

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Diga di Genova, la Bei firma il mutuo e glissa sulle sue regole

Nicola Capuzzo · Friday, December 10th, 2021

Annunciato a settembre l'esito positivo dell'istruttoria, oggi la Banca Europea degli Investimenti, rappresentata dalla vicepresidente Gelsomina Vigliotti, ha suggellato in una cerimonia tenutasi a Genova il rilascio di un prestito da 300 milioni di euro all'Autorità di Sistema Portuale del capoluogo ligure, in presenza del presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e del sindaco Marco Bucci.

Come noto il grosso, circa 264 milioni di euro, servirà a finanziare la prima fase dei lavori di realizzazione della nuova diga foranea, appalto integrato (progettazione definitiva, esecutiva e lavori) da quasi 900 milioni di euro (500 arrivano dal fondo complementare al Pnrr, 100 dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e 57 dalla Regione) in [via di aggiudicazione](#), mediante procedura negoziata senza previa indizione di gara.

Il resto delle risorse, si spiega in una nota congiunta di Bei e AdSP, servirà ad “adattare la rete ferroviaria circostante al Fuori Muro con binari da 750 metri per favorire il transito merci e ridurre il traffico stradale generato dai camion in arrivo. Il finanziamento della BEI permetterà il ripristino di banchine esistenti e lo sviluppo di collegamenti elettrici nave-terra, il cosiddetto ‘cold ironing’, che consentirà alle navi ormeggiate di alimentarsi con la corrente da terra riducendo le emissioni di carburante”.

Pendente da oltre 4 mesi, è stata ancora ignorata dalla Bei la domanda sulla compatibilità dell'operazione con le regole dell'istituzione, il rilascio dei cui prestiti in materia di appalti è condizionato, per sua stessa ammissione, al “rispetto della normativa europea in materia (direttive 25 del 2014 e 13 del 1992)”. La direttiva n.25, in particolare, stabilisce che “le procedure negoziate senza previa indizione di gara dovrebbero essere utilizzate solo in circostanze del tutto eccezionali. L'eccezionalità dovrebbe essere circoscritta ai casi nei quali la pubblicazione non sia possibile per cause di estrema urgenza dovute a eventi imprevedibili e non imputabili all'ente aggiudicatore”.

Nel caso della diga tale condizione non sarebbe verificata. Come riconosce la stessa Bei, infatti, il progetto della nuova diga è “nato prima del crollo del Ponte Morandi” in un orizzonte decennale non certo emergenziale (l'opera dovrebbe esser terminata a fine 2026). E comunque – lo ha [certificato](#) la Corte dei Conti – il crollo del viadotto ha avuto “effetti limitati” sui traffici portuali, tanto che nessuna deroga al rispetto della normativa europea è mai stata accordata dalla Commissione Europea in relazione alle misure adottate a seguito dell'incidente.

Resterebbe quindi da chiarire quali siano “le cause di estrema urgenza dovute a eventi imprevedibili” in virtù delle quali la Banca Europea a dispetto delle proprie regole finanzierà un appalto aggiudicato senza gara.

Poco meglio è andata relativamente ad un altro punto della vicenda. A luglio il Comitato di Gestione della port authority [approvò la decisione dell'ente](#) di coprire il proprio fabbisogno finanziario (comprensivo delle rate di rientro del prestito Bei) anche mediante un aumento cospicuo delle sovrattasse sulle merci, a partire dal 2022. La posta, che fino a tutto il 2018 valeva circa 5,5 milioni di euro per l'ente, negli ultimi due anni ha fruttato (in ragione di un abbattimento deciso a seguito del Morandi) poco più di 1 milione di euro. Stando al provvedimento di luglio tale importo avrebbe dovuto raggiungere i 15,5 milioni per far fronte alle esigenze dell'ente. Poi però a fine ottobre, in occasione dell'approvazione del [bilancio previsionale 2022](#), si è deciso di rimandare l'aumento della sovrattassa al 2023 (e di abbassare l'asticella a 11,8 milioni di euro).

Il previsionale [non è a tutt'oggi stato pubblicato](#) e la spiegazione ottenuta al riguardo è che “il gap fra i 5,5 milioni di euro (si ritorna evidentemente al pre Morandi: l'emergenza deve essere finita anche per l'Adsp, *n.d.r.*) e gli 11,8 del 2023 sarà coperto con le entrate dell'ente”.

Quali non è dato sapere. Legittimo ipotizzare quindi quelle ‘liberate’ dall'accensione di un mutuo di 15 anni da 30 milioni cui l'Adsp sta lavorando in questi giorni per finanziare l'infrastrutturazione ordinaria del triennio 2022-24. Legittimo, ugualmente, cambiare repentinamente idea e decidere di far pagare alla merce domani e di più invece che oggi e meno. E legittimo, infine, notare come questa virata arrivi all'appropiarsi della campagna elettorale per le municipali.

Andrea Moizo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, December 10th, 2021 at 2:30 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.