

Edilizia e Territorio

Di Genova al Colle: torna l'affidamento diretto per gli appalti, senza invito a cinque

28 settembre 2018 - Alessandro Arona

Citato solo l'art. 32 della direttiva. Aspi fuori da tutto. Mancano i 791 milioni per il Terzo Valico. Spese totali per 645 milioni



L'affidamento degli appalti per la progettazione e la ricostruzione del ponte di Genova e della viabilità connessa potrà avvenire da parte del Commissario straordinario con affidamento diretto, senza necessariamente invitare prima cinque imprese per un confronto comparativo. La novità è all'articolo 1 comma 6, del testo del decreto "bollinato" dalla Ragioneria generale e inviato al Quirinale per la firma del Presidente.

C'è infatti una diversa citazione della norma di riferimento: sempre si prevede la **"procedura negoziata senza bando"**, dunque senza gara europea e in tempi rapidi, ma mentre nel testo del 21 settembre si diceva «ai sensi dell'articolo 63» del Codice appalti 2016, che prevede l'invito di almeno cinque operatori economici con i requisiti, il testo finale inviato al Colle cita l'**articolo 32 della direttiva Ue 2014/24**, che non prescrive questo obbligo di valutazione comparativa tra cinque soggetti, dunque legittimando l'affidamento diretto.

Il decreto precisa che l'affidamento degli appalti dovrà avvenire «ad uno o più operatori economici che non abbiano alcuna partecipazione diretta o indiretta in società concessionarie di strade a pedaggio, ovvero siano da queste ultime controllate o comunque ad esse collegate, anche al fine di evitare un indebito vantaggio competitivo nel sistema delle concessioni autostradali». Dunque: **divieto di affidare i progetti a Spea e i lavori a Pavimental (entrambi Gruppo Atlantia), ma anche ad altre società legate alle concessionarie**, ad esempio la piemontese Itinera del Gruppo Gavio. Il commissario potrà però, motivandolo, affidare direttamente i progetti a Italferr (società di Fs, numero uno in Italia tra le società di ingegneria), e i lavori a una cordata che comprenda Fincantieri, seppure non in ruolo di capogruppo (Fincantieri Infrastructure, non in possesso della qualifica generale OG3 per fare ponti, dovrà essere in cordata con una grande impresa generale di costruzione).

Resta invece certo, come nelle bozze, che **Autostrade per l'Italia**, attuale concessionario dell'autostrada A10, **sarà chiamato a pagare** la ricostruzione **ma senza poi avere alcun ruolo** nella stessa, né come stazione appaltante, né come progettista, né nei lavori. Se così sarà anche la versione finale del decreto la società difficilmente sarà disposta a pagare, e probabilmente farà ricorso al Tar contro il primo provvedimento attuativo della legge, forse già contro il Dpcm di nomina del commissario.

Per garantire comunque il **finanziamento della ricostruzione del ponte**, infatti, l'articolo 1 comma 6 del decreto stanziava 360 milioni di euro, 30 milioni all'anno dal 2018 al 2029, per coprire le spese stimate ad oggi per tutta la ricostruzione del sistema viabilistico, risorse che il commissario – se Aspi non paga entro 30 giorni dalla richiesta – potrà farsi anticipare dalle banche pagando interessi non superiori a quello di riferimento della Bce maggiorato di tre punti percentuali.

SPESE E COPERTURE

Il decreto legge Genova inviato il 27 settembre al Quirinale prevede **spese complessive per 645 milioni di euro**, di cui 360 milioni provvisoriamente stimati per la ricostruzione del ponte e la viabilità complementare e 285 milioni (fino al 2022) per gli indennizzi e le misure di sostegno economico. Nel caso delle infrastrutture le spese (360 mln) saranno coperte con taglio del Fondo investimenti (30 milioni all'anno dal 2018 al 2029), in attesa che dopo le prevedibili cause in tribunale Autostrade paghi il conto (come previsto dal decreto). Per gli altri 285 milioni l'articolo 46 prevede le coperture utilizzando vari fondi emergenziali già presenti in bilancio, con oneri per 285 milioni fino al 2022, e poi altri 22.5 milioni all'anno dal 2023, (ma senza specificare per quanti anni).

Nell'ultima versione del decreto legge Genova, quella bollinata dalla ragioneria e inviata al Quirinale, si stabilisce che la nomina del Commissario straordinario per la ricostruzione, che dovrà avvenire con Dpcm entro 10 giorni dalla

pubblicazione del Dl in Gazzetta, sarà «**sentito il presidente della Regione Liguria**». La formula è «sentito» e non «d'intesa». Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, dunque, prima di scegliere il commissario dovrà consultarsi con il governatore Giovanni Toti, ma alla fine potrà decidere in autonomia anche contro la volontà del presidente ligure.

Il Commissario straordinario per Genova potrà agire in deroga a ogni legge, ma non in materia penale. È stata precisato nell'ultimo testo del decreto, ora all'esame del Quirinale. Nella precedente bozza l'articolo 1 comma 5 rendeva il commissario una specie di James Bond con licenza di uccidere (almeno in via teorica, naturalmente). Nell'ultimo passaggio è stato invece precisato che le leggi penali deve rispettarle: «il commissario straordinario opera in deroga a ogni disposizione di legge extrapenale, fatto salvo il rispetto dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea». La norma resta comunque molto innovativa: finora anche i super-commissari, come quello dell'Expo Milano, avevano poteri in deroga minuziosamente elencati dalla legge, con liste anche di pagine di tutte le norme a cui potevano derogare.

NIENE NUOVI FONDI AL TERZO VALICO

Non compaiono più nella bozza del Dl Genova “bollinato” i fondi per il Terzo Valico dei Giovi. Nel testo inviato al Colle non c'è il comma 3 dell'articolo 16, che prevedeva di assegnare al sesto lotto del Terzo Valico 791 milioni di euro ad integrazione del finanziamento già disponibile. In una precedente bozza su questo comma era indicata la contrarietà del Ministero delle infrastrutture e trasporti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA