

undefined

Ponte sullo Stretto, ecco tutti i numeri

Il decreto legge. Il testo approvato in Gazzetta rimette in pista la precedente struttura societaria per un'opera da 10 miliardi. Salvini: 100mila posti di lavoro

Il progetto. Piano esecutivo entro il 31 luglio 2024. Rivivono i contratti stipulati poi cancellati con general contractor e project manager, compatibili con la Ue

Flavia Landolfi
ROMA

Dicono che poggerà su due piloni il Ponte sullo Stretto di Messina, uno in Sicilia, l'altro in Calabria; uno a Ganzirri, frazione di Messina e l'altro a Cannitello, vicino a Reggio Calabria. Ma ce n'è un terzo senza il quale la campata unica da 3,3 km è destinata a rimanere un disegno su un foglio e i piloni da 55 mila tonnellate sogni ingegneristici e incubi da ambientalisti. Il terzo pilone non si vede e non si tocca ma terrà su tutto.

È il decreto legge che il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha firmato venerdì sera dando l'ok alla pubblicazione in Gazzetta avvenuta in simultanea - quando si dicono le coincidenze - con il Codice degli appalti. Due provvedimenti al traguardo grazie anche alla spinta del ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, che su quest'opera da 10 miliardi di euro e più ha messo la faccia.

Il decreto è cruciale per più di una ragione. La prima sarebbe banale se non fosse il cuore di tutto: perché il Ponte nei progetti del titolare del ministero di Porta Pia non solo deve essere fatto ma andrà realizzato in tempi record. Record per il futuro, ovviamente. Perché del Ponte sullo Stretto si parla dai tempi delle guerre puniche e arrivando a calendari più contemporanei da 54 anni. «L'obiettivo che ci siamo

scritti», spiega la relazione tecnica del di la nomina di un commissario straordinario i cui oneri saranno posti a carico della società. A regolare i rapporti tra Mit-Mef e la società un accordo di programma con la definizione degli apporti economici di tutti gli attori coinvolti: Stato, Regioni e soci Rfi e Anas. Ma è solo la prima delle altre "riviviscenze" che il decreto strappa al binario morto.

Progetto dell'opera

Tra queste c'è naturalmente il progetto definitivo dell'opera, quello a una campata poco apprezzato anche dal Gruppo di lavoro al quale la ministra De Micheli nel 2020 affidò uno studio tecnico per individuare le migliori soluzioni per il collegamento via mare: tre campate, sentenziò in una lunga relazione che esaminò anche la possibilità di un tunnel sottomarino. Il decreto Ponte ripristina la campata unica (come il Sole24Ore aveva anticipato alla fine dello scorso anno) e fissa al 31 luglio 2024 l'approvazione del progetto esecutivo, oltre a risolvere la durata trentennale della concessione. Su questo aspetto però l'attenzione sarà alta: il progetto definitivo, approvato nel 2011, dovrà essere aggiornato. E i soliti esperti molto cauti e prudenti segnalano che per rientrare nell'ambito di accordi pregressi dovranno essere aggiornati si ma non stravolti.

Sul progetto sono diverse le voci contrarie, una tra tutte quella del Wwf che parla di opera «fallimentare, dagli elevatissimi e insostenibili costi ambientali, sociali ed economico-finanziari». E rileva come tutta l'area dello Stretto sia «ricompresa in due importantissime zone di protezione speciale», pregiate sotto il profilo dell'ambiente.

Contratti «caducati»

Si dice caducati, si legge cancellati. Con lo strumento della novazione dei contratti vengono ripristinati i vecchi accordi cancellati nel 2012. Parliamo dei rapporti negoziali di Eurolink (consorzio guidato dall'allora Impregilo, oggi Webuild) e di Parsons Transportation group, rispettivamente general contractor e project manager dell'opera che con il colpo di spugna dei contratti andarono in tribunale a chiedere danni per 900 milioni di euro. Quegli indennizzi, per altro, oggi andrebbero maggiorati del 10 per cento. In cambio della rinuncia a tutti i contenziosi, quelli presenti ma anche quelli futuri legati alla controversia, tutti i contratti tornano a marciare. Per punellarli il decreto prevede una serie di atti aggiuntivi che conterranno, tra l'altro, l'aggiornamento del progetto definitivo. Rafforza questo passaggio e tiene botta su eventuali rilievi il richiamo alla direttiva 24 del 2014, ovvero le regole sugli appalti pubblici di lavori. Che prevede atti di modifica a determinate condizioni, tra le quali uno scostamento di prezzo non superiore al 50% del valore del contratto iniziale.

Impatto economico

Stime sulle ricadute sull'economia per ora non ci sono. Secondo il ministro Salvini l'opera «creerebbe oltre 100 mila posti di lavoro». Quel che si sa è che il Ponte può trasportare 6.000 veicoli all'ora e 200 treni al giorno. La relazione del Gruppo di lavoro sul Ponte aveva calcolato i traffici nello Stretto di Messina pari a «11 milioni di passeggeri l'anno, confrontabili con il totale dei passeggeri all'anno movimentati dagli aeroporti siciliani; 0,8 milioni di veicoli pesanti l'anno (trasporto delle merci), paragonabili al traffico veicolare pesante del Frejus e superiori a quelli del Monte Bianco». Infine uno studio realizzato nel 2021 per conto della Regione Sicilia dall'Istituto Prometeia ha stimato in 6,54 miliardi di euro pari al 7,4% del Pil regionale i costi dell'insularità. Ma gli ambientalisti e anche alcuni economisti sono pronti a giurare che dell'opera si può fare a meno.



Stretto. Il rendering del ponte

Caratteristiche e numeri del Ponte

3.666

Lunghezza complessiva
Il progetto prevede una lunghezza della campata centrale di 3.300 metri, a fronte di 3.666 metri di lunghezza complessiva comprensiva delle campate laterali, 60,4 metri larghezza dell'impalcato, 399 metri di altezza delle torri

100mila

Posti di lavoro
Secondo il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini il Ponte «creerà oltre 100mila posti di lavoro». L'opera è realizzata con 2 coppie di cavi per il sistema di sospensione e 5.320 metri di lunghezza complessiva dei cavi

6

Corsie stradali
L'opera è costituita da 6 corsie stradali, 3 per ciascun senso di marcia (veloce, normale, emergenza) e 2 binari ferroviari. Ci sono 65 metri di altezza di canale navigabile centrale per il transito di grandi navi, con volume dei blocchi d'ancoraggio pari a 533.000 metri-cubi

6mila

Veicoli/ora
La capacità dell'infrastruttura è pari a 6.000 veicoli/ora e 200 treni/giorno, il progetto ferroviario sul versante Calabria ha uno sviluppo totale di circa 6 km, di cui 5 km in galleria. Sul versante Sicilia lo sviluppo è di 18,7 km, di cui il 93% in galleria

7,1

Resistenza al sisma
Il ponte è progettato in chiave antisismica con una resistenza ai terremoti di intensità pari a 7,1 magnitudo della scala Richter e con un impalcato aerodinamico di "terza generazione" stabile fino a velocità del vento di 270 km/h

20,3

Km collegamento stradale
I collegamenti stradali tra Reggio Calabria e Messina prevedono uno sviluppo totale di 10,4 km, di cui il 71% in galleria, nel tratto siciliano e uno sviluppo totale di 9,9 km, di cui il 41% in galleria, nel tratto calabrese

65-70

Metri franco navigabile
Il ponte nella parte centrale (pari a circa 600 metri) garantisce un franco navigabile di 65 metri, in presenza delle massime condizioni di carico, e di 70 metri, in assenza di treni e mezzi pesanti

39

Km ferrovia
Il collegamento ferroviario tra Messina e Reggio Calabria avrà uno sviluppo di 39 km. Il tracciato della ferrovia si sviluppa per il 76% in galleria. Sul versante Calabria prevede una diramazione sia verso Reggio Calabria che verso Villa San Giovanni

LE SINERGIE
Con il completamento dell'alta velocità ferroviaria dimezzati i tempi di percorrenza fra Palermo e Roma

IL CONTENZIOSO
I rapporti annullati saranno riportati in essere salvo rinuncia alle controversie

dati è quello di posare la prima pietra e aprire i cantieri entro l'estate 2024» ha detto nei giorni scorsi il ministro. Ricordando che con il completamento dell'alta velocità è atteso un dimezzamento dei tempi di percorrenza da Roma a Palermo di cui un'ora e mezza per il solo traghettamento dei vagoni. Ma veniamo all'ultimo atto di questa lunghissima vicenda.

Società dello Stretto di Messina

Per correre spediti verso il cantiere non c'erano alternative. «Ricominciare da zero avrebbe comportato tempi biblici e non c'era altra scelta» dice una fonte di governo che vuole restare anonima. E quindi bisogna annullare ciò che era stato annullato, cancellare il colpo di spugna passato sul progetto a campata unica. Per farlo innanzitutto bisognava "resuscitare" la concessionaria, ormai da anni in procedura di liquidazione. E prima la legge di Bilancio 2023 e ora il decreto legge riportano in pista la Società Stretto di Messina spa, anche se con un nuovo assetto societario. Dalla partecipazione all'81% di Anas con un capitale sociale di circa 313 milioni, si passa a una società in house controllata da Mef e Mit per almeno il 51% delle quote. Per favorire questo passaggio e copertura delle operazioni di cessione «si provvede nel limite massimo di 320 milioni» attraverso «versamento all'entrata di bilancio dello Stato e riassegnazione al pertinente capitolo dello stato di previsione della spesa» del Mef.

Si dispone poi la composizione degli organi societari (5 componenti per Cda e altri 5 per Collegio sindacale), con eliminazione del tetto massimo negli emolumenti previsti per i top manager pubblici a favore del futuro ad.

Intorno all'attività di ripristino dell'opera ruoteranno varie figure: una struttura tecnica di missione finanziata con circa 8 milioni, un comitato scientifico e «in caso di neces-

Progetti e appalti: una storia lunga 54 anni

Tutti i precedenti

Il primo concorso di idee per l'attraversamento stradale e ferroviario risale al 1969

In principio fu Strabone, storico vissuto intorno all'anno zero. Fu lui il primo a raccontare del Ponte. O meglio a narrare le gesta di Lucio Cecilio Metello che nel 250 a.C. «radunata a Messina un gran numero di botti vuote, le ha fatte disporre in linea sul mare legate a due a due in maniera che non potessero toccarsi o urtarsi. Sulle botti formò un passaggio di tavole coperte da terra e da altre materie e fissò parapetti di legno ai lati affinché gli elefanti non avessero a cascare in mare». Infuriavano le guerre puniche e già allora si pensava a collegare le sponde della Sicilia con il continente. Un'idea tanto antica quanto dibattuta.

Preso e abbandonata. Accarezzata e poi osteggiata. La storia del Ponte sullo Stretto di Messina è la storia di una chimera: orgoglio italiano o mostro da ricacciare indietro.

Per mettere in fila la lunga catena di stop&go, di avanti tutta e arretramenti precipitosi bisogna riportare il calendario al 1969, cinquantaquattro anni fa, quando l'allora ministro dei Lavori pubblici bandì un concorso di idee per l'attraversamento stradale e ferroviario dello Stretto. Sarebbe lungo ricordare qui tutti i passaggi successivi, costellati dal "sogno" puntualmente diventato "incubo" di collegare la Sicilia alla Calabria.

Per arrivare a tempi più recenti, basti sapere che non c'è stato partito politico o movimento che con il Ponte non abbia fatto i conti, in un verso o nell'altro, sostenendolo o scartandolo. Il primo segnale concreto che dalle idee si passasse alla realtà arriva nel 2005, con il governo Berlusconi. Il leader di Forza Italia si "innamora"

dell'opera e ne fa il vessillo del meridionalismo del movimento. Nel 2005 l'associazione temporanea di imprese Eurolink vince la gara come general contractor. È il segno che qualcosa di reale inizia a muoversi e dalle idee su un foglio di carta si comincia a passare ai fatti. Gli anni passano di nuovo tra stop&go fino a quando nel 2012 viene realizzata, non senza proteste dei residenti, la prima opera collegata al Ponte, ovvero la variante della ferrovia Cannitello-Villa San Giovanni. La linea - deviata per far posto ai lavori connessi al Ponte - corre ora lungo la costa, secondo gli abitanti e le associazioni ambientaliste deturpando il

Qualcosa si muove nel 2005 con Berlusconi quando Eurolink vince la gara come general contractor ma è sempre uno stop&go

paesaggio circostante. Il 2012 è un anno chiave, perché da lì l'opera si trascinerà in una lunga scia di contenziosi. Il governo Monti si troverà davanti una situazione drammatica per la tenuta dei conti pubblici: il Ponte è un lusso che l'Italia non può permettersi. In legge di Bilancio si stanziavano 300 milioni per chiudere la partita e pagare le penali dei contratti cancellati.

La partita si riapre sotto il governo Conte nel 2020 e prosegue gli anni successivi attraverso il gruppo di lavoro della struttura tecnica di missione del Ministero messo insieme dalla ministra Paola De Micheli. Quell'opera sarà ereditata dal successore Enrico Giovannini che in linea con le indicazioni di esperti ed ingegneri affiderà a Rfi uno studio di fattibilità di un'opera a tre campate. Il governo Draghi cade a settembre. Il resto è cronaca.

—F.L.A.