

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Varato il primo cassone della nuova diga di Genova che procede malgrado le inchieste

Nicola Capuzzo · Thursday, May 16th, 2024

Né le nuove problematiche tecniche né le rivelazioni delle carte dell'inchiesta che ha portato all'arresto, fra gli altri, dell'ex presidente del porto nonché commissario all'opera, Paolo Emilio Signorini, sembrano turbare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quanto al prosieguo dei lavori della nuova diga foranea del porto di Genova.

Malgrado un ritardo di nove mesi abbondanti sul cronoprogramma, una nota del dicastero ha infatti informato che è stato “varato il primo cassone prefabbricato tramite l'impianto ‘Dario’ a Vado Ligure. Dopo la posa della prima pietra del 4 maggio 2023, il 24 maggio sarà il primo cassone a essere posato sulla dorsale della nuova diga di Genova. Un parallelepipedo a base trapezoidale alto 22 metri, con due basi di 40 e largo 25 metri, adagiato alla profondità di 20. Il terreno sottostante è stato consolidato da 280 colonne di ghiaia lunghe 6 metri”.

“Lui stesso dice <...va bè ma...con clausole di bando possiamo anche scendere...>...ma io sono convinto, come dice lui, che il rischio geologico...”.

La frase su clausole e geologia, riportata nelle intercettazioni dell'inchiesta sul governatore ligure Giovanni Toti, è attribuita al patron di Webuild, Pietro Salini, da Signorini, in un dialogo con Aldo e Roberto Spinelli del 7 luglio 2022.

E pare far definitivamente luce su una delle zone più buie dell'appalto da 950 milioni di euro per i lavori della nuova diga foranea del porto, oggetto dei rilievi di Anac e di un'inchiesta di due procure (Genova e europea): il cambio, a procedura di partecipazione chiusa, delle condizioni previste dal capitolato, con l'inversione dall'appaltatore all'appaltante del rischio geologico e dei relativi sovraccosti milionari, risulterebbe essere stato chiesto esplicitamente da Salini e concesso da Signorini (e da Marco Bucci nelle vesti di commissario supervisore).

Ricapitolando l'iter, col pretesto dell'urgenza, nell'autunno 2021 Signorini, che, come detto, agisce sempre con l'avallo di Bucci, non bandisce una gara ma una manifestazione di interesse alla realizzazione dell'opera mediante procedura negoziata. SHIPPING ITALY svelerà come nei mesi successivi il responsabile del project management Piero Silva si fosse dimesso dopo il rifiuto dei due commissari all'opera a rivedere il progetto: un'opera di simili dimensioni su fondali così profondi e instabili rischia di fallire o costare molto di più, diceva Silva, meglio costruire su

profondità meno importanti dato che s'otterrebbe comunque il risultato di aumentare la capacità ricettiva del porto.

Malgrado sulle criticità geologiche si fossero espressi anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici e, in sede di Via, il Cnr, Signorini tirò dritto. Ma alla scadenza del 30 giugno le cordate invitare (capitanate da Webuild e dall'Eteria di Caltagirone&Gavio) mandarono deserta la procedura. Secondo la versione ufficiale di quei giorni il problema era l'aumento del costo dei materiali legato alla crisi Ucraina. A metà maggio il Governo Draghi raccolse le richieste degli appaltatori italiani col decreto aiuti, che avrebbe coperto il 20% dei rincari.

Ma, al di là che fosse ancora da convertire in legge, la misura non bastava a Webuild, come spiegava Toti a Signorini già il 10 giugno riferendogli di una conversazione appena avuta con Salini: “Non l’ho visto particolarmente ostile, lo sa che lo devono fare, però qualcuno gli racconta delle robe, secondo me, parzialmente vere per pararsi il culo, nel senso dice <...no ma quello è un appalto dopo il... riqualificazione del Decreto Draghi, quindi non possono neanche aggiungere il 20 per cento... poi quel Decreto non c’ha la copertura nel pluriennale quindi ce l’abbiamo solo semmai il 20 per cento per il primo anno...eh...bisogna capire, perché se no così cosa facciamo? ... > ... boh quindi... va un minimo rassicurato”.

Questa la traduzione di quel che Toti dice a Signorini di aver sentito da Salini (con cui tutti sostengono di conversare ad asta in corso...): il decreto non basta, perché copre solo il 20% dei rincari delle spese sostenute nel 2022 (verrà poi rinnovato, al momento fino a tutto il 2024), bisogna rassicurarlo. Anche perché era chiaro che fino a 2023 inoltrato non si sarebbe mosso nulla (a fine dell’anno scorso i lavori erano al 2,5%).

E certo il 20%, quand’anche riconosciuto, non sarebbe bastato a Webuild. “Lui (cioè Salini, *n.d.r.*) dice che ci vogliono 400 milioni in più” spiegava infatti Signorini subito dopo la procedura deserta, correggendosi poco dopo: “uno quattro e cinquanta”. Un miliardo e 450 milioni, mezzo miliardo in più del valore dell’appalto.

Mandata deserta la procedura, insomma, è chiaro che quantomeno Webuild puntasse a una nuova negoziazione, ma a condizioni diverse. Fin dalle prime battute di quel dialogo del resto Signorini dimostrava di aver ben compreso: “Salini mi ha detto m’ha detto...perché l’hanno chiamato dicendo... il 18% ce l’ha Cdp (Cassa depositi e presiti, azionista di Webuild, *n.d.r.*) no? ...quindi fanno “ma tu decidi di non andare alla gara e non ci dici un cazzo?? Ma come ti??” ...sai lui è un filibustiere eh”.

Un concetto che Signorini espliciterà di lì a poco, svelando il trucco pensato da Salini: “io sono convinto, come dice lui, che il rischio geologico...”. Con un passato da impresario delle opere pubbliche Spinelli coglie al volo il senso: “Ma poi trovi... in corso d’opera...”. Intende gli imprevisti tecnici che consentono all’appaltatore di pretendere varianti al progetto e quindi un maggior esborso dalla stazione appaltante. “Esattamente” conferma Signorini, “poi – aggiunge Spinelli – le somme urgenze vengono fuori per forza Paolo, belin!”. Anche perché la ‘sorpresa’ è stata prospettata dal super esperto sei mesi prima.

Il dialogo rivela almeno altri due aspetti interessanti. Il primo è che quando Spinelli ipotizza che “gli spagnoli e Salini son tutti d’accordo”, Signorini conferma, ma non si sbilancia sul fatto che anche Eteria punti al cambio delle condizioni d’appalto in accordo con Webuild e del resto il filo diretto pare solo con Salini: “eh si son messi d’accordo per andar deserti tutt’e due, adesso non... ti

direi una cosa che non...”.

L’altro dettaglio è che pare intravedere un tentativo del Governo per risolvere l’impasse, come un suggerimento quantomeno a non ripetere la negoziazione solo coi due soggetti in corsa, se non addirittura a fare una gara vera, come Anac dirà poi si sarebbe dovuto fare: “il Ministro mi ha detto ... Giovannini (Enrico Giovannini, allora ministro delle infrastrutture e dei trasporti)...<...sarei contento se ci fosse anche un terzo...>... che mette un po’ di agitazione...” rivela Signorini a Spinelli.

Consiglio snobbato, alla negoziazione vengono ammessi solo Webuild e Eteria, il costo del rischio geologico passa allo Stato, e Salini a ottobre s’aggiudica l’appalto da 950 milioni, varianti permettendo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, May 16th, 2024 at 11:00 am 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.