

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Per la fase 1 della Darsena Europa di Livorno si va verso il raddoppio dei costi

Nicola Capuzzo · Friday, January 10th, 2025

Appalto aggiudicato nel dicembre 2021 per 383,6 milioni di euro, la realizzazione della Fase I della Darsena Europa – le opere a mare (dragaggi e dighe) che consentiranno l’espansione del porto di Livorno con la realizzazione in primis di un nuovo terminal container pensato per le navi di ultima generazione – potrebbe finire per costare quasi il doppio.

Lo si evince dalla deliberazione, appena pubblicata, con cui la Corte dei Conti il 18 dicembre scorso, accertando alcune minime criticità e fornendo relative raccomandazioni, ha sostanzialmente validato l’operato fin qui portato a termine dal commissario all’opera Luciano Guerrieri, presidente della locale Autorità di sistema portuale.

Nell’ambito dell’istruttoria Guerrieri, [come già anticipato a SHIPPING ITALY](#), ha illustrato ai magistrati contabili come “i finanziamenti attivabili per la fase I della Darsena Europea raggiungerebbero circa 639,7 milioni”. Un condizionale dovuto al fatto che il quadro economico non è ancora stato formalmente aggiornato in tal senso (è stato alzato ‘solo’ fino a 500 milioni), ma le risorse per arrivare ai suddetti 640 milioni – oltre 49,7 milioni di euro di residui passivi provenienti dal consuntivo 2023 dell’ente e 90 milioni di un prestito Bei ottenuto la scorsa estate – sono già state reperite.

Tali risorse però non saranno sufficienti, perché, scrive la Corte, “secondo le valutazioni del Commissario in merito alle disponibilità del quadro economico, per l’appalto in questione si dovrà ricorrere al Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche (art. 7, d.l. n. 76 del 2020)”.

Ciò è dovuto in parte alla normativa per cui i prezzi delle opere pubbliche aggiudicate prima della fine del 2021 come la Darsena Europa non saranno proposti in gara dagli appaltatori, ma andranno aggiornati, per le lavorazioni eseguite nel 2022, 2023 2024 e, grazie all’ultima proroga decisa con la Legge di Bilancio, 2025, ai prezzari regionali dei rispettivi anni. Al netto del fatto che Guerrieri ha rilevato come l’ultimo prezzario della Toscana riporti, in modo anomalo, valori più elevati di quelli di regioni limitrofe come Lazio e Liguria, per le opere marittime, si riferisce nella deliberazione, “si è registrato un aumento di circa il 95 per cento”: i 69,9 milioni di euro che secondo il piano finanziario (originario) si prevede di spendere nel 2025, potrebbero cioè esser in realtà più di 136.

Tab. 5 - Piano finanziario.

(euro)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>TOTALE OPERE E SERVIZI</b>	1.452.075,93	6.794.258,83	24.470.764,92	69.972.017,50	94.000.000,00	91.070.250,50	90.413.872,49	71.826.759,83
Fase A - Progettazione esecutiva			336.208,31	1.344.833,24				
Fase B - Bonifica bellica	562.338,51	510962,29	1.056.054,00					
Fase C - Esecuzione dei lavori e dragaggi				56.000.000,00	84.000.000,00	84.000.000,00	84.000.000,00	71.826.759,83
Fase D - Consolidamenti vasche di colmata - Lotto I Campo prova	655.520,81	2.889.647,44	17.891,12					
Fase D - Consolidamenti vasche di colmata - Lotto II Piano di riferimento		3.335.272,40	18.060.611,49					
<b>TOTALE LAVORI</b>	1.217.859,32	6.735.882,13	19.470.764,92	57.344.833,24	84.000.000,00	84.000.000,00	84.000.000,00	71.826.759,83
Somme a disposizione Quadro Economico	234.216,61	58.376,70 €	5.000.000,00	12.627.184,26	10.000.000,00	7.070.250,50	6.413.872,49	
<b>TOTALE FONTI</b>	1.452.075,93	6.794.258,83	24.470.764,92	69.972.017,50	94.000.000,00	91.070.250,50	90.413.872,49	71.826.759,82
Fondi Sviluppo e Coesione - F5C- Delibera CIPE 5/2016			12.466.805,24	14.899.861,42	22.633.333,33			
Fondo Investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese- DM MIT 353/2020			14.250.294,44	32.405.489,48	41.366.666,67	31.070.250,50	39.080.539,09	41.826.759,82**
Bilancio di Regione Toscana			6.000.000,00	22.666.666,60	30.000.000,00	60.000.000,00	51.333.333,40	30.000.000,00
Fondi propri ADSP MTS- mutuo con Cassa Depositi e Prestiti								
Fondi propri ADSP MTS- residui passivi su Bilancio ADSP MTS	1.452.075,93	6.794.258,83	-8.246.334,76*					

\*Recupero anticipazioni fondi ADSP 2022-2023 \*\* Il Commissario ha evidenziato che le somme del 2029 "nell'accordo di programma MIT-ADSP dell'11.11.2020, sono previste in erogazione negli anni 2030-2033. Sussiste tuttavia una positiva interlocuzione con lo stesso Ministero per una loro anticipazione a fine lavori; in caso contrario saranno anticipate con fondi AdSP".

Fonte: relazione Commissario (nota prot. n. 0000425/2024).

A incidere saranno poi la **nota variante** al progetto definitivo e le esigenze di ottemperanza alle condizioni ambientali, elementi che influiranno pure sul cronoprogramma. Nel corso dell'istruttoria Guerrieri ha stimato "il completamento dell'opera a novembre 2029", specificando però che, solo quando terminerà la verifica del progetto esecutivo consegnato all'inizio dello scorso ottobre, "sarà possibile effettuare la validazione ed approvazione del progetto esecutivo comprensivo del cronoprogramma di esecuzione che definirà compitamento l'avanzamento fisico e quindi finanziario dell'infrastruttura".

I primi step, con la progettazione esecutiva che ha preso sei mesi rispetto ai tre previsti e la bonifica bellica che è durata 417 giorni contro i 270 stimati (pur in accordo fra appaltante e appaltatore, senza cioè imputazione di ritardi o riserve fra le parti), non paiono benauguranti, senza considerare che "guardando al progresso finanziario complessivo, i dati richiamati portano ad evidenziare un tasso di avanzamento al 15 settembre 2024 del 7,3 per cento. Se riferito alla sola componente dei lavori il valore scende al 6,7 per cento".

Tanto che – è una delle principali raccomandazioni della Corte – "appare fondamentale la definizione di un cronoprogramma definitivo che scandisca il percorso di avanzamento finanziario e fisico dell'infrastruttura, quale elemento essenziale per il monitoraggio dell'iniziativa e del rispetto, da parte dell'operatore affidatario, di impegni e scadenze assunti".

Per il resto Guerrieri è invitato a "rafforzare il controllo sull'avanzamento dell'opera infrastrutturale, al fine di garantirne la realizzazione in coerenza con il cronoprogramma di esecuzione e proseguire il monitoraggio sull'andamento dei prezzi, valutandone l'impatto sul costo

totale dell'opera e individuando tutte le azioni necessarie per fronteggiare eventuali rialzi".

Resta da capire se e quanto la lievitazione dei costi (e dei tempi) riverbererà sulla seconda fase, quella in capo ai privati (proprio nei giorni scorsi è emersa la [manifestazione di interesse](#) di una cordata a guida Msc). Secondo le previsioni del 2021 la prima fase doveva costare 450 milioni di euro e la seconda 395. Ora la prima, coi lavori al 7%, è già oltre i 640 milioni di costo preventivato: Aponte, Neri e Lorenzini sono pronti a spendere più di mezzo miliardo di euro?

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

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, January 10th, 2025 at 2:00 pm and is filed under [Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.