

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## La nuova diga di Genova potrebbe essere accorciata di 200 metri

Nicola Capuzzo · Thursday, June 1st, 2023

Potrebbe essere accorciato di 200 metri il tracciato della nuova diga foranea del porto di Genova.

L'indiscrezione, che il commissario straordinario all'opera, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini, ha preferito non commentare, emerge a valle dello studio [affidato dall'ente alla fine di febbraio](#) ad Acquatecno per ottemperare alle prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il massimo organo tecnico dello Stato, infatti, alla luce del progetto preliminare aveva chiesto che in fase di progettazione definitiva fossero svolti approfondimenti tecnici sugli effetti delle onde all'interno delle acque portuali circoscritte dalla diga, invitando i progettisti a "motivare la lunghezza del prolungamento scelta, in funzione della sicurezza e della non operatività delle diverse banchine, individuando, laddove possibile, le opportune ottimizzazioni tecnico-economiche".

In sostanza, ipotizzava il Csilpp, la diga potrebbe essere più corta di quanto progettato preliminarmente e quindi costare meno. Eventualità introiettata dall'appaltante nel capitolato, che non a caso specifica che "qualora a seguito degli approfondimenti tecnici svolti in fase di elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva emerga la necessità o l'opportunità di ridurre la lunghezza del molo foraneo, con conseguente riduzione dell'importo dell'appalto, il corrispettivo contrattuale sarà proporzionalmente ridotto e adeguato al predetto minor valore, senza riconoscimento a favore dell'Appaltatore di alcun importo a titolo di indennizzo, risarcimento, rimborso spese ovvero ad altro titolo".

Resta da capire a che punto si sia arrivati con l'analisi. Stando a quanto appreso da SHIPPING ITALY, l'ipotesi sarebbe quella di tagliare i 200 metri circa posti più a levante dell'opera, alleggerendola quindi di cinque cassoni. Si tratta di poco meno del 5% del nuovo tracciato, ma l'impatto economico è difficile da calcolare, non essendo l'intero costo legato alla sola realizzazione e dovendosi considerare le differenti profondità (che per questo segmento sono quelle massime, fra i 45 e i 50 metri). Il risparmio sarebbe comunque nell'ordine delle decine di milioni di euro.

Nel frattempo, a valle del contenzioso con la cordata guidata da Eteria, che ha [vittoriosamente](#)

[impugnato l'aggiudicazione dell'appalto](#) a quella capitanata da Webuild, l'Adsp nei giorni scorsi ha confermato ai quotidiani locali quanto già filtrato attraverso la sentenza del Tar favorevole alla ricorrente: l'ente ha avviato e ora concluso una procedura di esclusione di Eteria relativamente alla procedura di aggiudicazione. La mossa è ovviamente volta a sterilizzare l'eventuale conferma in appello del primo grado: se Eteria non poteva partecipare, non avrà titolo ad alcun risarcimento per l'illegittima aggiudicazione a Webuild.

Scontata l'apertura di un nuovo fronte legale, con l'impugnazione da parte di Eteria, alla quale gli argomenti non mancano. Da una parte, infatti, la cordata potrà eccepire che il motivo dell'esclusione – la sanzione dell'Antitrust spagnola comminata a luglio 2022 ad Acciona, socia di Eteria, per comportamenti anticoncorrenziali – è successivo all'ammissione alla procedura avviata nel maggio 2022. Inoltre non solo tale atto è stato impugnato da Acciona ed è sub iudice, ma per quel che concerne il divieto, parte della sanzione, di contrattare con la pubblica amministrazione (che, trattandosi di violazione di legge spagnola, potrebbe contemplare solo la pubblica amministrazione spagnola), esso è inapplicato e inapplicabile fino a definizione – lo precisa la stessa Antitrust spagnola – di “durata e portata” del medesimo, appannaggio di un altro organo, Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado, che ancora non s'è pronunciato al riguardo.

Dall'altra parte, la mossa di Adsp di utilizzare tale episodio quale clausola escludente per analogia con quelle definite dal Codice degli appalti italiano, porterà Eteria a chiedere altrettanto per Webuild, la cui controllata Cociv nel gennaio 2023 è stata oggetto di una delibera di Anac che ha rilevato la violazione della clausola che le imponeva, quale general contractor del Terzo Valico, di affidare almeno il 60% dei subappalti a ditte terze. Come per Acciona, neppure questa delibera configura formalmente una delle clausole di esclusione del Codice, il che rende ancora più forte l'analogia, tanto più che nel caso di specie Anac non si è ancora espressa sulla verifica dell'avvenuta sanatoria – per cui aveva dato 30 giorni – dell'illecito attribuito a Cociv.

Intanto il Ministero dell'Ambiente ha pubblicato lo scorso 25 maggio le integrazioni prodotte da Adsp e Webuild alla documentazione necessaria alla verifica dell'ottemperanza alle prescrizioni ambientali ante operam imposte in sede di Via (Valutazione di impatto ambientale) dal Ministero stesso. Da attendersi il verdetto, quindi, nelle prossime settimane, come ipotizzato da Signorini in occasione dell'inaugurazione del primo campo prove.

Il primo, in realtà, sarebbe già arrivato. Ma il file che dovrebbe contenere il parere rilasciato il 18 aprile dall'Istituto di Geologia Ambientale e Geoingegneria del Cnr (Centro nazionale ricerche) – chiamato a verificare l'implementazione e valutare la qualità del sistema di monitoraggio degli effetti morfobatimetrici dei lavori sui fondali (uno degli aspetti più controversi del progetto, oggetto di numerose osservazioni in sede di Via – è stato pubblicato non solo con un mese di ritardo dal Ministero, ma pure ‘monco’. Il pdf, infatti, contiene solo la comunicazione da parte dell'Istituto dell'avvenuta redazione del parere, che però non è stato allegato. Malgrado le ripetute segnalazioni né il Mase né l'Istituto del Cnr hanno finora fornito il documento.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Thursday, June 1st, 2023 at 1:30 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.

