

Il porto

# L'Autorità risponde all'Anac

## «Darsena, gestione legittima»

### La difesa del commissario Basile in una lettera già inviata a Cantone

#### I nodi

Commissione arbitrati e varianti i punti da chiarire nella nota dell'Anac

Antonino Pane

Dopo la Procura della repubblica e la Corte dei Conti, anche l'Autorità Anticorruzione diventa di casa nel porto di Napoli. Non bastavano le recenti vicende che hanno visto anche la Commissione europea indagare su presunti aiuti di stato con possibili contestazioni per decine di milioni di euro ai danni della port Authority. E non bastavano neanche i ricorsi alla giustizia amministrativa ed ordinaria per le richieste risarcitorie avanzate da alcuni concessionari, come Porto Fiorito spa che chiede all'Autorità Portuale oltre 70 milioni di euro addebitandogli le colpe per la mancata realizzazione del porto turistico a Vigliena. Il presidente designato, Pietro Spirito, troverà sulla scrivania molto dossier scottanti a cominciare proprio dall'ultimo, quello aperto dagli uomini di Raffaele Cantone.

La questione aperta con il ricorso del 5 agosto scorso all'Anac da parte del Responsabile Anticorruzione, Ugo Vestri, sull'accordo bonario sottoscritto con l'Ati appaltatrice Trevi-Consortio Integra (ex CCC)-Sled del cantiere della nuova Darsena di Levante potrebbe aprire nuovi e inquietanti scenari, richiamando l'attenzione nuovamente della Corte dei Conti per i maggiori ed esorbitanti costi sostenuti per la realizzazione dell'opera, con una sequenza di fatti "straordinari" che destano non poche perplessità. Eppure il progetto della nuova darsena di Levante, dopo aver acquisito i vari pareri di rito incluso quello del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 2005, è stato "validato" dal responsabile del procedimento, Pasquale Cascone, il 27 ottobre del 2008 con l'assistenza tecnica di un gruppo di esperti facenti capo alle società Italsocotec e Rina.

Un'opera progettata da una delle più importanti società di ingegneria italiane, la Technital spa. Solo i costi di validazione superano il milione e duecentomila euro mentre quelli di ingegneria, incluso l'assistenza alla direzione lavori, superano i 18 milioni di euro.

Cosa è accaduto dunque se nell'ottobre 2008 il progetto era stato dichiarato esecutivo ed eseguibile in 480 giorni? Come si giustificano i maggiori costi per 30 milioni di euro di lavoro e per 12 milioni di ingegneria rispetto ai contratti originari?

Sono tutte giustificabili le varianti per "cause impreviste ed imprevedibili"? E queste cause erano veramente "imprevedibili"? Il ricorso all'Anac contiene alcuni elementi importanti. Le contestazioni sulla incompatibilità di due dei tre commissari rilevata all'Anac, tra cui quella dell'avvocato. Antonio Del Mese che è dirigente dell'area legale dell'Ente, lascia anche trapelare antichi dissapori e rancori interni all'Autorità. Del resto, se venissero confermate le tesi sostenute dai Commissari nella proposta di accordo bonario, verrebbero posti sotto accusa altri funzionari di piazzale Pisacane, incluso quelli dell'area istituzionale e demanio oltre a quelli dell'area tecnica. Il senso del "mini arbitrato" previsto dal Codice degli appalti trova fondamento proprio nella necessità di un'analisi di parte terza. In ogni caso, comunque vada, l'Autorità resterà soccombente, sia nel caso in cui gli errori venissero addebitati all'area legale, sia nel caso in cui venissero addebitati all'area tecnica o a quella istituzionale. Un tutti contro tutti, non nuovo nella Port Authority napoletana favorito anche dalla mancanza di una guida stabile: negli ultimi tre anni e mezzo di commissariamento, infatti, i dirigenti hanno fatto il bello e il cattivo

tempo. Dal canto suo il Commissario Antonio Basile, nei termini richiesti dall'Anac, ha inviato una nota in cui difende puntualmente l'operato dell'Ente. Ma chi ha collaborato con Basile alla stesura del documento? Dico certo si sa solo nell'Autorità, in passato, ha vivacemente rinnegato l'opportunità di avvalersi dell'Avvocatura dello Stato, al punto da dichiarare che le cause devono essere patrociniate dai legali interni per non esporre le casse del porto ad ulteriori esborsi. Una nobile iniziativa culminata nell'assegnazione a trattativa privata di oltre 25 incarichi ad uno stesso professionista esterno, pure segnalate all'Anac.

Quello che emerge dai documenti precedentemente pubblicati è che la "proposta di accordo bonario" formulata in data 17 maggio 2016 dai contestati commissari, ovvero quella di riconoscere un importo all'Ati, appaltatrice di 9.828.899 euro oltre al "condono" dei ritardi è stata sonoramente e formalmente bocciata dal direttore dei lavori Alberto Bracci Laudiero, dal Responsabile del Procedimento, Pasquale Cascone e da tutti i componenti della commissione di collaudo in corso d'opera. Anche i revisori contabili hanno in più occasioni preso le distanze da questo appalto che è diventato il simbolo degli sprechi. Al punto che il Commissario Antonio Basile, subentrato in quest'appalto a due terzi di opere compiute e varianti approvate, il 27 luglio si è visto costretto a mettere nero su bianco ed a respingere formalmente la proposta di accordo bonario. Salvo poi, alla luce delle pressioni ricevute sulla necessità di portare a termine l'opera, a proporre il 12 settembre scorso, con delibera commissariale n.286, un accordo a saldo e stralcio



per l'importo di euro 5.537.476 euro all'Ati appaltatrice, che non ha esitato ad accettare. Anche perché, con successiva delibera sottoscritta contestualmente, l'appaltatore ha ricevuto il riconoscimento di una "proroga" ex post di ben 428 giorni, cosa ben più rilevante in termini economici per il mancato pagamento di penali (circa 12 milioni di euro), triplicando così i tempi previsti nel contratto a base d'appalto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA