

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.