

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Diga di Genova, la Bei finanzia 300 Mln chiedendo gare pubbliche

Nicola Capuzzo · Thursday, September 16th, 2021

Mentre il [ricorso sulla gara per la direzione lavori](#) depositato due giorni fa minaccia il prosieguo dell'iter dell'appalto di realizzazione della nuova diga foranea, l'Autorità di Sistema Portuale di Genova incassa una notizia di segno inverso a puntello del maggior progetto portuale *in fieri* in Italia.

Fra i tanti intoppi, come è infatti noto, c'era quello dei finanziamenti: impossibile bandire un appalto integrato senza la copertura della spesa prevista, pari a 950 milioni di euro (per la prima fase). Fino a pochi giorni fa a disposizione dell'ente c'erano 500 milioni di euro del fondo complementare al Pnrr, 100 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e 56 della Regione. Il 3 settembre scorso, però, la Banca Europea degli Investimenti ha dato esito positivo alla richiesta dell'Adsp per un finanziamento di 300 milioni di euro.

La nota rilasciata dalla Bei spiega che le risorse cofinanzieranno un “nuovo programma di investimenti nei porti di Genova e Savona, comprensivo della nuova diga di Genova”. Inoltre i 300 milioni serviranno per una serie di investimenti in “nuovi accessi e terminal ferroviari, cold ironing, ripristino delle banchine esistenti e implementazione delle infrastrutture di sicurezza e della relativa piattaforma informatica. Altri interventi, purché legati alle esigenze operative del porto, potranno essere inclusi in fase di istruttoria o in fase di assegnazione dei fondi”.

L'Adsp non ha fornito chiarimenti sull'allocazione, malgrado dell'istruttoria con la Bei [avesse dato notizia in Comitato di Gestione](#), spiegando come per la diga l'ammontare in discussione fosse di 264 milioni di euro (e come i prestiti, di Bei come quelli di altri istituti, saranno garantiti da un aumento delle sovrattasse a partire dal 2022: da 1,25 milioni di euro l'anno del 2020 a 15,5 milioni fino a tutto il 2027 a 25 milioni dal 2028).

Una cautela che forse si spiega con la parte finale della nota della Banca, relativa alle condizioni di rilascio del prestito. Fra esse quella in base a cui “la stazione appaltante deve assicurare che i contratti di appalto siano aggiudicati nel rispetto della normativa europea in materia (direttive 25 del 2014 e 13 del 1992) come interpretata dalla Corte di Giustizia Ue, con pubblicazione dei bandi di gara sulla Gazzetta Europea e dove richiesto”.

Una clausola che potrebbe contrastare con la decisione dell'Adsp, già applicata di recente nel caso

del ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, di utilizzare una procedura negoziata senza previa pubblicazione di bando. Una tipologia di procedura che la normativa europea prevede solo “nella misura strettamente necessaria quando, per ragioni di estrema urgenza derivanti da eventi imprevedibili dall’ente aggiudicatore, i termini stabiliti per le procedure aperte, per le procedure ristrette o per le procedure negoziate precedute da indizione di gara non possono essere rispettati”.

È la fattispecie della ricostruzione del viadotto Morandi, che servì per far digerire a Bruxelles la rinuncia a una gara con i crismi europei. E che anche con la diga – immaginiamo – si proverà a usare da schermo, rimandando al fatto che l’opera rientra nel programma straordinario di opere portuali per le quali il Decreto Genova – quello che attribuì al commissario Marco Bucci la prerogativa di bypassare le ordinarie procedure di gara (e i meccanismi di controllo e autorizzazioni sequenziali) – consente e ha consentito analoghe deroghe, a fronte del limite del 15 gennaio 2022 per appaltare tutto (motivo del ricorso obbligato a procedure negoziate: una gara richiederebbe più tempo).

Nel caso di specie però non è crollato niente e nulla c’è di “imprevedibile”. Detto che neppure la Bei ha risposto alle nostre domande (e che quindi potrebbe aver già accettato la procedura pensata da Adsp e usato le suddette parole come pura formalità), non risulta esistere un atto formale con cui la Commissione Europea abbia validato l’intero schema del Decreto Genova.

Il placet sul ponte è stato cioè finora informale. Tutto il resto (il programma straordinario) diventa gioco-forza sub iudice. E se per piccoli appalti si può pensare di tagliare le curve delle direttive comunitarie senza che qualcuno ritenga conveniente adire gli eurotribunali, con un appalto da 1 miliardo di euro il discorso potrebbe essere differente, tanto più alla luce delle condizioni esplicitamente poste per il relativo finanziamento.

Andrea Moizo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, September 16th, 2021 at 4:54 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.