

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Adsp Genova cerca 1 miliardo, prepara la super-sovrattassa e 'riscrive' il codice appalti

Nicola Capuzzo · Friday, July 16th, 2021

Per poter realizzare il piano straordinario delle opere (gli interventi infrastrutturali che il decreto Genova le ha consentito di avviare in deroga alla normativa ordinaria) entro la data limite del 15 gennaio 2022, l'Autorità di Sistema Portuale di Genova deve trovare a breve almeno 1 miliardo di euro.

La cifra emerge dall'aggiornamento del piano che, come rivelato da [SHIPPING ITALY](#), il Comitato di Gestione dell'ente ha adottato lo scorso 29 giugno, pubblicato oggi da Adsp e dal Commissario Straordinario Marco Bucci responsabile formalmente della sua attuazione. Il documento conferma la lievitazione del valore complessivo delle opere a 2,3 miliardi. Un incremento non dovuto, però, all'inserimento di nuove opere, bensì alla correzione del valore di moltissimi progetti, con i rialzi ben più numerosi e corposi dei ridimensionamenti (nuova diga foranea +350 milioni di euro, adeguamento parco Fuorimuro +40 milioni quelli più sostanziosi in valore assoluto, ribaltamento Sestri Ponente -60,4 milioni).

A copertura di questo fabbisogno Adsp dispone di 993,3 milioni di euro, cui si aggiungono 315,7 milioni di euro di "finanziamenti a carico di altri soggetti pubblici/privati", su cui non vengono forniti dettagli ma su cui, almeno in parte (è il caso di 123 milioni inerenti il progetto Hennebique o 52 per quello del ribaltamento) non paiono esserci dubbi. Posto che ciò valga anche per 18,5 milioni di "finanziamenti a carico di altri soggetti pubblici/privati che transitano sul bilancio di Adsp", restano linee di credito da sottoscrivere per circa 300 milioni di euro e 656 milioni di euro dipendenti dall'istruttoria sul "finanziamento da bilancio comunitario/nazionale/regionale".

Nel primo caso la novità è che per rientrare da questi finanziamenti l'Adsp guidata da Paolo Emilio Signorini, che un anno fa pensava di introdurre dal 2023 una sovrattassa sulle merci fino a 10 milioni di euro annui (nel 2020 ne ha incamerato 1,25; a regime, cioè prima del crollo del ponte Morandi, l'ente incassava circa 5 milioni da questa partita), ha deciso di anticipare l'imposizione al 2022 e moltiplicarne l'importo: 15,5 milioni fino al 2027 e 25 milioni dal 2028, quando cioè la prima parte della diga dovrebbe, secondo l'analisi economica presentata dall'ente nell'analisi costi benefici, aver comportato un aumento del 70-80% dei volumi di container a Sampierdarena, attenuando così il peso unitario dell'imposta.

Non meno incerta la seconda posta. Qui si punta a ottenere 600 milioni sui fondi Pnrr (fondo

complementare) e su altre imprecisate “fonti” del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (anche perché dal Pnrr pare che non arriveranno più di 500 milioni per la diga) e 57 milioni con “contributi della Regione” di non meglio precisata provenienza. Altri 264 milioni di euro dovrebbero arrivare da finanziamenti Bei (Banca Europea degli Investimenti) con cui ad oggi, malgrado la cosa fosse stata annunciata nel febbraio 2020, non risulta ancora chiuso alcun accordo.

La parte finanziaria non è la sola componente del piano a presentare crepe bisognose di rattoppi, quella attuativa ne necessita anche di più drastici. L’aggiornamento conferma che in due anni sono state impegnate risorse per poco più di 310 milioni di euro, il che vuol dire che restano 6 mesi per aggiudicare 2 miliardi di lavori.

Ecco perché l’aggiornamento – non previsto da alcuna legge – aggiorna anche il “piano procedurale”, potenziando esponenzialmente le deroghe che Adsp intende adottare nel tentativo di rispettare i tempi. L’appalto integrato diventa una sorta di mantra: persino laddove non esista progettazione di fattibilità tecnico economica si affiderà tutto, dalla Pfte ai lavori, a un unico soggetto, che sarà così padrone assoluto del destino dell’opera con buona pace della stazione appaltante (e soprattutto di chi la foraggia).

Le gare diventeranno un ricordo e le commissioni di gara anche. Pure per gli appalti sopra soglia si procederà per “negoziazione senza previa pubblicazione” (impossibile quindi verificare il recente annuncio di “avvio di 4 gare mediante appalti integrati”, che poi gare non sono), le proposte ricevute saranno analizzate da un “collegio di esperti indipendenti” (così indipendenti che saranno scelti fra “funzionari esterni ad Adsp appartenenti ad altre amministrazioni”), esaminate “singolarmente e senza comparazione fra le stesse”. Si liberalizza il subappalto (“immediata efficacia del contratto di subappalto”), si deroga alle modalità di affidamento per direzione lavori, direzione esecuzione, coordinamento sicurezza e altri incarichi, che, per “opere di particolare complessità progettuale o esecutiva”, potranno essere affidati da Adsp ad un unico singolo soggetto. Si nominerà poi un collegio consultivo tecnico – contraddittorio istituito introdotto dal DL Semplificazioni dell’anno scorso per risolvere le controversie – ma derogando anche in questo caso con due membri nominati da Adsp e uno dalla Regione. E, da ultimo, si chiarisce che “ogni ordinario procedimento di programmazione e approvazione finalizzato alla localizzazione e realizzazione delle opere portuali prevista dalle norme ordinarie” è di fatto superato.

A gestire questo strumento sempre più extra legem – ultima novità approvata da Comitato di Gestione e Commissario – sarà Pasquale Umberto Benezzi, manager ligure di nascita ma con un recente passato in Regione Lombardia e nel gruppo da essa controllato Ferrovie Nord Milano (con esperienza nel cda di Fuorimuro, quando FNM ne era azionista), che sostituirà Marco Rettighieri nel ruolo di “responsabile per l’attuazione del piano”, dimessosi anzitempo e improvvisamente alcuni mesi fa.

**Andrea Moizo**

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

This entry was posted on Friday, July 16th, 2021 at 1:38 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.

