

Anac: «Sul Ponte troppi vantaggi ai privati» Salvini: dopo decenni è una sfida da vincere

Stretto di Messina
Proseguono alla Camera
le audizioni preliminari
alla conversione in legge

«Il decreto legge n. 35 sul Ponte sullo Stretto di Messina, essendo entrato in vigore facendo proprio il progetto dei privati del 2011, ha determinato una posizione di vantaggio del Contraente generale privato». È Giuseppe Busia, presidente di Anac, a contare le spine nel fianco dell'opera nel corso delle audizioni snocciate di fronte alle commissioni Ambiente e Trasporti della Camera. Per il ministero delle Infrastrutture invece quella del Ponte «è una sfida che il vicepremier e ministro Matteo Salvini intende vincere, dopo decenni di studi e dibattiti».

Dopo le relazioni positive di tecnici ed esperti sull'opportunità del progetto e i suoi riflessi positivi sul territorio e sull'economia del Mezzogiorno, il clima cambia e arrivano le dolenti note sulle procedure per "resuscitare" un'opera da variati miliardi (il Def ne ha contati 13,5 miliardi ma sono tutti da trovare). Le perplessità di Anac partono dal progetto «riconosciuto come valido nel 2023» ed «evitando la gara pubblica, senza aver risolto il contenzioso precedente». Un altro rivolto a governo e Parlamento per modificare il testo del provvedimento che secondo l'autorità anticorruzione assegna «al privato un notevole potere contrattuale». Sono due le modifiche più urgenti da introdurre secondo Busia: spostare in capo al pubblico la gestione delle modifiche del progetto e l'annosa questione del

contenzioso pregresso. «Il decreto fa accettare al pubblico il progetto dei privati, senza chiedergli di rinunciare al contenzioso in corso con lo Stato, e non stabilisce obblighi in capo al Contraente generale sui tempi di realizzazione dell'opera, i costi, l'assunzione di tutti i rischi», ha detto Busia ai deputati. Infine la questione del perimetro contrattuale, requisito necessario secondo la direttiva appalti per non ricorrere nuovamente alla gara. Anac ha ricordato infatti «che la decisione di non fare la gara sta in piedi rispettando i vincoli europei solo se non si aumentano i costi oltre il 50% di quanto originariamente previsto (4 miliardi e 300 milioni nel 2002, saliti a 8 miliardi nel 2011)».

E mentre lunedì sono arrivate le indicazioni sui finanziamenti che dovrebbero arrivare sull'opera attraverso il fondo Cese e quelli di coesione, ieri è stato il turno anche degli amministratori locali. Va dritta al punto la sindaca di Villa San Giovanni Giuseppina Caminiti. E chiede un ruolo attivo del suo territorio nell'ambito del progetto: «Se la decisione politica è stata assunta - dice - permetteteci comunque la governance del territorio nella fase del cambiamento, della trasformazione, così da ridisegnare la nostra città». A zero euro di costi, Caminiti chiede che la sua città e quella di Messina siedano nel Cda della Società dello Stretto e anche una rimodulazione in chiave espansiva della Zes. E a pro-

posito di Zone economiche speciali spinge sull'opera, tra gli altri, anche il commissario straordinario della Zes Sicilia occidentale Carlo Amenta: «La Sicilia - ha detto - perde circa 6,5 miliardi di euro all'anno, in termini di Pil, a causa della condizione di insularità. Un collegamento stabile certamente ha un impatto riducendo questa insularità».

Insiste sulla necessità di potenziare le infrastrutture ferroviarie e stradali calabresi il governatore Roberto Occhiuto che, dice, «devono essere considerate infrastrutture complementari al Ponte». Sulla stessa lunghezza d'onda ma in chiave più estesa l'Ance che per bocca di Michele Pizzarotti, presidente del comitato grandi infrastrutture, parla di «integrazione territoriale».

Le audizioni si chiudono qui, da oggi inizia l'esame del decreto.

— F.La.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La sindaca di Villa San Giovanni: «Fate sedere noi e Messina nel Cda della Società Ponte sullo Stretto»



Peso: 17%

Ponte Messina, Busia: occhio a vincoli Ue, con aumento costi oltre il 50% serve una nuova gara

di Mauro Salerno

18 Aprile 2023

Il presidente dell'Anticorruzione chiede al Parlamento anche di imporre al general contractor vincoli su tempi e costi del progetto per evitare di favorire la parte privata rispetto all'interesse pubblico

Fare attenzione ai vincoli europei che impongono di fare una gara in caso di aumento eccessivo dei costi del progetto. È il suggerimento che il presidente dell'Autorità Anticorruzione (Anac) Giuseppe Busia ha rivolto al Parlamento, nel corso dell'audizione sul decreto legge 35/2023 che ha risvegliato dal sonno il progetto del Ponte di Messina, con un costo che il Def ha rivalutato in 13,5 miliardi cui sono da aggiungere almeno 1,1 miliardi per le opere ferroviarie complementari lato Calabria e Sicilia. L'attenzione di Busia si è concentrata inizialmente sulla scelta del governo di non rifare una gara ma di resuscitare il progetto aggiudicato con il bando del 2004 (al costo di 3,9 miliardi). «Esiste un vincolo europeo, previsto dall'articolo 72 della direttiva appalti, che opportunamente il decreto richiama, che stabilisce alcuni paletti da non superare se si vuole evitare la gara», ha spiegato Busia. Tra questi Busia ha citato in particolare il vincolo di non superare con l'aumento di costi il 50% dell'importo originario del contratto. «Questo aspetto - ha sottolineato Busia - impone una verifica attenta del Parlamento sulla scelta di non effettuare una nuova gara».

Busia ha anche posto l'accento sulla necessità di rafforzare il decreto per evitare «che sia eccessivamente sbilanciato a favore della parte privata» nel rapporto tra general contractor (il consorzio Eurolink guidato da Webuild) e la rediviva società Stretto di Messina, in qualità di concessionaria del Ponte. «È essenziale che ci sia un reale trasferimento del rischio nei confronti del general contractor», ha detto Busia. Su questo aspetto il presidente Anac ha suggerito di inserire nel decreto misure «che vincolino il general contractor al rispetto di tempi e costi con la previsione di penali». Quanto ai rischi legati a subappalto e infiltrazioni criminali Busia ha ricordato che «sia nel codice attuale che in quello che entrerà in vigore a luglio è prevista la possibilità di limitare i subaffidamenti a cascata» in caso di opere di particolare complessità.

Tornando sui costi dell'opera Busia ha sottolineato che nel Dl 35/2023 all'esame del Parlamento non sono definiti. «Mentre nel 2012 si legava la realizzazione alla sostenibilità dell'opera - ha detto Busia - questo elemento ora non c'è. Mentre - ha aggiunto - vi sono elementi che fanno prevedere un consistente aumento dei costi, non solo legato all'aumento dei prezzi dei materiali, ma anche al tempo trascorso. Il progetto del Ponte è vecchio di dieci anni e nel frattempo materiali e tecniche costruttive hanno subito importanti evoluzioni». Busia ha anche suggerito di chiarire quale «sia la normativa da applicare al progetto», se il vecchio o il nuovo codice degli appalti, «perché dal decreto non appare chiaro» e anche di integrare il provvedimento rafforzando i controlli sull'aggiornamento del progetto definitivo affidato allo stesso progettista dell'opera. «Bisognerebbe condizionare questo sviluppo almeno alla conclusione del contenzioso sull'appalto - ha detto il presidente dell'Anac - e poi chiedere che l'aggiornamento del progetto, da cui dipenderà in gran parte la definizione dei costi del Ponte, sia almeno vagliato dalla società concessionaria», prima di essere esaminato dal Cipess.

Ance: ok al Ponte, ma recuperare gap infrastrutturale tra Nord e Sud

Una valutazione positiva sul rilancio del progetto è arrivata dai costruttori dell'Ance che chiedono però anche attenzione e fondi dedicati anche al recupero generale del gap infrastrutturale del Mezzogiorno. «Il Ponte - ha detto il vicepresidente e dell'associazione nazionale costruttori Michele Pizzarotti, anche presidente del Comitato grandi infrastrutture dell'Ance - avrà un'utilità massima se accompagnato agli interventi di efficientamento delle



reti trasportistiche di tutto il Mezzogiorno, che sono ancora lontani dagli standard minimi». Intervenedo in audizione alla Camera sul decreto legge che rimette in pista il Ponte di Messina (Dl 35/2023) Pizzarotti ha citato dati che evidenziano la distanza tra Nord e Sud in termini di ferrovie (49 km di ferrovie per mille km di superficie contro i 63 km del Nord e i 56 del Centro) e autostrade (18 km per mille km di superficie, contro i 30 del Nord e i 20 del Centro). Distanze simili si registrano anche sui servizi pubblici come il ciclo idrico con dati di perdite di acqua che si attestano al 52,3% al Sud contro una media italiana pure elevata del 43 per cento. «Il Ponte - ha aggiunto Pizzarotti - rappresenta una sfida estremamente complessa che l'industria delle costruzioni italiana può essere in grado di affrontare garantendo massima sostenibilità».

