

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nuova diga di Genova, nell'offerta Webuild sei mesi di lavori in più

Nicola Capuzzo · Thursday, October 13th, 2022

Genova – “I dettagli della procedura saranno resi noti in un secondo tempo, con la pubblicazione degli atti previa apposizione dell’omissis sulle parti riservate”.

Paolo Emilio Signorini, presidente dell’Autorità di Sistema Portuale di Genova, chiarisce subito che la conferenza stampa organizzata con l’altro commissario appaltante (il commissario per il programma straordinario delle opere portuali Marco Bucci, sindaco del capoluogo ligure), con la Regione e l’appaltatore a valle [dell’annuncio](#) dell’affidamento dei lavori per la nuova diga foranea del porto di Genova è di fatto una passerella per celebrare l’evento, rimuovere i circa 12 mesi di ritardo accumulati e rimandare qualsivoglia tentativo di approfondimento.

È il caso ad esempio del ribasso offerto, “da entrambe le cordate, un po’ di più da quella di Webuild”. Stessa vaghezza sullo ‘sconto’ sui tempi, anche se in questo caso SHIPPING ITALY ha appreso che mentre Webuild ha garantito il rispetto del termine di fine 2026 (legato al finanziamento di 500 milioni di euro con risorse del fondo complementare al Pnrr), la cordata composta da Eteria (gruppi Gavio, Caltagirone e Icop), Rcm e la spagnola Acciona aveva offerto la consegna nel maggio di quell’anno.

Un risparmio dovuto alla prospettiva di usare due bacini di Acciona per la costruzione dei cassoni, uno da posizionarsi come previsto in Italia e un altro in Spagna, a Cadice. Anche a tal proposito l’incontro odierno non ha risposto agli interrogativi, nel senso che l’utilizzo di parte delle banchine di Pra’ Voltri come aree di cantiere parrebbe confermato, seppure Signorini abbia “spiegato come le imprese si siano impegnate a trovare altre aree qualora dovessero esserci problemi”. Ad ogni modo l’offerta di Webuild è stata giudicata migliore, “per una differenza di natura economica ed una, non marcata, tecnica. Sia in termini curriculari che di specifiche progettuali”.

Quanto a inizio lavori, confermati “i primi mesi del 2023, conclusa la progettazione definitiva ed esecutiva (da ottemperare, inoltre, a cinque prescrizioni Via ante operano, Nda), che sarà avviata a giorni”. E affidata alla danese Ramboll e alla veneziana F&M.

Su tutto il resto i protagonisti della conferenza stampa hanno glissato.

Appreso e ammesso che “il progetto preliminare non è stato cambiato” e che neppure si è rivista la

base d'asta di 928 milioni, sarebbe stato in particolare interessante conoscere quali garanzie, in termini di “clausole di aggiornamento dei costi” e di “clausole inerenti il rischio geotecnico” – questi i due temi su cui Signorini ha rivelato essersi soprattutto imperniata la negoziazione con le cordate –, siano state riconosciute ai candidati che, con lo stesso quadro economico, lo scorso giugno avevano marcato visita alla presentazione delle offerte.

Ma alla domanda se sia stata posta una soglia ai possibili rincari la risposta, tanto eloquente quanto elusiva, non è arrivata dall'appaltante, ma dall'appaltatore, nella persona dell'amministratore delegato di Webuild Pietro Salini: “Non capisco proprio l'idea che debba esser l'impresa ad assumersi il rischio di pagare un prezzo che non governa”. Eppure anche la diga, come tutte le opere pubbliche soggette alla normativa europea, è stata sottoposta a un'analisi costi-benefici, che ha fissato dei parametri economici superati i quali la realizzazione dell'opera non è più conveniente.

Ma se per Salini “mettere una soglia vuol dire essere velleitari”, per il commissario e sindaco Marco Bucci la normativa europea appare un inutile orpello: “Non esiste l'analisi costi-benefici, non so dove l'ha trovata (è, per legge, [agli atti della procedura](#), *nda*), queste opere non si fanno coi costi-benefici, io non la considero, ma dove siamo?”.

A proposito di domande senza risposta, da evidenziare da ultimo, tornando al rischio geotecnico, come fosse stato il Consiglio dei Lavori Pubblici a definire “condizione imprescindibile da assolvere, prima della fase di affidamento”, la realizzazione di campi prova per un'approfondita disamina delle caratteristiche del fondale e la definizione di “potenziali scenari alternativi di progetto”. Sul perché finora non si sia ottemperato nessuna risposta, almeno fino alla pubblicazione degli atti di gara.

La soluzione a questo e ad altri quesiti di certo sarà cercata anche dall'altra cordata, che ha già preannunciato un accesso agli atti della procedura, così ventilando, di fatto, la possibilità di un ricorso.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, October 13th, 2022 at 7:12 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.