

Aggiudicata la realizzazione di due tratti di Pedemontana. Balotta: “Ma i soldi non ci sono”

Pubblicato: Mercoledì 3 Marzo 2021

Dario Balotta, presidente di ONLIT (Osservatorio Nazionale Liberalizzazioni Infrastrutture e Trasporti), accende un faro sull'aggiudicazione dell'appalto da 1,8 miliardi per la realizzazione di due lotti dell'autostrada Pedemontana da parte del gruppo Webuild (Salini-Impregilo) e l'impresa Pizzarotti. Secondo l'osservatorio nazionale, come accaduto 10 anni fa, senza avere i soldi per pagare l'appalto.

«A quasi dieci anni di distanza Pedemontana riaffida la gara per il completamento (parziale) dell'autostrada, senza avere i soldi per pagare l'appalto (regola base per ogni appalto pubblico e Pedemontana è un appaltatore pubblico). 10 anni fa a vincere la gara fu Strabag e Impregilo arrivò seconda, ma l'impossibilità di avviare i lavori per mancanza di soldi si trasformò in una causa miliardaria tanto complessa da far scappare perfino Antonio Di Pietro ex presidente di Pedemontana» – scrive Balotta.

Oggi ripete l'azzardo, Il gruppo Webuild (Salini-Impregilo) e l'Impresa Pizzarotti & Co. si sono aggiudicate l'appalto del valore di 1,8 miliardi di euro per la progettazione e la costruzione delle tratte B2 (di 12,7 chilometri da Lentate sul Seveso e Cesano Maderno) e C (di 20 chilometri da Cesano Maderno alla tangenziale est di Milano A51) della Pedemontana. I lavori vengono assegnati ma senza le risorse economiche per pagarli.

Eppure **anche Pedemontana deve rispettare le regole pubbliche che impongono che prima anche di indire una gara si debba avere la copertura finanziaria**, figuriamoci aggiudicarla e con ciò accendere la responsabilità del contratto. Ma che le regole che valgono per tutti ma non valgono per Pedemontana è cosa nota, ne sa qualcosa perfino la Procura di Milano che non riuscì a decretarne il fallimento.

Ma oggi alla guida di Pedemontana non c'è presidente qualsiasi ma addirittura un ex viceministro alle infrastrutture ed ex ministro della giustizia, Roberto Castelli, che deve avere avuto ragioni forti per una scelta tanto azzardata. Quali posso essere queste ragioni? Probabilmente **l'urgenza di scongiurare i pericoli che incombono sulla Salerno-Reggio della Padania:**

- la scadenza molto prossima del termine di ottenimento dei 2 miliardi di finanziamento privato necessari a pagare il contratto, da qui a poche settimane;
- il rischio che Regione Lombardia non riesca in quel suicidio istituzionale che è far comprare un'autostrada (Serravalle che ha in pancia la Pedemontana) da una ferrovia (FNM, che già non riesce a fare il proprio lavoro) per avere in cambio 350 milioni di capitale sociale che da 10 anni i soci “dimenticano” di versare in contrasto con quanto previsto dal contratto con lo Stato;
- la scadenza degli espropri, che si starebbe cercando di rinnovare con atti illegittimiti e che se scaduti farebbero saltare il progetto;
- il rischio che emerga che la tratta D l'ultimo lotto che collega Bergamo che si dà per morta e che invece non può essere eliminata a rischio decadenza della concessione;

– soprattutto, il timore per le decisioni che sarà chiamato a prendere il nuovo Ministro, noto per il suo rigore e la sua posizione a favore delle sole opere utili e sostenibili sia economicamente che ambientalmente, e quindi l'esigenza di farlo trovare di fronte ad un fatto compiuto. Sarà anche per tutto questo che si rischia grosso pur di aggiudicare non a un soggetto qualsiasi ma al deus ex machina delle infrastrutture, quella Impregilo oggi Webuild che è riuscita nel miracolo del ponte di Genova e a cui nessuno può dire di no, forse nemmeno un Ministro.

[Orlando Mastrillo](#)

orlando.mastrillo@varesenews.it