

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## L'Anac accende un faro sulla nuova diga di Genova

Nicola Capuzzo · Tuesday, August 1st, 2023

“Diverse anomalie procedurali e, soprattutto, criticità che attengono principalmente al mancato rispetto dei principi di concorrenza, parità di trattamento, trasparenza”.

È in sintesi estrema ciò che l'Autorità Anticorruzione ha comunicato all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (nonché al suo presidente e commissario all'opera Paolo Emilio Signorini e al Rup – Responsabile Unico del Procedimento Marco Vaccari) di aver rilevato nel corso di un'attività di vigilanza sull'appalto integrato per la progettazione definitiva, esecutiva e l'esecuzione dei lavori di realizzazione della nuova diga foranea di Genova.

La relazione di Anac – che apre l'istruttoria cui l'Adsp dovrà controdedurre nei prossimi giorni – è corposa, esamina l'iter fin dal suo inserimento, a gennaio 2019, nel cosiddetto programma straordinario delle opere che, in base al Decreto Genova, è stato consentito all'Adsp di realizzare per controbilanciare gli effetti del crollo del ponte Morandi, e consta di sette macro-problematiche, alcune delle quali generanti a loro volta sotto-rilievi di diversa natura.

A valle di una ricostruzione storica puntigliosa, la prima critica mossa dall'Anticorruzione riguarda l'aggiudicazione dell'appalto con una procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando (ma solo a valle della richiesta di manifestare interesse). Sviluppando [quanto rilevato dalla nostra testata](#) già due anni fa, l'Anac rileva che questo tipo di procedura “derogatoria ed eccezionale” rispetto alla normativa europea è stata adottata “senza tuttavia motivare specificatamente per i lavori della Diga Foranea circa i suoi presupposti legittimanti”.

Il problema attiene più genericamente al piano straordinario adottato nel 2019 e aggiornato nel 2020, nel 2021 e 2022, che avrebbe dovuto includere “esclusivamente gli investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità”. Rileva Anac che questi “interventi urgenti dunque avrebbero dovuto concludersi entro il 15 gennaio 2022” e che “la realizzazione della nuova Diga Foranea non pare rientrarvi (...) visto anche che la progettazione preliminare dell'intervento risale al 2010 e che già allora era considerata un'opera strategica”.

Il presupposto emergenziale del piano, insomma, che giustificava l'eventuale adozione della procedura negoziata consentita da Bruxelles in pochi ben definiti casi, poteva esser attribuito “solo a interventi stradali e interventi ferroviari atti al ripristino della funzionalità dei servizi pubblici e delle infrastrutture di rete fortemente compromessi dal tragico evento occorso il 14 agosto 2018”.

Il commissario per la diga e il commissario per la realizzazione del piano (il sindaco di Genova Marco Bucci), che “consta di ben 35 interventi”, molti dei quali in programma da prima del crollo (ad esempio il ribaltamento a mare del cantiere navale di Sestri Ponente, anch'esso aggiudicato con procedura negoziata) avrebbero cioè “dovuto indicare quali e quanti interventi sopra soglia avrebbero potuto rientrare sotto la definizione di estrema urgenza”. Invece “nessuna urgenza era specificamente riferita alla realizzazione della Nuova Diga” nel piano, negli aggiornamenti e nei relativi piani procedurali, sicché “la scelta di utilizzare la procedura negoziata senza bando appare non conforme alla normativa vigente *ratione temporis*”.

Non solo la procedura negoziata sarebbe stata usata senza i presupposti che la giustificano, ma (altra circostanza rilevata da SHIPPING ITALY) Signorini l'ha adottata due volte. La prima, infatti, ricostruisce Anac, indetta il primo giugno 2022 si concluse senza che le due cordate invitate presentassero offerte. Il che, scrive Anac, “avrebbe dovuto portare alla indizione di una nuova procedura di selezione con nuovo avviso esplorativo (...) e non ad una mera trattativa negoziata” come invece avvenne.

E – terzo rilievo – la prima procedura venne bandita “sulla base di un prezziario non aggiornato” perché “i prezzi utilizzati, riferiti al prezziario della Regione Liguria di febbraio 2022”, non furono “incrementati del 20% come previsto” dal Decreto Aiuti varato nel maggio 2022, un'evenienza che “potrebbe aver ristretto la concorrenza (...) constatato altresì che la problematica prezzi è stata invocata dai due concorrenti quale maggiore criticità e motivo della mancata presentazione dell'offerta. Considerato che, successivamente, i prezzi sono stati rinegoziati con i due operatori economici, si rileva il mancato rispetto del principio di par condicio”. Senza dimenticare (è la prima parte del rilievo n.5) che il “secondo avvio della procedura appare alquanto anomalo in quanto successivo (29 luglio 2022) alla presentazione delle offerte tecnico economiche (27 luglio 2022)”.

Particolare attenzione Anac dedica poi alla quarta considerazione, dedicate alle modifiche a capitolato e contratto imposte dalle due cordate e in modo particolare da quella aggiudicataria (guidata da Webuild) alla stazione appaltante (ennesima circostanza rivelata da SHIPPING ITALY senza ottenere spiegazioni da Adsp). L'Anticorruzione “ritiene che la richiesta di modifica dello schema di contratto e del capitolato di gara costituisca una alterazione delle iniziali condizioni di gara non controbilanciata da una apertura alla concorrenza”.

Controverso, in particolar modo, l'intervento richiesto e ottenuto da Webuild per modificare la documentazione in modo tale che eventuali correttivi alle difformità geotecniche che dovessero emergere nei campi prova – relativi alla verifica del consolidamento dei terreni – saranno trattati come varianti (a carico quindi della stazione appaltante e non dell'appaltatore). Previsione contraria al progetto preliminare e alla validazione che ne diede (in prima battuta) il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che (citato da Anac) espressamente prescriveva l'identificazione di “potenziali scenari alternativi di progetto”, da prevedersi in relazione delle possibili differenti risultanze dei campi prova, tanto più che per fondali a 50 metri di quella tipologia non esistono precedenti e dubbi sono stati sollevati da alcuni esperti sulla tenuta.

Duplici la problematica della modifica, quindi. In primis essa “apre la strada a possibili aumenti del corrispettivo dell'appalto già in sede di redazione del progetto definitivo/esecutivo”. Secondariamente “Avere a priori considerato le modifiche che verranno apportate ai successivi livelli progettuali come varianti ai sensi dell'art. 106 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., qualora le caratteristiche geotecniche e geologiche si rivelino difformi dalle previsioni del Pfte, senza alcuna

previsione di valutazione della Stazione Appaltante in merito, di fatto annulla i rischi di impresa dell'appaltatore e, come sopra rilevato, legittima ex ante gli incrementi di costo conseguenti alle modifiche progettuali che verranno apportate; ciò senza alcuna distinzione tra quelle che sono insite della procedura scelta – e quindi a carico dell'appaltatore – e quelle effettivamente ascrivibili alle casistiche di cui all'art. 106 del Codice. Non si ritiene legittima la previsione contrattuale che ex ante qualifica un fatto come variante”.

Ancora (seconda parte del rilievo n.5) “sembra presentare criticità anche la circostanza che vede la nomina del secondo collegio degli esperti-commissari gara effettuata quando già le offerte erano state aperte dal primo collegio degli esperti” (che in realtà aveva addirittura **completato la propria valutazione**). Il punto n.6 è una domanda diretta alla stazione appaltante, a valle della sentenza con cui il Tar ha **annullato l'aggiudicazione a Webuild** (causa carenza dei requisiti vantati in gara) pur senza caducare il relativo contratto), per sapere “intenda procedere nell'appalto sia con riferimento alla carenza dei requisiti rilevata dal Tar sia in ordine ai ristori che la S.A. dovrà erogare al secondo concorrente”.

Da ultimo (**circostanza anche in questo caso evidenziata da SHIPPING ITALY**) Anac “rileva un ulteriore elemento di criticità inerente il possibile conflitto di interessi di cui all'art. 42 del d.lgs 50/2016 dell'Ing. Marco Rettighieri che risulta oggi presidente di WeBuild Italia, mentre lo stesso era prima responsabile dell'attuazione del programma straordinario dell'Autorità portuale”.

Lasciate senza risposta per circa tre anni le questioni oggi riepilogate da Anac e già sottoposte dal nostro giornale, ora Adsp dovrà fornire in proposito chiarimenti e controdeduzioni, pena la possibilità, qualora le spiegazioni non soddisfino il Garante, di una segnalazione alla Corte dei Conti e alle Procure competenti.

“In risposta alla richiesta di chiarimenti da parte dell'Autorità Nazionale Anticorruzione in merito alla Nuova Diga Foranea di Genova – ha fatto sapere Palazzo San Giorgio – l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale trasmetterà entro i termini richiesti una dettagliata relazione sull'appalto. Si tratta di ordinaria attività di vigilanza relativa alle procedure del codice dei contratti pubblici – continua la nota – frequente specie in ipotesi di rilevante valore economico e complessità”.

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

This entry was posted on Tuesday, August 1st, 2023 at 12:15 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.