

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nuova diga di Genova ancora in alto mare fra rilievi tecnici ed emendamenti ad hoc

Nicola Capuzzo · Friday, July 23rd, 2021

Le difficoltà di finanziamento non sono le uniche a complicare la vita all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sul progetto di realizzazione della nuova diga foranea di Genova. Anche la tempistica sta creando crescente preoccupazione, a partire dal termine sempre più vicino entro il quale dovranno essere appaltati, per 950 milioni di euro, progettazione definitiva, esecutiva e lavori della prima fase: il prossimo 15 gennaio, in ragione dell'inserimento dell'opera nel piano straordinario che ha consentito all'ente di applicare le stesse scorciatoie procedurali usate dal relativo commissario per la ricostruzione del Morandi.

Il problema peraltro sembra essersi recentemente aggravato. Se infatti a fine maggio l'Adsp poneva la fine di giugno come limite per laggiudicazione (circa 19 milioni di euro) della direzione lavori e quella di luglio per l'avvio della gara di appalto integrato, oggi, a due mesi di distanza, il primo obiettivo non risulta essere stato ancora centrato (la procedura è in aggiudicazione) e il secondo è slittato al terzo/quarto trimestre dell'anno.

Due mesi fa risultava in corso la verifica della progettazione di fattibilità tecnica ed economica, che oggi la documentazione dell'ente definisce "conclusa positivamente". In realtà, in base a quanto ha appreso SHIPPING ITALY, uno dei rilievi sollevati dal verificatore Rina Check (società del gruppo Rina) non sarebbe stato 'risolto' nell'interlocuzione intercorsa fra progettista, stazione appaltante e verificatore appunto.

L'eccezione tecnica sul progetto riguarderebbe (il condizionale è d'obbligo in assenza di riscontri ufficiali sulla materia dalle parti coinvolte) la presunta eccessiva lunghezza di un dente della diga e avrebbe a che fare con calcoli erronei sul moto ondoso. A sollevarla sarebbe stato il consulente esterno di Rina Check Giuseppe Tomasicchio, docente dell'Università del Salento e membro del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Conclusa la verifica, a quanto pare il 21 giugno scorso, il progetto 'verificato' sarebbe comunque stato mandato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici malgrado l'irrisolto rilievo emerso dalla verifica. A questo punto, però, le versioni divergono e il tutto appare ancora più fumoso, per quanto si stia parlando di un'opera che costerà alla collettività 1,3 miliardi di euro.

Detto che Tomasicchio ha precisato di non far parte della commissione di valutazione incaricata,

secondo una fonte qualificata il Consiglio superiore non avrebbe ancora espresso il proprio parere, per il quale ha 45 giorni di tempo dalla ricezione. Secondo un'altra fonte, il Consiglio avrebbe invece rispedito all'Adsp il dossier, con ciò esercitando la propria prerogativa di segnalare entro 15 giorni alla stazione appaltante “l'esistenza di evidenti carenze” tali da impedire l'espressione del parere.

A sostegno di questa seconda ipotesi vi è il fatto che, se l'Adsp non avesse avuto entro 15 giorni segnali dal Consiglio superiore, avrebbe dovuto mandare la progettazione di fattibilità tecnico-economica alla soprintendenza per la verifica preventiva dell'interesse archeologico e al Ministero della Transizione Ecologica per la valutazione di impatto ambientale e convocare la conferenza dei servizi. Sul primo step nulla si sa, ma per il resto sul sito del Mite non risultano depositati documenti per la Via né risulta convocata la conferenza dei servizi.

Il quadro si è ulteriormente complicato due giorni fa, quando l'ex viceministro Edoardo Rixi ha reso noto di aver promosso un [emendamento](#) (inserimento dei commi 1-bis e 1-ter dell'art.44, approvato) al DL Semplificazioni bis che, secondo quanto spiegato, renderà possibile utilizzare anche per la diga – il cui iter è stato prima inquadrato nelle scorciatoie del decreto Genova e poi in quelle derivanti dalla nomina di Paolo Emilio Signorini, presidente Adsp, a commissario dell'opera – le accelerazioni consentite da questa norma in via di conversione.

Ciò dovrebbe secondo il deputato leghista consentire all'ente di passare dalla corsia veloce del commissario a quella velocissima del DL Semplificazioni bis, senza in particolare bisogno di reistituire la pratica al Csllpp, nell'ipotesi – è la premessa dell'emendamento – che all'entrata in vigore del medesimo, il 31 maggio scorso, fosse stato “richiesto ovvero acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici”. Il problema è che a quella data la verifica della progettazione di fattibilità tecnico-economica era in corso e non è quindi chiaro su che cosa potesse esser stato chiesto al Consiglio superiore un parere. Il che apre ad altre possibili letture dell'emendamento: che interessi cioè casi diversi dalla diga o che funga da forbice per tagliare le possibili lungaggini, derivanti dal summenzionato inghippo sulla verifica, in sede di Via e conferenza dei servizi.

Restando però ai fatti, le fasi topiche dell'iter sono slittate in concomitanza con l'emersione di un rilievo tecnico sul più costoso progetto infrastrutturale del maggiore porto d'Italia, sicché la positiva conclusione (appalto integrato di progettazione esecutiva e lavori) dell'iter stesso è in dubbio poiché, a meno di sei mesi dalla scadenza, l'opera non è completamente finanziata, non si è arrivati alla progettazione definitiva, la Via non risulta avviata né è stata convocata la conferenza dei servizi.

Intanto, a valle del Comitato di Gestione tenutosi venerdì 24 luglio, l'ente, rendendo noto di aver approvato una variazione di bilancio in proposito, ha confermato quanto anticipato da SHIPPING ITALY a proposito della necessità di reperire oltre 1 miliardo di euro per completare il piano straordinario entro la scadenza prevista: “A seguito dell'aggiornamento del Programma Straordinario di cui alla Legge 130/2018 (c.d. Decreto Genova) approvato dal Comitato di Gestione il 29 giugno u.s. e dal Commissario Straordinario con proprio provvedimento (decreto n. 5/2021), si prevedono ad oggi investimenti per 2,296 miliardi di euro con un rilevante impegno che sarà assunto dall'Autorità di Sistema Portuale, sia in termini di risorse finanziarie, che strumentali e umane. Le principali fonti del predetto importo sono così ripartite: 993 milioni di euro a carico di risorse proprie dell'AdSP; 296,4 milioni di euro con linee di credito in corso di istruttoria; 15 milioni di euro a carico di ASPI; 10,5 milioni di euro a carico di Aeroporto di Genova S.p.A.;

131,5 milioni di euro a carico di RFI; 123,3 milioni di euro a carico del concessionario per il progetto Hennebique; 54 milioni di euro a valere sul bilancio del Commissario Straordinario; 656 milioni di euro a valere su fondi statali in corso di istruttoria. Le risorse statali per la realizzazione della Nuova Diga Foranea del Porto di Genova sono attualmente in fase di perfezionamento; il relativo onere sarà appostato con successive note di variazione”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, July 23rd, 2021 at 6:00 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.