

Diga, doppio ritiro il piano B del porto

Nessuna offerta a San Giorgio. Per le imprese gli extracosti su energia e materie prime superano il valore della gara da un miliardo. Corsa contro il tempo per non azzerare tutto

L'authority chiama le due cordate e punta subito ad altri fondi

di Massimo Minella

È andata come si era ormai capito e temuto: allo scoccare delle 12 dell'ultimo giorno di giugno non è arrivata a San Giorgio una sola offerta per la costruzione della nuova diga del porto. L'infrastruttura marittima più costosa nella storia italiana, oltre un miliardo finanziato dal Pnrr, non ha trovato nessuno disposto a realizzarla. Almeno per il momento.

IL CASO

Diga, doppio ritiro la gara va deserta Signorini convoca i big e prepara il piano B

di Massimo Minella

Nessuna offerta da Fincantieri-Webuild-Fincosit e da Acciona-Gavio-Caltagirone

Si perché, per evitare di buttare tutto quanto a mare e ricominciare da zero, il presidente dell'autorità portuale e commissario straordinario della diga Paolo Signorini ha già messo a punto un piano d'azione comunicato ieri sera e ha deciso di con-

vocare le due cordate invitate alla gara per valutare come procedere. Presto a Palazzo San Giorgio si troveranno il presidente Signorini e i rappresentanti delle due cordate, quella formata da Fincantieri e Webuild, costruttori del ponte Genova San Giorgio qui in alleanza con Fincosit, e il raggruppamento italo-spagnolo formato da Acciona, Itinera-Gavio e Vianini-Caltagirone.

«Vogliamo proseguire sin da ora, ai sensi dell'articolo 63 del Codice dei Contratti, nell'iter di affidamento con i soggetti interessati – spiega una nota dell'authority – A questo fi-

ne è in fase di approfondimento una prima ipotesi che prevede di anticipare, già in corso di affidamento, anche l'eventualità, a parità di prestazioni funzionali ed economiche, di una rimodulazione del molo fora-



neo secondo le indicazioni contenute nella determinazione motivata dal Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e rimesse alla fase di progettazione definitiva. In parallelo, è in corso di valutazione la possibilità di accedere, in via prioritaria, al Fondo Ministeriale o ad altre fonti di finanziamento proprie o dello Stato, per reperire le risorse necessarie a garantire la copertura finanziaria per l'incremento dei prezzi dei materiali».

L'ipotesi più accreditata, per ora, è quella di uno stralcio che, mantenendo lo stesso impianto della gara, preveda una copertura di quegli extracosti già denunciati dalle imprese nelle scorse settimane anche con una lettera della presidenza nazionale dei costruttori dell'Ance e che, di fatto, hanno reso impossibile la partecipazione al bando agli importi stabiliti lo scorso anno. Il punto attorno a cui ruota la questione è proprio questo, l'esplosione dei costi dopo lo scoppio della guerra nell'Est Europa. Alle stelle sono schizzati i valori d'acquisto delle materie prime e dell'energia, a cui si sono unite le difficoltà nel reperire i materiali di costruzione per la realizzazione

di un'opera complessa (a partire da ferro e cemento), sperimentale visto che si tratta di costruire una grande diga in mare aperto. E difficile anche trovare personale specializzato pronto a confrontarsi con questo progetto. Le imprese avrebbero preferito infine una maggiore copertura da parte del pubblico sui rischi della costruzione. Insomma, erano venute meno le condizioni rispetto a un bando il cui importo era stato fissato lo scorso anno, prima che la situazione deflagrasse. I conti quindi non tornano più, per ora, e a questo bisognerà porre rimedio per non vanificare uno sforzo amministrativo e burocratico non indifferente. Non è un caso che a più riprese il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini, subito informato ieri dell'esito negativo del bando, avesse sempre indicato la conclusione dell'iter della diga come un modello per il Paese, con la chiusura del procedimento in nove mesi rispetto a una media nazionale di quattro anni. Ora bisognerà tornare a correre. Dopo la richiesta delle manifestazioni d'interesse, nei mesi scorsi, infatti, il presidente Signorini aveva mandato due lettere d'invito alle maxi-

cordate impegnandole a consegnare l'offerta entro la fine di giugno. Già a luglio, secondo il cronoprogramma, avrebbe potuto annunciare il nome del vincitore così da aprire i cantieri a inizio 2023 e chiuderli a fine 2026, in tempo utile per poter beneficiare dei finanziamenti del Pnrr. L'esito del bando fa slittare in avanti i tempi. Ma di quanto? Il governo ha fatto sapere agli enti locali la sua intenzione di trovare una soluzione ed è imminente la convocazione delle imprese per far partire un negoziato in grado di sbloccare la vicenda. Resta da capire, al di là dei tempi, il valore del delta da aggiungere al finanziamento. Le prime stime parlano di un 30-40% in più del valore dell'opera, quindi una cifra di 300-400 milioni. Diventa necessario rivedere l'intervento e non si può certo pensare che la differenza sia caricata sulle spalle dell'authority con una variazione di bilancio. Serve uno stralcio del lotto funzionale che possa coprire il costo complessivo della copertura economica, ma tocca allo Stato procedere, ampliando ad esempio la quota in arrivo dai fondi del Pnrr.





 **Il progetto**
della nuova diga
e, a fianco, la
visita del
premier Draghi
al porto con
Signorini e
l'ammiraglio
Liardo