

Per il Ponte sullo Stretto la mina vecchi contratti, governo in cerca di soluzioni

La cancellazione dei contratti nel 2012 è valsa una serie di ricorsi per un valore, allora, di 790 milioni di euro

Infrastrutture

Il Colle bocchia la reviviscenza degli accordi sottoscritti con le società costruttrici

Le Infrastrutture al lavoro per una formula giuridica che eviti l'azzeramento

Flavia Landolfi

Il day after del Cdm che - salvo intese - ha approvato la bozza di decreto-legge salva-Ponte si consuma sotto il segno delle interlocuzioni tra ministero delle Infrastrutture, Palazzo Chigi e il Quirinale. Interlocuzioni piuttosto intense visto che il Colle ha aperto un faro sul provvedimento sollevando forti perplessità su un aspetto, forse il più delicato in questa difficile partita della riaccensione dei motori dell'infrastruttura: quelle cioè di strappare i contratti «caducati» alla cancellazione e restituirli a una nuova vita «senza soluzione di continuità», come recita il testo. Per il Quirinale questo passaggio va rivisto radicalmente, forse cancellato del tutto. Fatto sta che in queste ore si sta lavorando di lima per trovare una soluzione, un piano B che salvi il cuore del provvedimento senza scossoni giuridici. Le verifiche sono anche su altri passaggi ma questo è quello più complesso da quando il governo ha dichiarato di voler procedere con il progetto originario, intorno al quale in questi anni sono fioccate cause milionarie.

È questo il nodo dei nodi, quello che funesta le notti dei tecnici alle prese da mesi con una quadra difficile da scovare: da un lato la corsa veloce verso il cantiere, dall'altro il rispetto di tutte le regole, comprese quelle sulla concorrenza e con un occhio alle casse dello Stato.

Ma qui facciamo un passo indietro. Tutto nasce nel 2012 quando il governo Monti passa un colpo di spugna sopra i contratti sottoscritti tra l'allora Società dello Stretto Spa (controllata da Anas) e il consorzio Eurolink con a capo Impregilo (ora Webuild) come general contractor dell'opera e Parsons Transportation come consultant manager. La parola fine al progetto del Ponte, contenuta in un decreto e decisa per ragioni di sostenibilità economica non è però stata indolore. Le società, compresa la stessa Società dello Stretto, hanno chiesto danni, indennizzi e risarcimenti per la risoluzione anticipata degli accordi. In particolare Eurolink per 700 milioni di euro, Parsons Transportation per 90 milioni e la Società dello Stretto per altri 320 milioni di euro. La vicenda giudiziaria di questi ricorsi è intricatissima: basti ricordare che la questione dei risarcimenti è finita addirittura in Corte costituzionale che nel 2019 ha stabilito il perimetro degli indennizzi da corrispondere alle società maggiorato del 10%. Ora il decreto-legge, all'articolo 4, resuscita i vecchi accordi stabilendo la rinuncia a ogni rivalsa attraverso atti aggiuntivi e la prosecuzione, come se nulla fosse, dei rapporti contrattuali «caducati». C'è quindi un nodo giuridico legato al fatto che il progetto non contenga nuove gare; c'è l'occhio vigile dell'Europa e infine anche la percorribilità di una soluzione simile, dal momento che la rinuncia a ogni azione è volontaria e probabilmente non gratuita.

Ma intanto il vicepremier e ministro Matteo Salvini tira dritto: «Sto sbloccando cantieri in tutta Italia, il

ponte sullo Stretto costa di più non farlo che farlo, gli italiani hanno già speso centinaia di milioni di euro senza che si sia ancora posata una pietra». E aggiunge che «in poco tempo si ripagherà e da tutto il mondo verranno ad ammirare l'ingegneria italiana».

Ci va con i piedi di piombo invece l'ex ministro Graziano Delrio oggi senatore del Pd: «Sul progetto del Ponte riproposto oggi a distanza di 20 anni fu condotto da vari governi, Monti in primis, un'analisi puntuale e accuratissima che alla fine aveva sconsigliato di proseguire su quel progetto perché insostenibile dal punto di vista finanziario: si trattava di un costo costruttivo di circa 4 miliardi di allora con un project financing tutto a favore dei privati ai danni delle casse dello Stato - dice - il progetto era da accantonare anche perché presentava una serie di anomalie come l'assenza di una serie di autorizzazioni ambientali e tecniche. Ripartire da lì significa propaganda e non realismo».

Guarda ai riflessi economici di un'opera che collegherebbe Calabria e Sicilia e rientrerebbe nelle reti Ten-t il ministro delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso: realizzarlo, dice il ministro, «significa decine di migliaia di posti di lavoro diretti, ma soprattutto significa in qualche misura anche la rinascita della siderurgia e dell'acciaieria italiana». E aggiunge che «si può fare e si può fare in pochi anni. E questo andrà a beneficio di tutto il Mezzogiorno, certamente della Sicilia e della Calabria».

Tutto è ancora in ballo però, in attesa di trovare una quadra su come ripartire senza rischiare procedure di infrazione o altri stop di cui è costellata la tormentata vicenda di quest'opera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I NODI

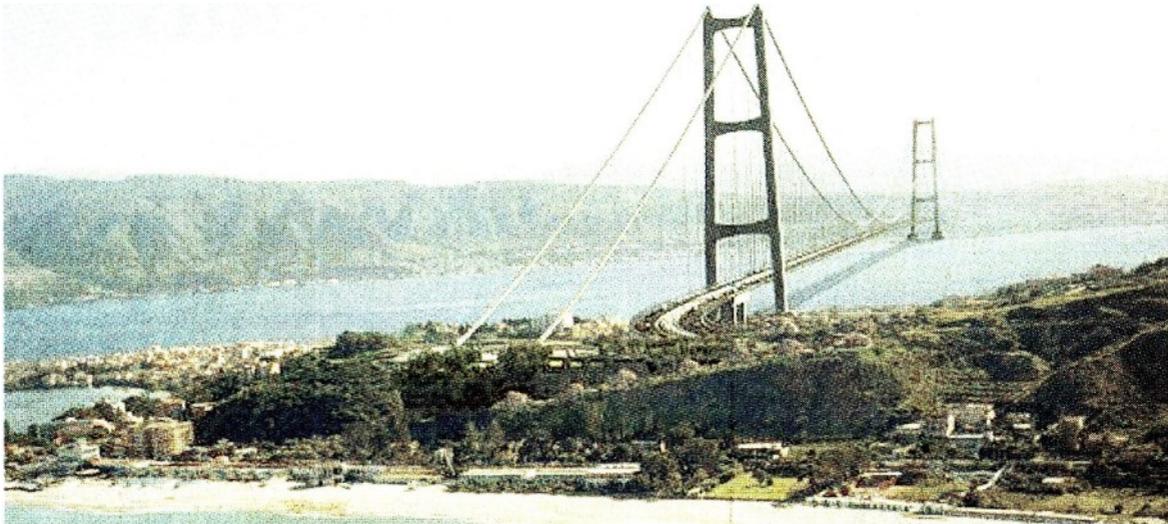
790⁰²⁰⁵³2024⁰²⁰⁵³**Il contenzioso in essere**

Ammontano a circa 790 milioni i danni chiesti in sede giudiziaria dal consorzio Eurolink allora capeggiato da Impregilo per la cancellazione dei contratti stabilita per decreto dal governo Monti e da Parsons Transportation: il risarcimento richiesto è rispettivamente di 700 e 90 milioni.

Con il decreto legge si prevedeva all'articolo 4 di "rianimare" tutti i contratti «caducati» con l'eccezione di quello per il servizio di monitoraggio ambientale. Il testo prevede quindi «la prosecuzione senza soluzione di continuità del rapporto contrattuale inerente alla realizzazione dell'opera tra la società e il contraente» con la sottoscrizione degli atti aggiuntivi di rinuncia a ogni pretesa.

Progetto esecutivo

Viene rispolverato il vecchio progetto a una sola campata da 3,3 km e due piloni che secondo il cronoprogramma dovrà essere reso esecutivo entro il termine del 31 luglio 2024. Il decreto sulla scia della legge di Bilancio 2023 recupera la Società Stretto di Messina messa in liquidazione più di 10 anni fa e rendendola una società in house alla quale partecipano per una quota del 51% Anas, Regione Calabria, Sicilia, oltre che Mef e Mit. La concessione, secondo la bozza, avrà durata trentennale. Solo nel caso di una mancata ridefinizione dei rapporti con il general contractor (Eurolink) e con il project management consultant (Parsons Transportation) il decreto prevede l'entrata in scena di un commissario straordinario.



Campata unica da 3,3 chilometri. Una elaborazione grafica del progetto