



IL RETROSCENA

di ANTONIO FRASCHILLA ROMA

Dai costi stimati male al progetto carente le ragioni della bocciatura

Criticare dai giudici contabili le procedure di gara, l'assenza di pareri e la mancanza di previsioni aggiornate sui budget

La procedura di appalto, la stima dei costi, i mancati pareri di organismi terzi e le carenze nel progetto definitivo. La Corte dei conti, che ha bocciato la delibera Cipess del governo Meloni che stanziava 13,5 miliardi di euro per il ponte sullo Stretto, renderà note nei prossimi giorni le motivazioni nel dettaglio. Ma gli argomenti chiave sono stati messi già nero su bianco dalla magistrata relatrice Carmela Mirabella e dai suoi colleghi della sezione nell'udienza di mercoledì scorso che ha portato alla decisione di non dare l'ok alla delibera.

Il vecchio appalto

Il governo Meloni ha rimesso in piedi la vecchia gara bandita nel 2003 e aggiudicata nel 2006 al consorzio Eurolink per una importo di circa 8 miliardi a carico dei privati, che in cambio avrebbero poi avuto la gestione dei pedaggi. «La concessione del 2003 - ha detto Mirabella in udienza - non prevedeva garanzie a carico dello Stato. Con la legge di bilancio 2023 si è deciso di finanziare l'opera solo con risorse dello Stato. Ma è chiaro che sono cambiati i termini della gara: magari se un operatore economico avesse saputo che la spesa era a carico dello Stato avrebbe partecipato». Secondo i magistrati non aver fatto una nuova gara rischia di far aprire una procedura di infrazione: le norme Ue obbligano a indire nuove gare se cambiano i termini e se il costo cresce di più del 50 per cento. «Non vi è univoca evidenza del mancato superamento del limite del 50 per cento», la tesi della Corte dei conti.

La quantificazione dei costi

Altro argomento «delicato» messo sul tavolo dai magistrati contabili è la quantificazione dei costi, per una cifra complessiva, comprese le opere accessorie, pari a 13,5 miliardi di euro. Le schede allegate al Piano economico finanziario per i magistrati erano incomplete: «Quando abbiamo fatto rilevare che c'erano schede non chiare per la quantificazione dei costi - ha detto la magistrata in udienza - dai ministeri ci hanno risposto che ci avevano fornito per errore documenti non aggiornati. Questo è davvero un fatto singolare: come possiamo approvare una delibera di questa portata con documenti errati?».

L'opera definita strategica

Per accelerare le procedure autorizzative il governo ha poi dichiarato l'opera necessaria e urgente per motivi anche strategici militari all'interno delle richieste della Nato: «Restano dubbi - hanno detto i magistrati in udienza - anche sulla decisione



La provocazione di Filippo Sensi del Pd mostrata al Senato dopo il voto sulla riforma della giustizia

di procedura straordinaria per opera di necessità e urgenza. La delibera approvata in Cdm si basa su un parere non firmato e solo trasmesso dal Mit. Mancano inoltre le spiegazioni tecniche sulle deroghe alle norme chieste dalla procedura straordinaria cosiddetta Iropi e con un report sul quale non c'è una firma». Nessun dirigente ha firmato un documento chiave come questo.

I mancati pareri di enti terzi

Altro punto contestato è quello dell'assenza di un parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici su progetto e costi. Il parere era stato dato nel 1997 su un progetto di massima. Secondo la società stretto di Messina adesso basta il parere del Comitato scientifico appositamente nominato per realizzare l'opera. Non la pensano così i magistrati contabili, che nella delibera che deferiva all'organismo collegiale la scelta della bollinatura, hanno scritto: «In ragione dei tempi che hanno caratterizzato la gestione dell'opera sono intervenute significative soluzioni di continuità nelle diverse fasi della sua progettazione per cui potrebbe ritenersi che la precedente valutazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici sia venuta meno o, comunque, risulti gravemente inficiata sotto il profilo della necessaria attualità e concretezza. In ogni caso non appare fondata la dedotta fungibilità delle valutazioni del Comitato scientifico». Inoltre per i magistrati «anche il mancato coinvolgimento della Autorità dei trasporti per un parere sul piano delle tariffe è una grave mancanza». Infine sono state fatte osservazioni dal ministero dell'Ambiente al progetto definitivo: osservazione che la Stretto di Messina ha detto di voler rispettare nel progetto esecutivo, che al momento non c'è. Per i magistrati quindi oggi si approverebbe una spesa che potrebbe crescere ancora. Insomma, se confermate nelle motivazioni che saranno rese note nei prossimi giorni queste contestazioni, sembra difficile che il governo se la possa cavare approvando una nuova delibera Cipess con qualche correzione.

LE TAPPE

L'approvazione della delibera e lo stop dei magistrati

- 1 Su richiesta del governo il Cipess il 6 agosto approva la delibera che impegna lo Stato per una spesa di 13,5 miliardi di euro per il Ponte
- 2 La delibera viene inviata a fine settembre alla Corte dei conti per la cosiddetta bollinatura
- 3 Lo scorso 19 ottobre la magistrata relatrice "deferisce" la decisione di bollinare la delibera alla sezione collegiale sollevando diversi dubbi
- 4 Lo scorso 29 ottobre la sezione collegiale ha accolto i dubbi sollevati dalla magistrata relatrice e non ha bollinato la delibera rimandandola al Cipess



GIORNALISMO INFORMATICO