

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Per la nuova diga l'AdSP di Genova non farà una gara e prova a evitare la Via

Nicola Capuzzo · Monday, November 22nd, 2021

“Il rilevante impatto sulla viabilità terrestre conseguente al crollo del viadotto Polcevera appare aver prodotto limitati effetti negativi sul traffico portuale”. A conferire patente di autorevolezza a numeri del resto eloquenti sulle conseguenze ridotte per il porto di Genova dell’incidente del 2018, è stata poche settimane fa la Corte dei Conti, nell’annuale report sull’attività dell’Autorità di Sistema Portuale di Genova.

Nondimeno, per quanto il destinatario sia il Parlamento, il documento verrà ignorato: la narrazione dell’ecatombe per i traffici portuali non accetta smentite, nemmeno della magistratura contabile, pena lo sgretolamento della pietra angolare su cui hanno poggiato tre anni abbondanti di propaganda del modello Genova e relative urgenze cementizie, decisivi, a livello territoriale, per il consolidamento delle amministrazioni locali, e, a livello nazionale, per smantellare (coi Dl Semplificazione 76/2020 e 77/2021) il codice degli appalti senza passare per il Parlamento stesso, se non residualmente.

Di certo della valutazione della Corte dei Conti si è fatto un baffo il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Csllpp), che ha [appena consegnato](#) all’Autorità di Sistema Portuale genovese il parere (positivo) sulla progettazione di fattibilità tecnico economica (Pfte) della nuova diga foranea di Genova. Nel documento (mai reso pubblico e che SHIPPING ITALY [si è procurata e ora pubblica qui](#)), infatti, il massimo organo tecnico dello Stato non si pone interrogativi sulla sussistenza dello stato emergenziale post Morandi appena sminuita dalla Corte dei Conti, ma si accoda alla vulgata scrivendo che “l’opera in esame è caratterizzata da straordinaria urgenza e deve quindi avere un iter approvativo, di affidamento e di esecuzione che, anche in deroga alle norme ordinarie, ne deve consentire l’immediata e celere realizzazione”.

Giustificate quindi per il Csllpp le scorciatoie normativo-burocratiche di cui beneficia la diga (sebbene lo stesso Consiglio riconosca di aver impiegato 6 mesi al rilascio di un parere che ne richiede uno e mezzo, fra cortocircuiti normativi e inerzia della stazione appaltante), a partire dall’inserimento nel “Piano straordinario” dell’Adsp, che consente la deroga a tutte le normative ordinarie in materia di opere pubbliche.

La parte più interessante del documento riguarda proprio alcuni aspetti non ancora emersi dell’iter seguito dalla stazione appaltante. Ad esempio solo oggi si scopre che il rilievo sul fatto che la

realizzazione della diga **non sia prevista dal piano regolatore portuale**, accuratamente accantonato dall'ente in sede di dibattito pubblico, qualche pensiero in realtà a Palazzo San Giorgio lo ha dato.

Tanto che per sbrogliare la matassa ci si rivolge, subito dopo la chiusura del dibattito, all'Avvocatura di Stato. La quale, sulla base del “rilevante danno economico conseguente alla contrazione dell'operatività del porto” (limitato, in realtà, come certificato dalla Corte dei Conti), rilascia un parere in base a cui tutte le opere inserite nel suddetto Piano sono “automaticamente recepite negli strumenti operativi portuali vigenti quali integrazioni e adeguamenti funzionali direttamente scaturenti dalla legge speciale, senza necessità di alcuna ulteriore attività deliberativa discrezionale da parte degli organi ordinari dell'AdSP”.

Un meccanismo definito di “variante implicita”, che equivale a pieni poteri, cui il Consiglio pone come unico limite l’opportunità per l’AdSP di “promuovere una successiva variante al PRP, laddove la ridisegnata configurazione delle opere foranee riverberi effetti sugli assetti e/o sulle funzioni delle aree portuali asservite dalla nuova imboccatura portuale”. Per fare dei pettini di Sampierdarena una banchina rettilinea dedicata ai container – idea abbozzata dall’AdSP – occorrerà cioè una procedura standard di variante.

Altra informazione inedita che emerge dal parere riguarda la Valutazione di Impatto Ambientale

L’AdSP ha ricordato pubblicamente di aver nella seconda metà di settembre istruito innanzi al Ministero della Transizione Ecologica la pratica. Che però risulta da allora sospesa (con conseguente impossibilità del deposito di osservazioni), per quanto il Ministero stesso abbia garantito il rispetto del termine (6 mesi dalla pubblicazione) per il rilascio del proprio parere. Secondo quanto scrive il Consiglio, l’AdSP avrebbe invece “avviato una interlocuzione con il Ministro per la Transizione Ecologica per l’assunzione di tutti gli atti di competenza affinché venga disposta l’esclusione del progetto in questione”, facendo appello alla classificazione di opera di difesa. Non è chiaro se il Consiglio non sia stato informato dell’avvio della procedura o se l’ente abbia dichiarato una cosa diversa e fatto un’altra. Certo pare non essere l’unica incongruenza del parere.

Il Cslpp, in particolare, prende per buono, rendendo parere positivo, un cronoprogramma superato infatti da mesi – **ormai per stessa ammissione dell’Adsp peraltro** – in base a cui “la progettazione definitiva ed esecutiva e le relative autorizzazioni dagli enti competenti per l’intervento nella sua interezza (fase a + fase b) verrà completata nell’anno in corso”. Una scelta poco comprensibile: quando il Consiglio un mese fa scriveva (e ancora oggi), la gara non era nemmeno bandita ed è il Cslpp a mettere nero su bianco che solo per quella, la gara, ci vogliono 9 mesi...

Che poi gara non sarà, perché rivela infine il parere, come **già avvenuto** per l’altro pilastro del Piano straordinario (il ribaltamento a mare di Fincantieri), per l’appalto da quasi un miliardo (per la sola prima fase) si ricorrerà a una “procedura negoziata senza previa pubblicazione”. Checché ne dica la Corte dei Conti, vigono le “circostanze di estrema urgenza, non imputabili all’amministrazione, che non consentono il rispetto dei termini per le procedure aperte o per le procedure ristrette o per le procedure competitive con negoziazione”.

**Andrea Moizo**

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, November 22nd, 2021 at 3:28 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.