

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Autorizzazioni e fondi: i due punti interrogativi che preoccupano Signorini sulla nuova diga di Genova

Nicola Capuzzo · Wednesday, February 3rd, 2021

Coperture finanziarie e autorizzazioni da parte degli enti preposti sono i due scogli che ancora si trova a dover superare la nuova diga del porto di Genova per poter dire che la realizzazione dell'opera prenderà avvio e sarà completata nei tempi previsti dal piano Next generation Eu (vale a dire il 2026).

Parlando in audizione informale di fronte alle Commissioni riunite Ambiente e Trasporti della Camera, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, ha infatti fornito un aggiornamento sull'opera nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a Commissario straordinario degli interventi infrastrutturali della nuova diga foranea del porto di Genova.

A proposito del Dibattito pubblico che si è appena concluso (entro questo mese sono attese prima la presentazione della Relazione finale da parte del coordinatore del Dibattito e poi il Dossier conclusivo da parte dell'AdSP) Signorini ha già preannunciato in larga parte gli esiti del dibattito. A patire dal fatto che “è emerso un orientamento favorevole alla soluzione 3, cioè quella che continua a mantenere un'entrata del porto di Genova da Levante”. Il costo stimato è “di 950 milioni di euro per la prima fase funzionale e noi pensiamo, anche per le intenzioni espresse dal Governo (dalla ministra De Micheli), di avere circa 700 milioni dal Recovery Fund e altri fondi delle amministrazioni centrali, e come AdSP di reperire 250 milioni su risorse dell'authority, anche attraverso la sottoscrizione di mutui”.

Il vertice della port authority ha anche spiegato che “il documento preliminare dell'Analisi costi benefici ha dato esiti positivi ma ora sono in corso approfondimenti per produrre una vera e propria Analisi costi benefici tenendo conto di tutte l'esternalità positive e negative dell'opera”. Pare di capire che verrà quindi ‘corretta’ e aggiornata la prima versione dell'Acb.

I tempi di realizzazione della nuova diga sono stati definiti “congruenti (2026 come prima fase) con i programmi di spesa previsti per accedere al Recovery Fund. Da cronoprogramma prevediamo di aggiudicare l'opera a ottobre d quest'anno e di avviare i lavori a marzo-aprile dell'anno prossimo.

Questo sarà possibile se funzioneranno bene alcuni aspetti” ha specificato Signorini.

“Noi consideriamo, avendo un progetto di fattibilità ben fatto, di poter aggiudicare con un’unica gara un appalto integrato complesso: la progettazione definitiva, esecutiva e i lavori. Questo ovviamente è un grosso vantaggio in termini di tempo avendo una gara in luogo di due com’era l’impostazione precedente. È un potente strumento di cui oggi possiamo dotarci” ha proseguito nella sua esposizione.

Nonostante l’anno scorso siano state introdotte “procedure approvative semplificate” grazie al Decreto semplificazioni ma non solo, a parere di Signorini restano ancora delle aree grigie: “Dire che un’autorizzazione ambientale per i profili paesaggistici o il Consiglio superiore dei lavori pubblici si devono esprimere entro un termine perentorio non equivale ad avere il risultato perché queste amministrazioni possono ritenere che la qualità del progetto non sia sufficientemente alta, che non ci sono garanzie, ecc. Quindi parte un dialogo fra stazione appaltante e autorità o amministrazioni che devono rilasciare i pareri che ovviamente può essere complicato. Da questo punto di vista sarà molto importante capire come potranno agire i commissari, come si potranno attrezzare”.

Altro tema ancora non del tutto rassicurante è quello del finanziamento: “Noi contiamo di aggiudicare l’opera entro ottobre, il che vuol dire che dobbiamo, quando avremo il bando a giugno-luglio, avere la copertura finanziaria della prima fase. Quindi 950 milioni. La ministra ha ipotizzato di poter coprire con fondi del Recovery Fund e del Ministero destinati ai porti circa 700 milioni di euro. Per altri 250 milioni stiamo ipotizzando di intervenire con fondi dell’AdSP sulla base di un servizio del debito in un arco di tempo di 20-25 anni assorbibile da parte dell’Autorità di sistema con le entrate proprie. Tra qui e giugno bisogna intervenire con questi fondi di copertura” ha spiegato l’inquilino di Palazzo San Giorgio. Pochi mesi insomma per mettere al loro posto tasselli di una certa importanza.

C’è poi un altro aspetto poco rassicurante (almeno finora) ed è quello sollevato in audizione da Edoardo Rixi (Lega) che ha domandato quali atti in concreto esistano da parte del Governo dove sono presenti gli stanziamenti dedicati alla nuova diga del porto di Genova. “Al momento il documento più solido sono le linee guida presentate il 12 gennaio in Consiglio dei ministri sul Piano azionale di Ripresa e Resilienza dove per i due porti di Genova e Trieste sono indicati complessivamente 800 milioni. Sarebbe molto utile se le forze politiche sfruttassero quel documento per fare chiarezza sulle coperture. Al momento, che sappia io, quello è il documento più ufficiale” ha risposto Signorini. Dunque mancano anche alcuni passaggi formali che attestino lo stanziamento di determinati fondi per l’opera prevista nello scalo del capoluogo ligure.

Il presidente della port authority, alla domanda su come si pensa di assorbire a terra i maggiori volumi di traffico attesi dal mare, ha spiegato che “gli interventi della diga, se noi immaginiamo come orizzonte temporale il 2026 per la prima fase funzionale, sono effettivamente coerenti con i cronoprogrammi che in questo momento abbiamo sia per il Terzo Valico (anche se abbiamo appena appreso che dal 2023 si va al 2024), sia per tutti gli interventi di ultimo miglio ferroviario e viario che sono stati attualmente appaltati o in via di aggiudicazione sul bacino di Sampierdarena e su Prà. Questi interventi, se guardiamo l’orizzonte temporale 2024-2025, dovrebbero garantire la possibilità di servire i maggiori volumi che lato mare arriverebbero nel bacino di Sampierdarena”.

In conclusione Signorini ha ribadito le preoccupazioni circa le norme sui necessari via libera autorizzativi: “Sull’aggiudicazione è stato raggiunto un risultato soddisfacente con l’appalto integrato complesso che consente di contenere i tempi e sta dando buona prova già in alcune prime applicazioni” ha affermato. Poi però ha aggiunto: “Più critico è il regime delle autorizzazioni, che

seppur con alcune semplificazioni e dimezzamento di termini, resta un punto critico. Ovviamente più la qualità del progetto è elevata e meno questo tema si pone. A me verrebbe da dire che lo strumento dei 30, 45 o 60 giorni con cui la Soprintendenza deve dare i pareri dovrebbe essere reso efficace, vero. Entro questi termini le amministrazioni dovrebbero dare i pareri”.

N.C.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, February 3rd, 2021 at 12:08 am and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.