

**Tra Reggio e Messina**

Quei piloni a rischio sismico



Un'elaborazione grafica del ponte sullo stretto di Messina

**La società pubblica e il general contractor**

La Società Stretto di Messina è stata costituita nel 1981 ed è partecipata dall'Anas all'81,8%. Il General contractor che ha vinto la gara si chiama Eurolink, associazione temporanea di imprese capitanata dall'italiana Impregilo.

→ **Il ministro Matteoli** continua a parlare di capitali privati e di project financing

→ **La verità è che** la vincitrice della gara si ritroverà in tasca i soldi dei cittadini italiani

# Lo stesso schema della Tav I privati lucrano, lo Stato paga

**Il rischio di impresa nel caso del Ponte è in capo alla Stretto di Messina spa. Una società di diritto privato ma con soci e capitale tutti pubblici: Iritecna, Anas, Regione Calabria e Regione Sicilia.**

**ROBERTO ROSSI**  
ROMA

Il 6 novembre scorso il ministro dei Trasporti Altero Matteoli dichiarò: «Confermo che il Ponte si realizza in gran parte con capitali privati attraverso il *project financing*. I capitali pubblici servono solo per le opere a terra». Ma è davvero così? Il Ponte di Messina sarà finanziato dai privati? La risposta è no. Alla fine sarà solo lo Stato a farne carico. Fu così anche con il sistema Tav. Si disse che l'opera sarebbe stata garantita dalle grandi imprese. I mille chilometri di Alta Velocità sono finiti, invece, tutti sulle spalle del cittadino. A una cifra salatissima: 32 milioni a chilometro, secondo i parametri delle Ferrovie, 60 milioni secondo le stime di comitati indipendenti. Comunque dalle tre alle cinque volte rispetto al prezzo iniziale.

**LO SCHEMA**

Per il Ponte non andrà diversamente. Lo schema o la catena contrattuale, come ci spiega Ivan Cicconi, direttore dell'Istituto per la Trasparenza Aggiornamento e Certificazione Appalti (Itaca) sono gli stessi. Come nell'Alta Velocità, l'architrave dell'inganno sta nell'affidamento «da parte dello Stato alla

Stretto di Messina Spa della concessione per la costruzione e la gestione dell'opera». Normalmente è attraverso la gestione che si dovrebbe recuperare l'investimento che si fa. È il rischio che un'impresa corre. Costruisce l'opera e poi ne gestisce i guadagni.

Ma non in questo caso. «Il rischio nel caso del Ponte è in capo alla Stretto di Messina spa. Una società di diritto privato ma con soci e capitale tutti pubblici». Come Iritecna, che è posseduta al 100% dal ministero dell'Economia, Anas spa, di proprietà del Tesoro, e quote insignifi-

**L'ulteriore problema**

«Nessuno potrà contestare costi e tempi dell'opera»

canti della Regione Calabria e della Regione Sicilia.

Il costruttore, invece, è un altro. In questo caso è un consorzio di imprese guidato da Impregilo, che assume il ruolo di «general contractor». Che vuol dire? L'affidamento a contraente generale si differenzia da un normale appalto pubblico per un elemento: «Il contraente generale - spiega Cicconi - è un concessionario. E quindi è quello che fa la progettazione esecutiva e che nomina la direzione dei lavori». In poche parole è quello che esegue i lavori e che li dovrebbe controllare.

Che cosa rischia il contraente generale? Dal punto di vista finanziario nulla. «È pagato al 100% dallo Stretto di Messina spa, con la sempli-

**Il caso**

**Morto durante il corteo  
La Rete chiede chiarimenti**



L'ex sindaco di Badolato, Franco Nisticò, è morto sabato durante la manifestazione di Villa San Giovanni contro la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina mentre parlava al pubblico, probabilmente a causa di un infarto. L'ambulanza non c'era. La Rete No Ponte nel rivolgere il «più sincero e doloroso cordoglio ai familiari di Franco Nisticò» ritiene «inconcepibile che migliaia di manifestanti debbano sfilare condizionati da un'atmosfera resa surreale dall'eccessivo dispiegamento di forze dell'ordine» e dalla «inadeguata predisposizione di presidi sanitari». Per questo ha deciso di affidarsi ad un pool di legali per ricercare eventuali responsabilità.

ce differenza, rispetto a un appalto, che anticipa circa il 20% del costo di costruzione». Ma è solo una partita di giro. Alla fine dei lavori il consorzio avrà comunque i suoi soldi indietro.

Ne deriva che il contraente generale non ha nessun interesse oggettivo e soggettivo a fare presto e bene. «Potrà aumentare i costi dell'opera, come è successo con la Tav, come vorrà. Nessuno potrà contestargli rialzi nei prezzi». In qualsiasi caso, sia ci metta cinque anni, come scritto nel contratto, sia venti come è plausibile avvenga, è pagato al 100% da Stretto di Messina spa.

**CHI GUADAGNA E CHI PERDE**

In sostanza, lo schema consente di avere due piccioni con una fava. Permette alle grandi imprese costruttrici di avere guadagni sicuri ma anche alle banche di fare affari certi. In che modo? Siccome Stretto di Messina è una spa, e quindi è fuori dai conteggi del Parametro di Stabilità europei, può richiedere qualsiasi tipo di finanziamento. Di solito i prestiti e relativi interessi sono coperti attraverso la gestione dell'opera (in questo caso i pedaggi). «Ma è stato calcolato - spiega Cicconi - che per recuperare l'investimento sul Ponte solo con gli introiti di gestione occorrono dai 150 ai 200 anni». Un lasso di tempo un po' troppo lungo per le banche.

Quindi sarà lo Stato a dover sborsare subito i soldi. «È il cosiddetto debito a babbo morto». Proprio come successo con la Tav nel 2006. Quando pagammo alle banche 13 miliardi di euro. In contanti. ♦