

Il grande molo si accorcia Signorini: necessario rimodulare il progetto

GIOVANNI TOTI
PRESIDENTE
REGIONE LIGURIA

«Ora l'Authority deve correre per recuperare il tempo perduto. Con le imprese serve un dialogo serrato e non formalistico»

MARCO BUCCI
SINDACO
DI GENOVA

«Noi andremo avanti in ogni caso. Sarà l'Autorità portuale a definire come proseguire»

DAVIDE GARIGLIO
CAPOGRUPPO PD
COMMISSIONE TRASPORTI CAMERA

«La più importante delle opere del Pnrr è ora in fase critica per i tempi di realizzazione. Intervenga il governo»

EMANUELE FERRALORO
PRESIDENTE
ANCE LIGURIA

«La rinuncia ha un effetto devastante sulla credibilità anche internazionale di Genova e del suo porto»

IL CASO

Da Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale avvolta nel silenzio per l'intera giornata, ieri sera è uscita una nota succinta, che però dà un'importante indicazione sull'idea che ha il presidente Paolo Emilio Signorini per uscire dall'impasse. L'ente andrà avanti con una procedura negoziata, senza gara: tratterà insomma riservatamente coi due soggetti per arrivare all'affidamento dell'appalto. Mettendo sul tavolo la possibilità di modificare costi e progetto: «È in fase di approfondimento - si spiega - un'ipotesi che prevede di anticipare, già in corso di affidamento, una rimodulazione del molo foraneo» a parità di costi: un correttivo che era previsto solo per la progettazione definitiva. In parallelo, per aumentare le risorse, «si sta valutando la possibilità di accedere al Fondo ministeriale o ad altre fonti di finanziamento proprie dell'Autorità portuale o dello Stato».

Ce la faranno con i tempi? Le opere del Pnrr devono essere pronte entro il 2026. Ma la Diga, a essere precisi, non è finanziata col Piano nazionale di Ripresa e resilienza, ma dal Piano nazionale complementare al Pnrr: opere finanziate dal governo, con uguali tempi-

stiche e rischi di perdere i fondi se non si sta nei tempi. L'ente ha pubblicato la gara entro giugno, superando la prima tagliola. Ora deve, in base al decreto del ministero dell'Economia, arrivare a fine anno con l'aggiudicazione del contratto per la realizzazione del 30% delle opere e soprattutto l'avvio del 30% dei lavori. Il collaudo è previsto nel 2026: tempi strettissimi, altra variabile che spaventa i costruttori.

Il ridimensionamento del progetto potrebbe significare una Diga più corta, forse più vicina alla linea di costa, come indicato in vari progetti alternativi che sono arrivati in questi mesi di dibattito. La posizione più nota è quella di Piero Silva, ex consulente del Rina (la società che dovrebbe svolgere il Project Management Consulting dell'opera), tra i massimi esperti di questo tipo di infrastrutture, autore di una densa «In Francia, dove lavoro e insegno - spiega - se una persona è al corrente di un rischio per la cosa pubblica e non la denuncia, commette un reato. In Italia non c'è questa fattispecie, ma agisco come se esistesse. Ho definito questo progetto delirante, non me pento. Anzi, aggiungo che esistono due ulteriori rischi: il primo è che non viene previsto il lavaggio dei materiali del basamento. Questo significa che per 15 an-

ni avremo l'intera area marittima genovese col mare pieno di residui in sospensione. Non si potrà pescare, né nuotare. La seconda, è che alla base dei 50 metri su cui deve poggiare la diga, ci sono altri 10 metri di argille. E la tecnica usata, a parere degli esperti olandesi, belgi e francesi che ho consultato, non mette la nuova Diga al riparo da collassi geotecnici. Sono rimasti sbalorditi da prezzo e progetto. L'hanno definita la classica opera all'italiana».

Già ieri pomeriggio il governatore ligure Giovanni Toti anticipava la strada della procedura negoziata, aggiungendo che «un gigantesco aumento dei prezzi in questi ultimi mesi ha inciso e in qualche modo falsato i valori dell'investimento. Servirà un ulteriore finanziamento, di poche decine di milioni. Ora però - aggiunge Toti - l'Authority deve correre per recuperare il tempo perduto. Con le imprese adesso serve un dialogo concreto, serrato e non formalistico». «La situazione è difficile - dice il sindaco di Genova, Marco Bucci - ma il governo ha detto che troverà soluzioni». «La rinuncia delle due cordate di imprese che avrebbero dovuto partecipare alla gara per realizzare la più grande opera pubblica degli ultimi 30 anni - afferma Emanuele Ferraloro, presidente Ance Liguria - al di là dell'effetto devastante sulla credibilità an-

il grande rebus



che internazionale di Genova e del suo porto, allunga ombre sulla fattibilità di gran parte delle opere inserite nel Pnrr».

Per Davide Gariglio, parlamentare Pd in commissione Trasporti, le dichiarazioni di Toti sono «sconcertanti. In questi mesi è emerso che questo progetto potrebbe costare non uno, ma due miliardi; nonostante gli allarmi sollevati dai costruttori e dalle associazioni dello shipping, le pesanti critiche sollevate dal direttore tecnico del Project Management Consulting, si è infatti voluto andare avanti lo stesso col risultato di non aver alcun partecipante alla gara». Sulla stessa linea i consiglieri del gruppo del Partito Democratico in Regione Liguria. «Chiederemo - dice Roberto Traversi, parlamentare M5S in commissione Trasporti - di sentire al più presto Signorini e Giovannini in Parlamento, sui tempi e i costi di realizzazione che, allo stato attuale, appartengono più al regno della fantasia. È infatti irrealistico pensare che si riesca, se mai partissero i lavori, a concludere l'opera entro i termini previsti dagli accordi europei».

«La notizia del ritiro delle due cordate - dicono i segretari generali della Filca nazionale, Enzo Pelle e della Filca Liguria, Andrea Tafaria - mette a rischio un'opera che prevede 1.000 lavoratori edili per ognuno dei 5 anni necessari per realizzarla». «Le scelte politiche possono ostacolare invece di favorire la realizzazione di un'opera strategica» commentano Mario Ghini, Mirko Trapasso e Roberto Gulli, segretari generali rispettivamente di Uil Liguria, Feneal Liguria e Uiltrasporti Liguria. —

A. QUA.

