

È fermo da mesi il “jack-up”, piattaforma galleggiante per il trasporto delle paratoie. Mistero sull'appalto

Nave da 55 milioni subito in avaria

di Alberto Vitucci wVENEZIA È una “barca” costata 55 milioni di euro. Ma non ha mai preso il largo. E da mesi è bloccata davanti all'Arsenale, in attesa di avere il collaudo definitivo. È il “jack-up” del Consorzio Venezia Nuova, piattaforma galleggiante attrezzata per la rimozione e il trasporto delle paratoie del Mose. Ma il jack-up non si è mai mosso dal suo ormeggio. Il motivo? Non funziona. E una delle quattro grandi gambe in acciaio che servono per ancorare al fondo il marchingegno e poi svitare le paratoie da 30 metri per venti non ha retto alla prima prova. Subito dal “meccanico” prima ancora di aver finito il rodaggio. Stiamo parlando di una struttura che poco prima di andare in pensione il presidente del Magistrato alle Acque, Patrizio Cuccioletta - poi arrestato nell'ambito dello scandalo Mose - definiva «un gioiello della tecnica, all'avanguardia nel mondo». Ma sono tante le cose che non funzionano nell'ormai famoso jack-up. Stranezze e incongruenze che hanno convinto i commissari Luigi Magistro, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola a prendere in mano il fascicolo e a inviare una nota dettagliata alla Procura, al ministero e al presidente dell'Autorità anticorruzione Raffaele Cantone. La prima stranezza è il bando di gara che nel settembre 2011 il Consorzio aveva emesso, avendone l'obbligo per la legge europea. I sei miliardi dell'opera Mose sono stati consegnati e spesi quasi tutti in regime di monopolio, senza gare. Le forniture dei materiali invece dovevano essere messe a gara. La gara viene pubblicata il 16 settembre 2011. E parla della «fornitura di un mezzo denominato jack-up per l'installazione e la sostituzione della paratoie» con «contestuale opzione per in secondo mezzo jack-up gemello». Anche la nave di scorta, poi rimasta un progetto. La base d'asta prevedeva un costo di 37 milioni 267 mila 871,37 euro. Il responsabile unico del procedimento (Rup) era il presidente direttore Giovanni Mazzacurati, anch'egli poi arrestato per lo scandalo Mose. Ma la gara andò deserta. E qualche tempo dopo l'incarico di costruire il “jack-up” venne affidato alla Fip di Padova, l'onnipresente azienda del gruppo Mantovani della famiglia Chiarotto e di Piergiorgio Baita (primo azionista del Consorzio) che già aveva costruito le famose cerniere delle paratoie del Mose. La cifra però nel frattempo è aumentata di quasi venti milioni. E il jack-up viene pagato 55 milioni di euro, Dettagli che si possono rintracciare non senza fatica nel sito collegato a quello del Consorzio e gestito dalla Macomar (le imprese azioniste Mantovani, Condotte, Mazzi). Anche questa una stranezza. Per decisione dei commissari le gare e le informazioni sulle spese del Consorzio saranno adesso pubblicate tutte in tempo reale sul sito ufficiale. Resta il fatto che la grande nave gialla da mesi è ferma, ormeggiata davanti all'Arsenale. E l'operazione di smontaggio e controllo delle prime paratoie già installate al Lido è sospesa. Nel bacino grande di carenaggio dell'Arsenale adesso fa bella mostra di sé una paratoia. È quella “di riserva”, la 79^a, costruita per sostituire quelle già installate in caso di rottura. Che però, finché il jack-up non sarà riparato, non potranno essere sostituite. Ennesimo inconveniente che adesso è all'esame dei commissari. «Un problema di cui siamo a conoscenza», ammette Luigi Magistro, nominato da Raffaele Cantone amministratore straordinario del Consorzio dopo gli arresti del giugno 2014, «abbiamo informato chi di dovere e stiamo facendo le verifiche anche tecniche opportune». Tra le verifiche avviate ci sono quelle dei materiali impiegati. Si dovrà appurare se siano stati usati davvero materiali di prima qualità sulle parti più delicate della grande opera. A cominciare dalle cerniere, il cuore tecnologico del sistema, e poi dal metallo e dai cementi impiegati in grande quantità per costruire cassoni e infrastrutture delle dighe. Così per i sassi e il cemento utilizzato per costruire le dighe foranee. E ultima ma non ultima, la grande nave della manutenzione. Il “jack-up” costato 55 milioni, quasi venti più del prezzo fissato per la gara d'appalto andata deserta. Verifiche che dovranno essere portate avanti per risalire la china dopo due anni di bufera. L'aspetto della quantità di materiali messi a gara va anch'esso approfondito. Una quota minima (poche decine di milioni) rispetto ai sei miliardi di euro avuti in concessione unica. Molto lontana dal 45% che aveva chiesto l'Unione europea. Il Mose costerà alla fine quasi sei miliardi e dovrebbe essere ultimato nel 2018. ©RIPRODUZIONE RISERVATA