



Diga foranea di Genova Resta ancora un segreto la tenuta dei fondali dell'opera da 950 milioni

SIMBOLO DEL PNRR

ANDREA MOIZO

Sullo sviluppo della nuova diga foranea di Genova, opera monstre da 950 milioni di euro, simbolo del Pnrr è calato il mistero più fitto. Il 25 ottobre scorso si sono conclusi i lavori per testare la tenuta dei fondali più profondi (oltre 50 metri), l'incognita maggiore del progetto affidato a una cordata capitanata da Webuild. Il problema indusse l'ex responsabile del *project management*, Piero Silva, a dimettersi dopo il rifiuto del commissario Marco Bucci (sindaco di Genova) e dell'Autorità portuale, stazione appaltante presieduta allora da Paolo Signorini, di riprogettare l'opera a profondità minori e più sicure. Anche la Commissione di Via rilevò l'inadeguatezza del modello geotecnico e il Consiglio superiore dei lavori pubblici definì imprescindibile identificare a capitolato "potenziali scenari alternativi di progetto" in caso di risultati negativi sulla tenuta, in modo da lasciare in capo all'appaltatore l'onere di realizzare soluzioni alternative già definite.

BUCCI E SIGNORINI al contrario accolsero la richiesta di Webuild, a negoziazione in corso, di modificare le condizioni d'appalto, cosicché l'eventuale 'sorpresa' dell'impossibilità di procedere sui fondali o con la tecnica previsti sarà trattata a tutti gli effetti come una variante a carico dell'appaltante pubblico. Circostanza divenuta il cardine delle

indagini avviate da Anac, Procura di Genova e Procura europea. Ad ogni modo, conclusi i test, non solo Autorità portuale non ha comunicato nulla ma ha negato l'accesso civico alla relazione finale a chi scrive, perché si tratterebbe di richiesta "esorbitante" rispetto alla ratio dell'accesso civico e perché parte del progetto esecutivo "in fase di redazione da parte dell'appaltatore e non ancora approvato" (malgrado i lavori partiti a maggio).

Negati inoltre pure gli atti del collegio consultivo tecnico, l'organo nominato da appaltante e appaltatore per risolvere eventuali divergenze, contrasti e pretese di varianti, alla cui guida - incarico da circa 1 milione di euro - Signorini nominò Giacomo Aiello, una vecchia conoscenza del porto di Genova. Aiello, avvocato dello Stato e capo di gabinetto del Ministero delle Infrastrutture quando Maurizio Lupi era ministro e Signorini ai vertici della struttura, fu colui a cui nel 2020 quest'ultimo si rivolse per il parere che permise ad un concessionario (il gruppo singaporiano Psa) di rilevare una seconda concessione nello scalo, cosa all'epoca vietata dalla legge. Intanto il commissario straordinario dell'Autorità portuale Paolo Piacenza ha affermato che "ad aprile sarà posato il primo cassone". Frase ambigua: leggendo le carte progettuali disponibili, si capisce che non si tratta del primo dei 97 cassoni che comporranno la diga, ma dell'intervento ultimo per l'avvio, in grave e ulteriore ritardo, del cantiere di produzione dei cassoni stessi.

Da progetto la produzione doveva cominciare a settembre e partirà invece non a gennaio ma a aprile-maggio. Il cronoprogramma è già stato ritoccato, portando da 36 a 31,5 i mesi necessari. Ma, con questo nuovo rinvio, il termine slitta a dicembre 2026, con ancora da fare la copertura in cemento e il collaudo: lo sforo del limite Pnrr appare garantito. Anche su questo, però, silenzio di tomba.

