

undefined

Rixi: «Per il Ponte costo fino a 13,5 miliardi» Ma l'opposizione insorge: è un pasticcio

Infrastrutture

Ieri il varo del decreto nelle commissioni, oggi in Aula alla Camera

Flavia Landolfi

ROMA

«L'emendamento riformulato con il parere positivo del Mef ha l'unico intento di spiegare il meccanismo di calcolo dell'adeguamento dell'opera». Il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi ribadisce quello che ha argomentato qualche ora prima davanti ai deputati raccolti in seduta congiunta delle commissioni Ambiente e Trasporti. Innanzitutto che «nel 2011 il costo era di 8,5 miliardi» mentre oggi «è salito a 13,5 miliardi complessivamente». L'occasione è il varo del decreto Ponte atteso oggi stesso in Aula a Montecitorio per la discussione generale per poi essere sottoposto al voto di fiducia già forse lunedì prossimo. «Serviva chiarezza per spiegare come siamo arrivati alla cifra inserita nel Def di 13,5 miliardi di costo che è il tetto massimo nella situazione corrente», spiega Rixi.

Prova a gettare acqua sul fuoco il vice di Salvini al ministero delle Infrastrutture dopo l'ennesima giornata di fuoco tra maggioranza e opposizione intorno a un'opera tra le più contestate, di certo la più annunciata e affossata. I numeri sono ancora aleatori, stimati su scenari possibili, non certi e



Il collegamento.

È atteso entro l'estate del 2024 l'aggiornamento del progetto



Per i dem Barbagallo e Simiani c'è il rischio del cartellino rosso dalla Ue: «Sforato il tetto del 50%»

dettagliati. Quelli sicuri approderanno nella legge di Bilancio. Per il solo Ponte si parla di una forchetta che va dai 6,7 miliardi del 2011 ai 7-9 miliardi di oggi.

«Era necessario individuare un meccanismo di calcolo per adeguare la spesa all'aumento dei materiali - prosegue Rixi - e quindi tenere conto per il 2022 e il 2023 dell'incremento del costo delle opere pubbliche che nel settore ferroviario è arrivato anche a sfiorare il 40 per cento». Il meccanismo di adeguamento è contenuto nell'emendamento della discordia, prima accantonato e poi riformulato che in sostanza affida a due strumenti il calcolo dell'adeguamento dei prezzi: gli indici Istat e un aggiornamento "a corpo" parametrato in base alla media delle variazioni del valore dei primi quattro progetti infrastrutturali banditi da Rfi

e Anas nell'anno 2022 (su 2021 e 2023).

È dunque intorno al nodo dei costi che si è concentrata ancora ieri la battaglia parlamentare con l'opposizione sugli scudi per via di un emendamento accantonato, riformulato con il parere del Mef e infine approvato ieri mattina. «È un pasticcio - tuona il capogruppo Pd in commissione Trasporti della Camera Anthony Barbagallo - non si capisce poi il criterio con cui si vogliono aggiornare i costi». Con l'omologo in commissione Ambiente, Marco Simiani vanno poi all'attacco sulla questione più delicata: «La modalità con cui il governo ci sta portando all'approvazione del decreto sul Ponte sullo Stretto - dicono - rischia di creare un enorme pasticcio: potremmo infatti andare incontro a rischi di contenzioso e di bocciatura da parte della Corte di Giustizia europea». In sostanza il superamento del tetto massimo del 50% dei costi rispetto a quelli previsti nel contratto originario oltre il quale - concludono i - scatta l'obbligo di una nuova gara».

Ma c'è anche un altro fronte che surriscalda gli animi: i 7 milioni di euro previsti in un emendamento approvato per la copertura dal 2024 al 2030 dei costi per una campagna di informazione e di sensibilizzazione dei territori. «Sette milioni di euro di pura propaganda sul Ponte per dire agli italiani quanto è bello: come chiedere all'oste se il suo vino è buono », incalzano Angelo Bonelli e Francesca Ghirra, deputati di Alleanza Verdi e Sinistra. L'opera? «Un pozzo senza fondo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA