

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cold Ironing: la Corte dei Conti bacchetta Ministero e port authority

Nicola Capuzzo · Thursday, May 26th, 2022

Come è noto il Governo ha puntato 700 milioni di euro del Pnrr sul cold ironing dei porti italiani, ma il percorso dell'elettrificazione delle banchine non sta seguendo il tracciato prefissato.

A dirlo è la Corte dei Conti, che in una delibera adottata pochi giorni fa e [appena pubblicata](#), ha evidenziato una serie di “carenze gestionali”, che, seppur al momento “di gravità non rilevante”, meritano secondo la magistratura contabile una “raccomandazione all'Amministrazione (cioè il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) di valutare l'avvio di un percorso auto-correttivo”.

La disamina verte sulle azioni del Mims in qualità di “soggetto proponente”, mentre per quel che riguarda i “soggetti attuatori”, cioè le Autorità di Sistema Portuale, prende in considerazione l'operato di quelle con i progetti di maggior consistenza finanziaria per zona geografica (nord, centro, sud): Venezia-Marghera (57,6 milioni di euro), Civitavecchia (80 milioni di euro) e Napoli (25 milioni di euro).

Rispetto al percorso previsto, la Corte dei Conti ritiene che fino a tutto il primo trimestre 2022 gli obiettivi previsti siano stati sostanzialmente conseguiti: il Mims ha cioè individuato nell'agosto 2021 i beneficiari, sono stati poi redatti accordi procedurali con le singole Adsp ed è stato effettuato il trasferimento delle risorse (“secondo un cronoprogramma che prevede il frazionamento operato per successive annualità di bilancio e definito in rapporto al ‘peso’ di ciascun intervento”).

I problemi nascono col secondo trimestre, quello cioè in corso.

Secondo la Corte, infatti, per rispettare la tempistica disposta dal ministero dell'Economia e delle Finanze lo scorso luglio, tutte le Adsp entro il 30 giugno avrebbero dovuto almeno provvedere “alla pubblicazione di un bando volto all'affidamento della realizzazione del 30% delle opere/esecuzione dei lavori”. Nessuna delle Adsp considerate lo ha fatto. Venezia ha comunicato che bandirà la sola progettazione di fattibilità entro fine anno, Civitavecchia è in procinto di pubblicare il bando per il progetto preliminare ma “l'indizione di una procedura di appalto integrato è prevista non prima dell'ottobre 2022” mentre Napoli “ritiene di potere acquisire il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica entro la fine del mese di dicembre 2022” e procedere

“con procedura di gara di Appalto integrato sulla base del Pfte, con stipula del contratto entro e non oltre il 31.12.2023”.

Una seconda criticità rilevata dalla Corte attiene alla piattaforma informatica che il Mims si era impegnato ad adottare per il monitoraggio degli interventi delle Adsp. I magistrati riportano come il Mims a fine aprile spiegasse che lo strumento è “ancora in lavorazione”, evidenziando però come ciò sia in contrasto coi tempi previsti, dato che – esemplifica la Corte – Napoli ha già pubblicato la gara per la Pfte (ma ci sono [altre Adsp anche più avanti](#)), quindi “sfuggita al sistema di tracciamento di cui il Ministero proponente ha inteso discrezionalmente dotarsi”.

Ma la problematica più seria è forse la terza, “riconnessa alla posteriorità (IV Trimestre 2022) della entrata in vigore di un provvedimento normativo, in materia di semplificazione procedurale, rispetto alla incipiente pubblicazione di bandi/avvisi (II trimestre 2022) aventi ad oggetto la esecuzione del 30% dei lavori/opere”. La Corte, cioè, evidenzia l’assurdità di aver stabilito di fare le gare prima di adottare un provvedimento normativo che dovrebbe semplificare amministrativamente il percorso.

Ma che soprattutto – sembra dire la Corte, che derubrica a dettaglio il [recente intervento](#) in materia del Decreto Pnrr bis e cita invece una proposta normativa presentata a febbraio da Enel e Terna, ancora in attesa di “valutazione da parte del Ministero della Transizione Ecologica (soggetto competente per materia) e Arera” – dovrebbe risolvere o almeno stemperare [il vero è più gravoso problema](#) esistente oggi per la riuscita dell’operazione cold ironing, vale a dire la strutturazione di una distribuzione dei costi che – in mancanza di costrizioni all’uso cui si è evidentemente rinunciato – renda appetibile per il mercato l’utilizzo dell’elettricità in banchina.

Da qui l’invito al percorso autocorrettivo “auto-correttivo finalizzato a sviluppare un’azione di raccordo con il Mef (...); -alla immediata implementazione del sistema informativo ‘piattaforma’; ad adottare ‘atti di indirizzo’, ‘decreti’, ‘linee guida’ e ‘circolari’, di guisa tale che, sia sotto il profilo procedurale che sotto quello tecnico e tecnologico (es., definizione di standards), l’attività amministrativa ed esecutiva di competenza dei soggetti attuatori non subisca rallentamenti o regressioni procedurali”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, May 26th, 2022 at 2:32 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.