

Nessuna offerta per la realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova

Andata deserta la gara

infosMARE - Un fiasco strabiliante. Immane perché l'opera in questione sarà di dimensioni colossali. A partire dal costo che, secondo stime ormai superate limitandosi a prendere in considerazione solo l'evidente recente aumento dei costi dei materiali, dovrebbe essere pari a 1,3 miliardi di dollari sulla base della soluzione progettuale scelta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Ma anche per dimensioni: la nuova diga foranea del porto di Genova dovrebbe avere una lunghezza complessiva di 6,2 chilometri e verrebbe imbasata su fondali che raggiungono e superano la profondità di -50 metri, un vero record mondiale per un frangiflutti, seppur gigantesco. E pure anche in ambito nazionale la nuova diga genovese occupa un posto primario tra i progetti nel quadro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Un flop perché, dopo l'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica, la gara d'appalto per la realizzazione della prima corposa fase del progetto, del valore di ben 950 milioni di euro, somma finanziata con 500 milioni dal Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, è andata deserta. Oggi alle ore 12, termine ultimo per la presentazione delle offerte, non è giunto alcun plico a Palazzo San Giorgio, sede dell'AdSP.

Un fallimento perché alta era la fiduciosa attesa dei vertici dell'ente portuale, ma anche di quelli del Comune di Genova e della Regione Liguria, con il sindaco Marco Bucci e il governatore Giovanni Toti a manifestare ripetutamente fede nel buon esito della procedura.

Un insuccesso perché le uniche due cordate interessate all'esecuzione dei lavori, la prima composta da WeBuild, Fincantieri, Fincosit e Sidra e la seconda da Eteria (Gavio-Caltagirone), RCM e Acciona, hanno ritenuto di rinunciare a partecipare alla gara. La motivazione, comunicata all'ente portuale poco prima della scadenza, sarebbe quella di una crescita dei costi dei materiali che non consentirebbe di rispettare i termini di gara. Tra le criticità, segnalati anche il tempo limitato per l'esecuzione delle opere e i rischi non quantificabili per le imprese incaricate di realizzare i lavori.

Una disfatta per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, che il 16 aprile 2021, in considerazione dell'elevato grado di complessità progettuale, della particolare difficoltà esecutiva e della complicità delle procedure tecnico-amministrative, era stato nominato commissario straordinario con il mandato di realizzare la nuova diga foranea, incarico per il quale non avrebbe ricevuto alcun compenso.

Un disastro annunciato, invece, secondo Ance, l'associazione di categoria che rappresenta le imprese di costruzioni edilizie. «Lo avevamo detto», è il lapidario e caustico commento, appena scaduto il termine della procedura di evidenza pubblica, del presidente nazionale Ance, Federica Brancaccio, e del presidente della rappresentanza genovese, Giulio Musso, che hanno ricordato come, in occasione della recente assemblea dell'associazione degli agenti marittimi genovesi, avevano formalmente e pubblicamente invitato l'Autorità di Sistema Portuale a fermarsi prima che fosse troppo tardi e a valutare con attenzione il progetto della diga, a rischio tecnicamente, finanziariamente e operativamente.

«La rinuncia delle due cordate di imprese che avrebbero dovuto partecipare alla gara per realizzare la più grande opera pubblica degli ultimi trent'anni, per un valore di oltre un miliardo - è la durissima denuncia del presidente di Ance Liguria, Emanuele Ferraloro - al di là dell'effetto devastante sulla credibilità anche internazionale di Genova e del suo porto, allunga ombre sulla fattibilità di gran parte delle opere inserite nel PNRR e sulla capacità dei soggetti pubblici di mettere a punto progetti tecnici credibili e affidabili. Non ci fa certo piacere aver lanciato per tempo tutti gli alert possibili, aver dovuto registrare le rituali e un po' infastidite rassicurazioni dell'Autorità di Sistema Portuale, nonché le esultanze della politica per l'avvio della gara, ma il caso diga rischia di provocare un'onda d'urto devastante, con effetti drammatici sulla credibilità del sistema Italia».

È severo il biasimo espresso dal presidente di Ance Liguria: «è possibile - si è chiesto e ha chiesto Ferraloro - che solo la nostra associazione si sia esposta pubblicamente per denunciare questo pericolo? È possibile che un'opera da oltre un miliardo venga gestita così, ci si è mai posti il problema dell'adeguatezza delle strutture tecniche alle dimensioni e all'impegno di una sfida di questa magnitudo? Quando passerà la sbornia da PNRR e si cercheranno, con pragmatismo, soluzioni ai reali problemi del sistema pubblico italiano? Quando si prenderà coscienza dell'unico vero problema italiano: la traduzione in fatti dei proclami, la trasformazione delle carte in opere?».

I “social”, così indefessamente utilizzati dai protagonisti quando vogliono comunicare notizie positive e così silenti quando per loro l'esito è negativo, per ora tacciono. A parte le piazze virtuali in cui tutti discutono di tutto, rimane il fatto che ora appare inevitabile una profonda ma rapida rivisitazione dell'opera - intervenendo sul progetto, sul bando di gara o su entrambi - se non si vogliono perdere i finanziamenti indispensabili per realizzare lavori che dovrebbero essere inderogabilmente completati entro il 2026. (21/11)