'ampliamento del canale di Sampierdarena, che arriverà a una larghezza di 400 metri, aumentando così l'operatività e la competitività di tutti i terminal dello storico bacino commerciale.

COME CAMBIERÀ IL PORTO DI GENOVA

Una volta completata la costruzione della diga foranea il porto di Genova avrà un bacino di evoluzione di 800 metri permettendo alle grandi navi di manovrare in sicurezza. Un enorme specchio d'acqua all'interno del quale sarà anche possibile separare i flussi di transito per tipo e destinazione con un approdo differenziato per i vari terminal dedicati, dividendo ad esempio il traffico mercantile da quello crocieristico, e naturalmente aumentando la sicurezza delle operazioni marittime.

*Il materiale proveniente
dalla demolizione della vecchia diga
viene quasi interamente riutilizzato*



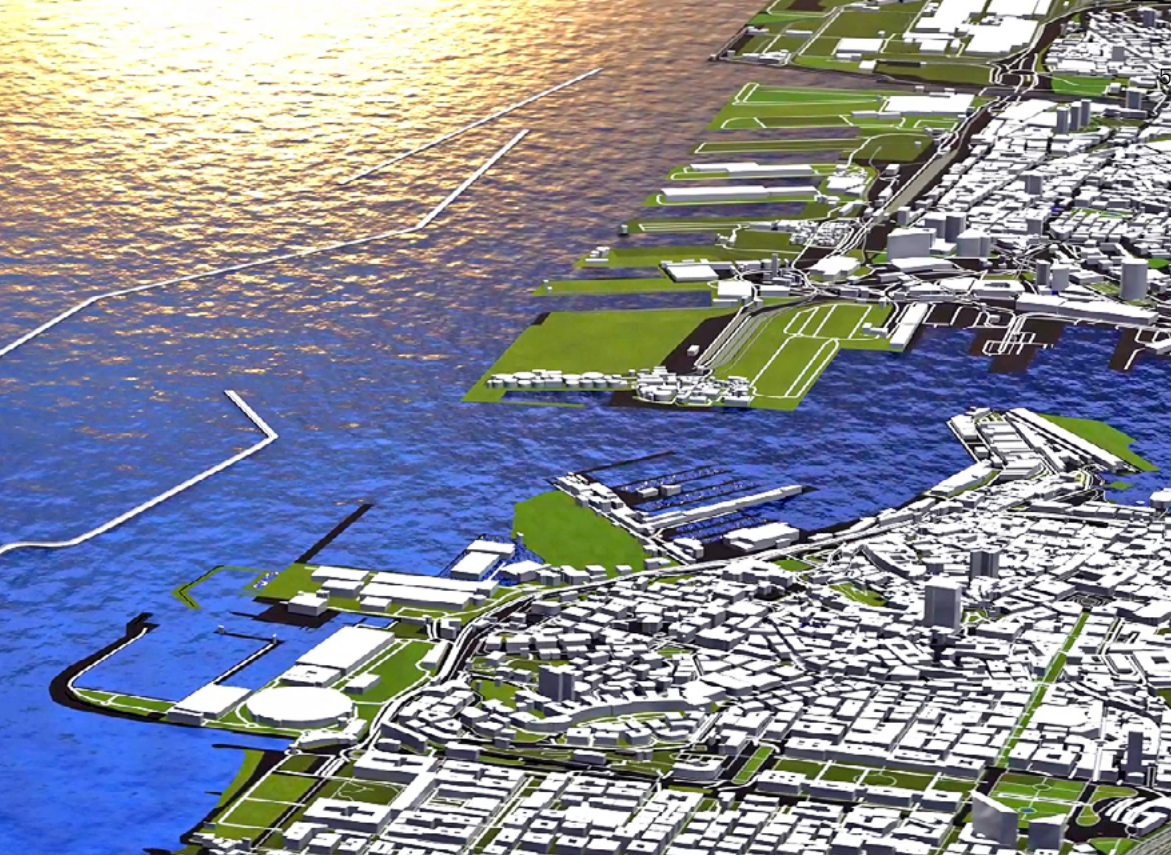
SOSTENIBILE COME IL MARE. LA COSTRUZIONE A ECONOMIA CIRCOLARE

L'innovativo progetto di costruzione prevede la realizzazione di un'opera pensata per proteggere i bacini e le strutture portuali dai cambiamenti climatici, un vero e proprio argine al mare.

È stata prevista una soluzione che prevede il riutilizzo quasi integrale del materiale proveniente dalla demolizione della vecchia diga, in ottica di economia circolare, minimizzando così gli impatti ambientali in fase di costruzione e allo stesso tempo riducendo notevolmente le operazioni di trasporto e smaltimento del materiale, e quindi di consumo di carburante.

Verranno riutilizzati parzialmente i materiali di risulta che derivano dalla lavorazione delle cave di marmo, sempre in ottica di economia circolare. Per quanto riguarda i calcestruzzi utilizzati per la costruzione dei cassoni cellulari è stata elaborata una miscela speciale che permette di aumentarne in modo significativo l'impermeabilità.

Per realizzare i cassoni cellulari è previsto l'impiego contemporaneo di alcuni impianti di fabbricazione altamente specializzati. Una volta realizzati e resi



*Gli impatti ambientali
della costruzione
della diga sono
ridotti al minimo*

impermeabili i cassoni vengono trasportati via mare nella posizione di progetto, affondati e riempiti con materiali inerti di riciclo derivanti dalla demolizione della vecchia diga. Un avanzato sistema di sensori di monitoraggio permetterà poi di controllare l'infrastruttura sia durante la costruzione che dopo il suo completamento.



GENOVA, CROCEVIA DEGLI SCAMBI GLOBALI

IL PORTO DI GENOVA

Il Porto di Genova, gestito dall'Autorità di Sistema Portuale che sovrintende alle attività marittime anche dei bacini di Pra', Savona e Vado Ligure, è un asset strategico per gli scambi marittimi e per l'economia italiana.

I quattro bacini portuali si sviluppano lungo 50 km di costa, 30 terminal privati, oltre 700 ettari di superficie portuale, 22 km di banchine. Numeri che lo rendono l'hub marittimo leader per l'80% delle aziende manifatturiere italiane.

Attualmente gli scali gestiscono un traffico di 66 milioni di tonnellate di merci l'anno e coprono il 33% del traffico container gateway nazionale, confermandosi come primo porto italiano e sesto porto europeo per traffico gateway di container, nonché secondo porto nazionale per passeggeri. Numeri significativi che sono destinati ad essere rivisti al rialzo con la costruzione della Nuova Diga Foranea.

*L'entrata in funzione
della nuova diga
assicurerà
un beneficio
economico di
4,2 miliardi di euro*

GENOVA, CENTRO DI GRAVITÀ DEL MEDITERRANEO

La diga foranea di Genova contribuirà a rafforzare il ruolo di Genova e del suo porto come hub strategico per il Mediterraneo. Così come Rotterdam oggi è il più importante porto commerciale per il Nord Europa, allo stesso modo – una volta terminata l'opera – Genova diventerà lo scalo strategico del Sud del continente.

La costruzione della nuova diga assicurerà infatti una crescita progressiva annua dei traffici commerciali calcolata tra il 22% e il 30% nel periodo che va dal 2027 al 2030, anno in cui la diga sarà interamente completata. Infatti, l'Autorità di Sistema portuale calcola che l'entrata in funzione della nuova diga assicurerà un beneficio economico di 4,2 miliardi di euro, in termini di maggiori introiti da traffico container, di diritti e tasse portuali.

LE NUOVE ROTTE DALL'ASIA A GENOVA

*La diga foranea
accrescerà la
capacità competitiva
del porto di Genova
intercettando
soprattutto il traffico
proveniente dall'Asia*

Oggi le principali rotte del commercio mondiale sono percorse da navi sempre più grandi, di 400 metri di lunghezza, che possono attraccare solo nei porti adeguatamente attrezzati per poterle accogliere. Il fenomeno è definito “gigantismo navale”. La nuova diga permetterà al porto di Genova di accogliere questi giganti del mare e di competere con i maggiori porti europei, capitalizzando il vantaggio della posizione geografica ottimale nel Mediterraneo, al centro delle rotte tra l'Asia e le Americhe.

Genova è infatti molto più vicina ai grandi porti asiatici rispetto ai porti del Nord Europa. Prendendo come riferimento uno dei principali porti nordeuropei, il tempo medio di viaggio da Shanghai a Genova è di 24 giorni, contro i 29 di Rotterdam; quello da Yokohama a Genova è di 26 giorni contro 31; quello da Singapore a Genova è di 18 giorni contro i 23 di Rotterdam.

Una distanza inferiore di circa 1.000 miglia nautiche che – una volta pronta la nuova infrastruttura – potrà diventare un formidabile vantaggio competitivo per la città e il suo territorio.



GENOVA AL CENTRO DELL'EUROPA



UN POLO LOGISTICO SEMPRE PIÙ ALL'AVANGUARDIA

La forza dell'offerta commerciale del porto di Genova è assicurata anche dalle grandi infrastrutture a supporto del Porto.

Dopo aver realizzato in tempi record il Ponte San Giorgio, il Gruppo Webuild è oggi impegnato nella costruzione del Terzo Valico dei Giovi – Nodo di Genova, la linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità che proprio dal porto permetterà alle merci e alle persone di viaggiare in tutta Europa. L'opera rientra infatti nel corridoio Reno-Alpi delle reti TEN-T europee, che da Genova arriva fino a Rotterdam, toccando le principali aree produttive in Europa.



*Grandi
infrastrutture
per il futuro
di Genova:
Ponte, Terzo Valico
e Diga Foranea*

UN SISTEMA INTEGRATO DI INFRASTRUTTURE

Da un lato il Ponte San Giorgio, costruito da Webuild in tempi record; dall'altro il Terzo Valico dei Giovi-Nodo di Genova, la linea ad alta velocità ferroviaria che collegherà la città con la rete europea che corre fino a Rotterdam; e adesso la Nuova Diga Foranea.

Proprio la presenza del nuovo ponte e della linea ferroviaria ad alta velocità avranno un effetto moltiplicatore sull'impatto economico generato dalla realizzazione della nuova diga sul territorio: le tre opere contribuiranno insieme a dar vita a un maxi polo logistico e più in generale infrastrutturale, capace di avvicinare Genova all'Europa. Il porto di Genova ha infatti un posizionamento favorevole anche sul fronte terrestre. La distanza via terra tra Genova e le grandi città continentali come Zurigo, Stoccarda e Parigi è inferiore rispetto a quella tra le stesse città e altri grandi porti del Mediterraneo, come Valencia, Barcellona, Marsiglia.

PORTS OF GENOA

I porti di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure - riuniti nel brand Ports of Genoa - compongono il più importante polo portuale italiano in termini di volumi movimentati, diversificazione produttiva e valore economico, capolinea nel Mediterraneo del corridoio Reno-Alpi: la porta di accesso da Sud all'Europa. Dal 2017 i quattro porti sono amministrati da un'unica Port Authority impegnata nel garantire servizi dagli standard più elevati a operatori e clienti, potenziando le infrastrutture portuali e retroportuali, rendendo più efficiente il flusso delle merci, perfezionando l'organizzazione del sistema con il contributo dell'innovazione tecnologica. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale persegue inoltre l'obiettivo di migliorare l'efficienza dei porti e aumentare la capacità di creare occupazione e sviluppo economico, favorendo la cooperazione tra porti vicini e la semplificazione delle procedure.

portsofgenoa.com



WEBUILD

Webuild è uno dei maggiori global player nella realizzazione di grandi infrastrutture complesse. Riconosciuto come prima società al mondo per la realizzazione di infrastrutture nel settore acqua, dal 2018 è anche incluso nella Top 10 dei costruttori internazionali attivi in settori connessi ad attività per l'ambiente. Il Gruppo lavora in tutto il mondo, con una presenza in oltre 50 paesi ed un fatturato 2022 di 8,2 miliardi di euro, realizzato per il 70% sul mercato internazionale, con 83mila dipendenti (diretti e di terzi) di oltre 100 nazionalità e una filiera di più di 17.500 imprese.

Dai ponti alle autostrade, dagli edifici civili alle dighe, dalle metro alle ferrovie: Webuild firma alcuni dei progetti infrastrutturali più iconici al mondo, come il Nuovo Canale di Panama, il Long Beach International Gateway, il Secondo e il Terzo Ponte sul Bosforo, le metropolitane di Roma, Milano e Copenaghen oltre a numerose tratte dell'alta velocità in Italia.

webuildgroup.com • webuildvalue.com

FINCANTIERI

Fincantieri è uno dei principali complessi cantieristici al mondo, l'unico attivo in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia. È leader nella realizzazione e trasformazione di unità da crociera, nonché nelle navi militari e offshore. È presente nei comparti dell'eolico, dell'oil & gas, delle unità fishery e delle navi speciali, nel comparto delle infrastrutture e partecipa alla realizzazione di questa opera tramite la società specializzata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime che, forte dell'esperienza pluriennale maturata nello specifico settore delle infrastrutture marittime, è coinvolta nella realizzazione delle principali e più complesse opere di sviluppo e potenziamento delle infrastrutture portuali del Paese.

fincantieri.com

FINCOSIT

Fincosit, fondata il 3 ottobre 1905, è una Società che opera attivamente e con successo da oltre mezzo secolo nel settore marittimo. L'Azienda, pioniera nella costruzione di grandi cassoni cellulari in cemento armato, consolida nel tempo la sua leadership in questo settore di nicchia con oltre 2.700 cassoni costruiti finora. Nel corso del tempo ha sviluppato una quantità impressionante di casi studio e soluzioni progettuali per l'ingegneria civile, e in particolare le opere marittime.

I nostri clienti beneficiano di una tradizione di oltre cento anni di eccellenza costruttiva.

fincosit.it



pergenovadigaforanea.it

***#digaforaneagenova
#immersinelfuturo***

*Coordinamento editoriale del progetto
Corporate Identity and Communication Webuild*

Settembre 2023