

Imprese

Ponte Stretto, Busia: resta incompatibilità con norme Ue su appalti, serve nuova gara

Il presidente dell'Anac ascoltato in Senato sulla conversione del Dl commissari. Ciucci: gara coerente con norme Ue. Corsini (A24-A25): cantierizzati 3 miliardi. Ance: caro materiali e il pagamento delle imprese sono emergenze

di Massimo Frontera

24 Marzo 2026

«Il legislatore nazionale non può risolvere il principale problema del progetto del Ponte sullo Stretto, che è quello della compatibilità con la normativa europea sui contratti pubblici». Il presidente dell'Anac, Giuseppe Busia, ascoltato dalla commissione Lavori pubblici del Senato sulla conversione in legge del decreto commissari contenente, tra le altre cose, norme ad hoc sull'iter del Ponte, mette subito in chiaro un argomento "dirimente" legato all'opera, anzi il «principale problema del Ponte sullo Stretto», che è appunto quello posto dall'articolo 72 della direttiva europea che impone una nuova gara nel caso cambi la natura del contratto e, in ogni caso, quando il costo dell'opera cresca del 50% rispetto all'importo del contratto iniziale. L'argomento della compatibilità con le norme Ue sugli appalti, chiarisce Busia, è inaggirabile e «non è risolto dal decreto», anche considerando l'interpretazione più favorevole, cioè riferita a un costo "intermedio" di 6,7 miliardi invece dei 3,9 miliardi iniziali del primo progetto. Fin dal 2023, ricorda infatti Busia, l'Anac ha segnalato che rispetto al primo schema di gara in cui il costo ricadeva per il 60% sull'affidatario privato, si è approdati a uno schema completamente diverso in cui veniva garantito un investimento interamente pubblico. «Questo - sottolinea Busia - cambia concretamente il quadro - e quindi richiede una nuova gara».

Quanto alla questione del prezzo, Busia ha concesso che nell'interlocuzione con Bruxelles c'è un margine per individuare l'esatta soglia di partenza del costo, in ragione dell'entrata in vigore della direttiva Ue in un tempo successivo alla prima originaria individuazione del prezzo di 3,9 miliardi circa. In questo caso il nuovo costo, aggiornato in un tempo successivo, sarebbe appunto quello di 6,7 miliardi circa. Tuttavia, «anche se si facesse riferimento alla soglia del 2012 per calcolare il limite del 50% - cioè nell'interpretazione più favorevole - si sarebbe comunque al limite dell'attuale costo di 13,5 miliardi, e con il rischio molto alto di sfiorarlo, perché non siamo ancora arrivati al progetto esecutivo».

Peraltro, ai fini di una maggiore chiarezza sui costi, Busia propone individuare il costo del progetto esecutivo procedendo «non per fasi, come è stato previsto, ma unitariamente, per avere anche un quadro dei costi, e dunque anche una stima attendibile dei costi complessivi». Infine, Busia segnala che «il contratto, ha dimostrato, alla prova dei fatti, di non aver trasferito tutti i rischi sull'operatore privato».

Opposto il punto di vista di Stretto di Messina Spa, società concessionaria per l'affidamento e la gestione dell'opera, intervenuta successivamente. «La gara del 2004 - ha affermato Ciucci sempre parlando ai senatori dell'VIII commissione del Senato - era per la scelta di un contraente generale cui affidare la progettazione ed esecuzione dell'opera e non era un Ppp, che in quel caso avrebbe trasferito al privato il rischio finanziario dell'opera». In altre parole, Ciucci ha sostenuto che il contratto iniziale, fermato nel 2013 e poi "resuscitato" dieci anni dopo dal governo Meloni, non ha cambiato natura. «Il contratto iniziale - ha precisato Ciucci - già prevedeva una indicizzazione dei prezzi». Ciucci ha peraltro riferito che la società, oltre a essere in dialogo con la Commissione europea sulle questioni ambientale e contrattuale, ha provveduto a richiedere i pareri al Consiglio superiore dei Lavori pubblici e all'Autorità di regolazione dei trasporti (due mancanze rilevate dalla Corte dei Conti indicate nelle motivazioni con la quale ha riacquisito il visto di legittimità alla delibera Cipess del 6 agosto).

Sull'incremento del costo del progetto e sul rispetto del limite del 50% in più sul corrispettivo, Ciucci ha confermato la tesi del governo, e cioè che l'incremento è legato «non a varianti di lavori ma in modo prevalente - ma pressoché esclusivo - all'aumento dei prezzi dei materiali», che sono espressamente esclusi

dalla direttiva appalti dalle cause di incremento dei costi che impongono una nuova gara. «C'è un perfetto rispetto dell'articolo 72», ha concluso Ciucci in esatta opposizione alla tesi del presidente dell'Anac. Con uno slancio di ottimismo Ciucci ha aggiunto che «riteniamo che l'intero iter approvativo possa essere concluso entro l'estate di quest'anno e che la fase realizzativa dell'opera possa partire nell'ultimo trimestre 2026». A dare un'idea di questo incidano sui contratti in corso gli incrementi dei materiali nei giorni successivi all'attacco in Iran di Usa e Israele, è stato il vicepresidente dell'Ance per i lavori all'estero Federico Ghella, anche lui ascoltato in Senato sul provvedimento all'esame dell'VIII commissione.

«Il prezzo del petrolio, nella prima metà di marzo - ha ricordato Ghella - ha registrato un incremento di oltre il 30%, mentre il gasolio e il gas naturale hanno raggiunto aumenti ancora più elevati, oltre, rispettivamente a 46% e 55%». «Tra i principali materiali da costruzione - ha aggiunto - il prezzo del bitume sta registrando aumenti esponenziali, raggiungendo in pochi giorni il +50%: oggi un'opera di pavimentazione stradale costa il 25% in più rispetto ad un solo mese fa. Qualora tale scenario dovesse protrarsi, si rischia di compromettere la regolare prosecuzione dei lavori, con possibili rallentamenti o sospensioni dei cantieri e ricadute negative sull'intera filiera delle costruzioni». Da qui la richiesta dell'Ance di «chiarire che tali aumenti dei materiali e/o le conseguenti difficoltà di approvvigionamento in atto, essendo del tutto imprevedibili, possono considerarsi come causa di forza maggiore».

L'Ance ha posto inoltre con forza il tema dei pagamenti alle imprese. Il trasferimento di 2,8 miliardi a Rfi, previsto dal decreto, è visto con favore, considerando che la società «ha accumulato un livello di indebitamento significativo», con «ripercussioni concrete sui pagamenti verso le imprese esecutrici mettendo a rischio, l'avanzamento dei lavori». Ma il problema non è limitato ai lavori ferroviari. «Le criticità relative ai tempi di pagamento - ha sottolineato Ghella - riguardano tutti gli enti appaltanti italiani, a partire dall'Anas; pertanto, non è più rinviabile trovare una soluzione complessiva. A queste si sommano i ritardi nell'erogazione dei fondi previsti per il caro materiali: ad oggi, le imprese vantano più di 2 miliardi di euro di mancati ristori per lavori realizzati da più di un anno». Il «combinato disposto» tra rallentamento dei flussi economico-finanziari e incrementi dei costi dei materiali è una miscela esplosiva «che rischia di compromettere la sostenibilità economico-finanziaria degli interventi infrastrutturali».

La Commissione del Senato, ha ascoltato tra gli altri, anche il commissario di governo alla messa in sicurezza antisismica della A24-A25, Marco Corsini. «Abbiamo affidato lavori per tre miliardi di euro per la messa in sicurezza di 73 viadotti, che rappresenta circa il 25-30% di tutti i viadotti dell'Autostrada».

Positivo, infine, il giudizio dell'Oice sul decreto. Secondo il presidente Giorgio Lupoi, «è assolutamente apprezzabile il lavoro svolto, pur ritenendo che il ricorso sempre più frequente alla figura commissariale meriti una riflessione condivisa con la Commissione per rafforzare il processo ordinario. Valorizzare adeguatamente le fasi di programmazione e progettazione, con il supporto e la sussidiarietà che possono svolgere le società di ingegneria e architettura, consentirebbe di prevenire molte delle criticità che oggi richiedono poteri speciali. Le deroghe, necessarie, non devono intaccare i principi cardine del nuovo Codice dei contratti pubblici, innovazione fondamentale che deve guidare anche l'operato dei commissari. In particolare chiediamo il pieno rispetto dell'equo compenso e dell'equilibrio contrattuale, oltre che naturalmente del principio del risultato, ragione stessa per cui vengono attribuite le deleghe commissariali. Altrettanto essenziali restano il divieto di affidamento al prezzo più basso e le garanzie di accesso al mercato a tutela delle PMI. Tutti riferimenti che ci auguriamo possano trovare spazio come emendamenti al testo presentato dal Governo».