

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Adsp Genova: il Comitato fantasma, la distonia con Bucci e la diga senza soldi

Nicola Capuzzo · Friday, July 9th, 2021

Il 29 giugno scorso l'Autorità di Sistema Portuale di Genova ha tenuto in gran segreto un Comitato di Gestione.

Secondo quel che SHIPPING ITALY ha potuto finora ricostruire l'oggetto principale della sessione sarebbe stato l'aggiornamento (approvato) del piano straordinario delle opere, l'elenco cioè di interventi infrastrutturali che il decreto Genova ha consentito all'AdSP di avviare in deroga alla legge ordinaria (con le stesse modalità del Morandi, dall'appalto integrato al ridimensionamento degli obblighi di ricorso a procedure concorsuali), pur di farlo entro il gennaio 2022.

Il piano fu redatto a inizio 2019 per un valore complessivo di interventi (trascinati in molti casi per anni nella programmazione dell'ente) poco superiore al miliardo di euro. Dopodiché, nello stanziare un finanziamento statale di 480 milioni di euro per il cosiddetto ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, la legge di bilancio 2020 previde un aggiornamento (anche perché il costo di quel progetto saltò da 300 a quasi 700 milioni di euro).

Fu l'occasione per Adsp e Commissario Straordinario alla ricostruzione del Morandi (il sindaco Marco Bucci), formalmente responsabile di ritoccare nel febbraio-marzo 2020 il piano, non solo inserendovi le modifiche al progetto del ribaltamento – le uniche a rigore autorizzate dalla legge – ma anche allungando la lista di opere da realizzare in deroga alla normativa ordinaria e aggiustando, in quasi tutti i casi al rialzo (revisioni progettuali o varianti), i costi delle stesse.

Si arrivò così a circa 2 miliardi di opere, con progettazione esecutiva e realizzazione da aggiudicarsi entro gennaio 2022. Fra i problemi, però, quello del reperimento dei finanziamenti: ancora all'adozione del bilancio previsionale (dicembre 2020) mancavano 795 milioni di euro, peraltro considerando un costo della nuova diga foranea inferiore ai 700 milioni quando, in base all'opzione scelta fra quelle proposte in sede di progettazione di fattibilità tecnico-economica, la prima fase dovrebbe costarne 950. Il tutto malgrado l'impegno dell'ente a indebitarsi (per 240 milioni di euro secondo quanto riferito nel previsionale) e a introdurre dal 2023 una sovrattassa del valore di 10 milioni di euro annui. Inversamente proporzionale però il ritmo delle aggiudicazioni: slittata anche la prima tranche del ribaltamento, a fine 2020 si era arrivati a 360 milioni di euro.

Il primo semestre del 2021 non ha portato grandi novità, ad eccezione delle repentine e inattese dimissioni del responsabile dell’attuazione del piano Marco Rettighieri – che con l’aggiornamento 2020 aveva ottenuto l’istituzione di un team ad hoc a valere sull’1% delle risorse disponibili per il piano – e della definitiva constatazione del fallimento del modello Genova. Oltre alle aggiudicazioni a singhiozzo, il maggior appalto integrato (progettazione definitiva, esecutiva e lavori) finora aggiudicato (a Pizzarotti), infatti, quello per gli interventi stradali, ha visto slittare da marzo 2020 a settembre 2021 (per ora) la data prevista di inizio lavori e lievitare i costi, prima ancora del primo colpo di piccone, da 128 a 141 milioni di euro.

In questo scenario, mentre il modello Genova diventava paradigma di ogni intervento di ritocco della normativa nazionale in materia di appalti (i DL Semplificazione varati dai due ultimi governi nel giro di 8 mesi), a dispetto della dimostrazione della sua inutilità sui tempi ma forse in ragione della sua valenza sui costi (a favore degli appaltatori, integrati, ça va sans dire), a fine giugno ecco il misterioso comitato dell’Adsp. Misterioso perché l’ente non ha comunicato assolutamente nulla all’esterno e risulta poco incline a fornire dettagli, e forse anche perché nessuna norma prevede che il piano straordinario andasse aggiornato.

Eppure da quel poco che è filtrato il Comitato ci sarebbe stato e avrebbe approvato all’unanimità un ritocco al piano, inserendovi altre due opere (copertura dei bacini di carenaggio?) da fare in deroga alla legge (passate da 29 a 31) e portando così l’ammontare complessivo a oltre 2,3 miliardi. Il tutto non senza un ulteriore mistero: Adsp dice di aver inviato subito l’aggiornamento a Bucci per la formale adozione attraverso decreto e la conseguente obbligatoria e immediata pubblicazione. Ma la Struttura Commissariale nega di aver mai “avuto copia di questo aggiornamento”. E ovviamente nulla ha pubblicato.

Impossibile ad ora capire dove sia il cortocircuito. Quel che invece appare sempre più certo è che, del miliardo di euro che Adsp ha chiesto al Governo per la diga a valere sui fondi del Recovery plan (per la precisione su quelli del fondo complementare al Pnrr), **non arriverà a Genova più dei 500 milioni previsti** fin dalle prime bozze del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Se si considera inoltre che, rispetto al bilancio previsionale di dicembre 2020, in cui si pensava a un costo di 700 milioni per la prima fase (quella da far partire entro gennaio 2022), da finanziarsi per 686, Adsp ha invece scelto tre mesi dopo quella da 950 (+350 per la seconda fase), è evidente come le possibilità di rispettare il timing ad oggi previsto da Adsp (bando per appalto integrato fra terzo e quarto trimestre) si riducano di giorno in giorno.

Che sia questa – la volontà di gettare sotto il tappeto debolezza e inconsistenza del modello Genova, emerse sul progetto più iconico per l’amministrazione (non solo portuale, ma anche e soprattutto comunale) – la chiave per risolvere il giallo dell’aggiornamento del piano straordinario?

Andrea Moizo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, July 9th, 2021 at 5:00 pm and is filed under [Senza categoria](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

