Shipping Italy
Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nessuna offerta per la costruzione della nuova diga del porto di Genova

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 29th, 2022

Mancano poche ore alla scadenza, fissata alle ore 12 del 30 giugno, ma sembrano esserci pochi dubbi a proposito del fato che, confermando i timori delle ultime settimane, nessuna cordata di costruttori ha presentato offerte per realizzare la prima fase della nuova diga del porto di Genova. Né il raggruppamento d'imprese composto da We Build – Fincantieri – Fincosit né quello che vedeva accoppiate Eteria – Acciona è evidentemente rimasto convinto dalle rassicurazioni a proposito di successivi meccanismi di correzione e adeguamento dei costi: il mancato inserimento di aggiornamenti dei prezzari sui costi dei materiali e sulle stime economiche dell'opera hanno scoraggiato tutti i vari pretendenti a farsi avanti per questo appalto da oltre 900 milioni di euro.

L'1 Giugno erano state trasmesse le lettere di invito per presentare offerte per l'appalto integrato complesso per la realizzazione della fase 1 dell'opera e ai concorrenti erano stati dati 30 giorni di tempo per la presentazione delle proposte a cui avrebbe dovuto fare seguito la fase di negoziazione con l'aggiudicazione entro il mese di luglio e l'avvio lavori stimato a gennaio 2023. Già a metà Giugno, però, sia Luigi Merlo (presidente di Federlogistica – Conftrasporto) che soprattutto Giulio Musso (presidente di Ance Genova) avevano pubblicamente espresso forti perplessità sull'opera chiedendo di posticipare il bando. In particolare il presidente genovese dell'associazione dei costruttori aveva sollevato il tema rendendo noto il fatto che Ance, attraverso l'invio a Palazzo San Giorgio di una lettera firmata dalla neopresidente, Federica Brancaccio, aveva chiesto che l'appalto fosse "aggiornato con quanto previsto dal 'decreto aiuti' (che impone alle stazioni appaltanti di procedere subito con rialzi fino al 20%)" ma anche che fosse "applicato l'ultimo prezzario (di luglio prossimo, *ndr*)", minacciando un possibile ricorso Tar "come già avvenuto recentemente nel Lazio con conseguente ritiro del bando" (il riferimento era all'istanza cautelare presentata da Ance e da vari costruttori sul bando da 43 milioni per i lavori al porto di Fiumicino). Di impugnare il bando di gara e procedere con un ricorso al Tar non ce n'è nemmeno stato bisogno perché nessuna delle due cordate invitate pare abbia fatto pervenire un'offerta per realizzare quella che, grazie ai fondi del Pnrr, è senza dubbio l'opera marittimo-portuale più importante d'Italia.

Senza neanche attendere la scadenza del termine del bando, un primo commento a caldo, dopo che la notizia delle offerte mancanti da parte dei costruttori ha iniziato a circolare, è arrivata 'via social' da Piero Silva, l'ingegnere che aveva ricevuto l'incarico (salvo poi dimettersi alcuni mesi fa) di direttore tecnico per il Pmc (Project Management Consulting) dell'opera. "Per un progetto di tali dimensioni – posto e non concesso che il consolidamento geotecnico si riveli fattibile – ci

vorranno almeno 2 miliardi di euro e 15 anni di lavori" era stato la sua critica principale al progetto in una relazione emersa lo scorso aprile.

Ora invece ha così commentato: "I costruttori, fortunatamente per loro, preferiscono evitare la bancarotta. Ora, però, nella città e nell'Autorità portuale tutti i fieri e incompetenti attori che hanno portato avanti questo progetto delirante, accetteranno di ascoltare i veri esperti di progettazioni di opere portuali e marittime? Non necessariamente me ma qualsiasi altro esperto che sia arrivato alle mie stesse conclusioni. Lo so perché ne ho contattati molti".

Il fallimento di questo primo tentativo di gara porterà con ogni probabilità l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e il commissario straordinario, Paolo Emilio Signorini, a pubblicare nuovamente un bando, a questo punto con i valori dell'opera aggiornati al rialzo come chiesto da Ance, subito dopo aver messo a posto alcune criticità evidenziate sia da diversi tecnici che dalle stesse imprese di costruzioni.

La clessidra del Pnrr però continua a mostrare il tempo che passa: l'auspicata apertura dei cantieri a gennaio 2023 a questo punto difficilmente potrà essere rispettata come scadenza mentre il 31 dicembre 2026 come termine ultimo per completare l'opera rimane fermo. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nei porti fatica a prendere il largo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

> Nuova diga di Genova: Ance e Merlo frenano e chiedono aggiornamenti

This entry was posted on Wednesday, June 29th, 2022 at 11:45 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.