

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Diga di Genova: tutte le incognite della proposta Webuild

Nicola Capuzzo · Saturday, October 22nd, 2022

Aggiudicato l'appalto per la progettazione definitiva, esecutiva e i lavori della nuova diga foranea del porto di Genova alla cordata capitanata da Webuild (e composta da Fincantieri, Fincosit e Sidra), l'Autorità di Sistema Portuale di Genova ha provveduto ieri alla pubblicazione dei verbali di gara, la cui lettura, anche al netto degli omissis, spiega perché la cordata perdente (Eteria, Acciona e Rcm) abbia immediatamente fatto richiesta di accesso agli atti e preso in considerazione la strada del ricorso.

Va detto innanzitutto come siano tre i macrocriteri presi in considerazione dalla stazione appaltante per la comparazione fra le due offerte. Il più facile perché banalmente aritmetico è quello del ribasso economico: il 9,4% di Webuild batte l'8,019% del competitor, **portando il prezzo da 928 milioni di euro a 843** contro gli 855 degli avversari (al netto ovviamente dei possibili rincari in corso d'opera, peraltro ampiamente preconizzati). È sul secondo (curriculum) e sul terzo (comparazione tecnica), oggetto della **commissione di esperti esterni** incaricata da Adsp, che questi ultimi hanno argomenti su cui potrebbero eccepire.

Quanto al curriculum, cioè i tre progetti e i tre lavori maggiormente rappresentativi svolti dai componenti la cordata nel quinquennio precedente, la valutazione a favore di Webuild è stata "particolarmente marcata", perché il palmares ostentato da quest'ultima cordata è più affine, per tipologia ingegneristica e complessità, alla diga di quanto non lo sia quello dei rivali, così come di maggiore rilevanza economica sono le opere messe in vetrina.

- 1) Livorno e Singapore

Su due di esse, però, saltano agli occhi almeno due criticità evidenti.

Fra i progetti (appannaggio del raggruppamento di progettisti associato alla cordata, nel caso di Webuild composto da F&M e Ramboll), viene menzionato in capo a F&M il "progetto preliminare e definitivo" della Piattaforma Europa di Livorno. Ma a tutt'oggi il progetto definitivo non è stato consegnato alla stazione appaltante: "È in consegna la prossima settimana poiché abbiamo fatto nel frattempo un adeguamento tecnico funzionale che ha richiesto un adeguamento del progetto" ha confermato il subcommissario all'opera Roberta Macii. Un aspetto che avrebbe potuto essere noto a commissione e Adsp, dato che **fu svelato oltre un mese fa dalla nostra testata**, ma che avrebbe

comunque dovuto esser verificato e che evidentemente non lo è stato.

Fra i lavori, poi, si ascrive la fase 1 del Tuas Terminal di Singapore (realizzato fra 2019 e 2022) a Sidra. Ma anche in questo caso dall'incrocio di notizie di stampa col bilancio di questa società non si trova traccia del fatto che Sidra abbia preso parte a quell'opera (un lavoro da 1,5 miliardi di euro non è mai contabilizzato e neppure menzionato in tutto il bilancio 2021, al contrario dei molti altri lavori anche svolti in raggruppamento); a lavorarvi, peraltro nell'ambito di una più ampia compagine, fu del resto la sua controllante, il gruppo belga Deme.

- 2) Il peso delle 'materie'

Quanto alla comparazione tecnica, premesso che già una settimana fa il presidente dell'Adsp Paolo Emilio Signorini aveva spiegato come il raffronto Webuild se lo fosse aggiudicato sul filo di lana, le osservazioni possibili sono molteplici. Innanzitutto occorre spiegare come si è proceduto. La commissione ha individuato 14 'materie', 14 aspetti cioè del progetto su cui valutare le due offerte, rilasciando un giudizio (fra "buono", "molto buono" e "ottimo") per ognuna delle 'materie', giudizio assegnato in prima battuta all'offerta e una seconda volta ad esito di un confronto con ognuna delle cordate sui vari rilievi sollevati dalla commissione.

Non essendo chiamata ad esprimere una preferenza fra le due cordate, la commissione non ha dato un peso alle varie 'materie'. La ponderazione avrebbe dovuto infatti farla l'Adsp, che però, stando al conteggio (2 buoni, 8 molto buoni e 4 ottimi per Eteria, 11 molto buoni e 3 ottimi per Webuild), sembra essersi limitata ad una pedissequa somma algebrica (differenza di un 'voto' a favore di Webuild). E questo malgrado il livello di approfondimento delle relative trattazioni da parte della commissione stessa mostrasse come la rilevanza relativa fosse ben diverso, ad esempio, fra la "ottimizzazione dell'intervento geotecnico di consolidamento dei fondali" o la "ottimizzazione delle sezioni di progetto mediante proposte migliorative finalizzate alla riduzione dei tempi di costruzione" (su cui la commissione spende pagine e pagine, data l'incertezza e la complessità del tema e la varietà delle soluzioni proposte dalle cordate) e la "individuazione, disponibilità e specifiche di mezzi marittimi per lavorazioni specifiche" (liquidata in poche righe).

- 3) Aree di cantiere, cronoprogramma e balene

Se su materie 'primarie' come geotecnica, riduzione tempi e "modalità di fabbricazione dei manufatti in cemento armato di grandi dimensioni" Eteria ha preso 3 punti ai rivali, la partita si è giocata sulle due categorie in cui è stata suddivisa "l'organizzazione di cantiere" e sul "monitoraggio ambientale ante operam di 12 mesi su cetacei e rumore" (4 punti complessivamente in favore di Webuild).

### 3.1 Ilva, Ronco-Canepa e Idroscalo

Qui però Eteria più che su valutazione e rilievi a suo carico potrebbe eccepire soprattutto su ciò che a Webuild non viene invece rilevato.

Al raggruppamento perdente è stato imputato il "non accoglimento" delle richieste di chiarimento riguardanti i limiti di altezza (75 metri) del bacino di fabbricazione dei cassoni che avrebbe voluto

utilizzare a Pra', per non aver concluso il "dialogo con Enac" avviato al riguardo. E il non accoglimento della richiesta riguardante l'eventuale indisponibilità delle aree ex Ilva interne (ca 40mila mq) che avrebbero dovuto far da deposito per materiali lapidei e acciaio. Aree previste dal progetto preliminare ma per le quali, essendo in "diritto di superficie ad Ilva" (così nel capitolato), Eteria avrebbe dovuto dare evidenza di aver contattato Ilva (Acciaierie d'Italia) per concordare "tempi, modalità di utilizzo, canoni".

Per contro quest'ultimo controllo non ha riguardato Webuild (alla quale peraltro non è stato richiesto nemmeno di documentare l'autocertificata compatibilità con l'erigendo rigassificatore dell'utilizzo di non meglio precisate banchine a Piombino per la produzione dei cassoni: l'autorità portuale toscana ha riferito di "non saperne nulla", per quanto esistano destinazioni possibili come le banchine in concessione a Sales, fornitrice peraltro di uno dei bacini, il Lavinia, citati da Webuild).

La cordata, come caldeggiato dal capitolato, ha accolto l'invito a lasciar perdere le aree Ilva, sgravando l'Adsp della necessità di "chiudere concessioni" e sgravandosi dell'onere di un accordo con Acciaierie. E ha "identificato come possibili aree di stoccaggio (...) le banchine Ronco e Canepa e la banchina di Ponte Idroscalo di Levante". Ma, se nell'esame preliminare la commissione chiedeva di documentare la concreta disponibilità di queste aree (analogamente a quanto chiesto a Eteria per le ex Ilva), nell'esame finale la verifica di ottemperanza a tale richiesta veniva totalmente bypassata.

Del resto sarebbe stato arduo far diversamente. Ronco Canepa è un'area in concessione, per la quale la stessa Adsp nel 2023 non prevede certo l'utilizzo a deposito, bensì preconizza (auspicabilmente sulla base del piano di impresa del terminalista Imt) un traffico nuovo di 140mila Teu, mentre la banchina est di Idroscalo è notoriamente oggetto delle mire di svariati operatori (ma non risultano istanze di Webuild) fondate su più o meno cospicue previsioni di traffico aggiuntivo e non su un uso a deposito. Insomma, come avvenuto per l'appalto del ribaltamento a mare, si è assegnato un plus alla cordata poi risultata vincente per aver offerto aree extraprogettuali senza troppo spendersi nelle relative verifiche (ancorché chieste dalla commissione). Da capire se, come avvenuto per il ribaltamento, poi le aree promesse in gara non saranno mai effettivamente messe a disposizione dall'aggiudicatario.

### 3.2 I tempi

Ancor più bruciante per Eteria sarà però stato il fronte del cronoprogramma. Alla cordata, infatti, la commissione non ha riconosciuto alcun beneficio dall'aver presentato un documento non solo dettagliato, ma che anticipava al 30 maggio 2026 la conclusione dei lavori. Per contro a Webuild, nella relativa sezione, è stato riconosciuto il passaggio da molto buono a ottimo, pur non avendo la cordata presentato alcun cronoprogramma alternativo a quello originario, che non solo fissava la fine lavori al 30 novembre 2026, ma ne fissava l'inizio all'agosto 2022, indicazione evidentemente già sfumata.

### 3.3 I cetacei

Arrivati così rocambolescamente al pareggio, decisive, però, sono state le balene.

Nell'esame preliminare di Eteria non si fa cenno al problema, mentre in quello del competitor risulta che sia Webuild, corroborata dalla commissione, a far presente all'Adsp la necessità di un chiarimento sulla prescrizione Via di un monitoraggio ante operam sui cetacei "che dovrebbe

iniziare 12 mesi prima dell'inizio lavori" con conseguente "ritardo" di quest'ultimo. In sede di esame finale, chiesto cioè a entrambi di affrontare il problema, Eteria risponde che "il monitoraggio acustico dei mammiferi marini ha una durata di 9 mesi e non 12" e, causa "parzialità" di tale risposta, non ottiene accrescimenti della propria valutazione specifica. Webuild, scrive invece la Commissione, "presenta una miglioria per la gestione del monitoraggio ante operam per quanto riguarda il monitoraggio dei mammiferi marini, acquisendo dati disponibili presso enti di ricerca e fondazioni" (non è chiaro quali), ottiene per questo il passaggio da molto buono a ottimo e, grazie all'imponderata trasformazione dei giudizi in numeri da parte di Adsp, s'aggiudica il confronto (la commissione non poteva esprimere e non ha espresso una preferenza).

Insomma, Eteria ha perso per 12 milioni di troppo, un curriculum gravato da dubbi di veridicità e l'interpretazione lineare da parte di Adsp di una comparazione tecnica che, pur non riconoscendo alcun beneficio al risparmio di 6 mesi e pur sorvolando su svariate asserzioni apodittiche, ha tuttavia concluso riconoscendo ad Eteria più migliorie significative e criticità (Ilva, Enac, cetacei) meno sostanziali di quelle ascritte a Webuild ("presenza di un solo impianto in grado di realizzare cassoni alti 33 metri"; problematiche sul posizionamento delle colonne di ghiaia sul fondale marino).

A questo si aggiungono i possibili rilievi su quanto avvenuto a monte della negoziazione finale, dall'ipotetico pantouflage di Rettighieri alla mai chiarita vicenda del differente trattamento delle analoghe posizioni potenzialmente conflittuali dei membri delle due commissioni nominate da Adsp per la disamina delle offerte.

Non resta che aspettare la valutazione dei suoi legali.

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

This entry was posted on Saturday, October 22nd, 2022 at 8:00 pm and is filed under [Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.