



02053

02053

IL PONTE DEI DESIDERI IRREALIZZABILI

L'opera sullo Stretto di Messina è stata resuscitata dal governo. Con la formula "salvo intese". E con le criticità tecnico-finanziarie che la connotano da 50 anni

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 2053 - L.1992 - T.1615

GIANFRANCESCO TURANO

Una strana forma di euforia accomuna i due partiti del Ponte. I favorevoli, guidati dal ministro e leader leghista **Matteo Salvini**, esultano per il rilancio del progetto che unirà la Sicilia al continente ed elencano i benefici strabilianti di un'opera che per adesso presenta qualche criticità. In sintesi: non si sa se è realizzabile, non si sa quanto costa rispetto agli 8,5 miliardi di euro delle ultime stime, non annovera studi recenti sui flussi di traffico e non tiene in considerazione l'impovertimento demografico costante di tutta l'area, abitata da 800 mila persone e intasata dai turisti agli imbarchi per un paio di settimane l'anno. I contrari sono addirittura ilari di fronte all'infattibilità tecnica e finanziaria di un'opera che, a loro modo di vedere, è soltanto una spaccinata propagandistica. Per di più vista con sospetto dalla donna sola al comando, **Giorgia Meloni**, presa da ben altri problemi. Per esempio, dalla verifica europea sugli obiettivi del Pnrr prevista il prossimo 31 marzo.

Indubbiamente gli aspetti umoristici abbondano nell'ennesima risurrezione "pontificia". A cominciare dalla bozza di decreto presentata il 16 marzo scorso in Consiglio dei ministri dal vicepresidente Salvini, titolare del ministero delle Infrastrutture, e

approvata con la dicitura «salvo intese». Sono due parole che spalancano abissi giuridici e includono la riesumazione di contratti sciolti, forse con la dicitura «abbiamo scherzato».

Il reparto *fake news* è particolarmente spassoso. Salvini parla di un beneficio economico di 5-6 miliardi all'anno per la sola Sicilia. Sui benefici per la Calabria ci sta ancora pensando, ma si può ben sperare. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, ha dichiarato che «il ponte significa in

qualche misura anche la rinascita della siderurgia e dell'acciaieria italiana»: come se l'esecutivo potesse imporre al general contractor Eurolink prodotti più cari e spesso meno efficienti di quelli disponibili sul mercato internazionale.

In tutta la vicenda chi non si sta divertendo è il presidente della Repubblica, **Sergio**

I PROTAGONISTI

Il ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini. A destra, dall'alto: Pietro Salini, ad di Webuild, e il governatore della Calabria, Roberto Occhiuto

Mattarella, che tiene sotto stretta osservanza il decreto, consapevole dei rischi di contenzioso. Sul resto, il presidente può fare poco. Ormai vale il principio che ogni ministro ha diritto a una quota di debito pubblico prossimo venturo. Solo per riavviare la macchina societaria della Stretto di Messina spa (Sdm), messa in liquidazione dieci anni fa nelle mani di **Vincenzo Fortunato**, e per abbozzare un progetto esecutivo si spenderanno decine di milioni. Ma si creeranno opportunità di nuove nomine.

Gli atti aggiuntivi alla convenzione stipulata nel 1971, oltre mezzo secolo fa, metteranno la Sdm sotto il controllo diretto del Tesoro con un nuovo cda a cinque. Il ministero dell'Economia (Mef) nominerà il presidente e l'amministratore delegato. Il tandem Rfi-Anas avrà diritto a una poltrona e le altre due andranno alle Regioni guidate da **Roberto Occhiuto** (Calabria) e **Renato Schifani** (Sicilia).

Non si conoscono i costi precisi, non si tiene conto dei flussi di traffico attuali né dell'impovertimento demografico dell'area. E mancano le tecnologie per la campata unica





Il tutto avverrà a valle delle nomine in scadenza nel gruppo Fs, con Salvini che vorrebbe mandare alla guida di Rfi l'attuale ad di Trenitalia, **Luigi Corradi**. E possibilmente liberare anche la casella dell'Anas, piazzando l'ad **Aldo Isi** come commissario straordinario della riesumanda Sdm.

Gli stipendi saranno di tutto riguardo, visto che sono sottratti alle norme sul tetto dei 240 mila euro l'anno per i manager pubblici. L'unica voce non a carico del contribuente è quella del comitato scientifico. I nove esperti che dovrebbero consigliare il general contractor Eurolink e mantenerlo sulla retta via saranno pagati dallo stesso Eurolink. Il quale è tuttora in causa con lo Stato, dopo avere perso il processo di primo grado sui risarcimenti per la bocciatura pre-salviniana del Ponte.

Sulla rinascita dell'opera il principale azionista di Eurolink, **Pietro Salini** di Webuild, si è mostrato alquanto prudente in un'intervista recente al Corriere della Sera. «Cre-

do che più in generale si debba riparlare dei bisogni del Paese, senza dimenticare che il Sud è un'area dove vivono 25 milioni di italiani e che l'unico meccanismo per prendersene cura non può essere il reddito di cittadinanza».

Non bisognerebbe dimenticare nemmeno che i lavori sull'A2 – l'ex Salerno-Reggio Calabria, dichiarata più volte compiuta anche grazie ai lotti realizzati da Salini – sono fermi con 2 miliardi di euro da spendere. Non basteranno. Il tracciato rinnovato presenta ancora tre buchi colossali a sud di Cosenza, dove i lavori sono in corso, nella zona di Pizzo Calabro, dove bisognerebbe smantellare chilometri di viadotti per sostituirli con una galleria a prezzi molto alti. L'area più critica è proprio quella fra Reggio e Villa San Giovanni, dove dovrebbe poggiare la torre continentale. Secondo i tecnici, il livello di urbanizzazione dell'area rende di fatto impossibile una riqualificazione e sulla sponda siciliana, con Messina di-

Per approfondire o commentare questo articolo o inviare segnalazioni scrivete a dilloallescpresso@lescpresso.it

Foto: F. Fotia - AGF, A. Serrano - AGF, L. Zennaro - Ansa

02053

02053

stante una dozzina di chilometri dalla pila del Ponte, le opere di viabilità accessoria sono da incubo.

Insomma, Webuild – che ha portato il suo portafoglio lavori a 12 miliardi di euro con l'acquisizione dell'australiana Clough – ha alternative più semplici nella terra dei canguri. Tecnicamente la campata unica da 3,2 chilometri con linea stradale e ferroviaria presuppone un salto tecnologico che, secondo gli esperti consultati da L'Espresso, è ancora da venire. I confronti con opere simili offerti agli entusiasti sono molto al di sotto della lunghezza dello "stendipanni" fra Scilla e Cariddi. Al momento l'unico parallelo possibile è con il terzo ponte sul Bosforo, il Yavuz Sultan Selim di Istanbul, che accoglie autoveicoli e treni, ma ha una luce massima di 1.408 metri: meno della metà di quanto serve per scavalcare lo Stretto.

Tra gli altri casi proposti, il ponte giapponese di Akashi, che sfiora i due chilometri di campata principale. L'opera è stata colpita da un terremoto di scala 6,8 durante la costruzione e ha tenuto. Ma il treno, previ-

sto nel progetto preliminare, era stato eliminato in fase esecutiva perché la presenza della linea ferrata, per semplificare, impone alla struttura una maggiore rigidità e la rende più fragile rispetto alle sollecitazioni di vento, correnti marine ed eventi sismici. Non prevedono binari neppure l'Osmangazi sullo stretto turco di Izmit (1.550 metri di campata centrale) e il Fatih Sultan Mehmet sul Bosforo (1.090 metri di campata centrale) con mensole strallate simili a quelle previste per il ponte italiano.

Remo Calzona, ex consulente di Palazzo Chigi e del Mit, ha inquadrato i problemi tecnologici in un saggio del 2008 ("La ricerca non ha fine"). Il libro indica la via per collegare la Sicilia al continente in un lungo e paziente lavoro di ricerca, invece della progettazione esecutiva a spron battuto da qui al luglio 2024 sbandierata da Salvini. Nel marzo del 2022 Calzona è tornato sulla questione con toni più diretti a un convegno universitario a Messina: «Degli analfabeti avevano previsto il Ponte sullo Stretto a unica campata».



I CANTIERI

L'abbattimento del diaframma nella galleria Laria, canna Nord, durante i lavori dell'A2 nel 2016



02053

02053

Matteo Salvini è tra i più entusiasti per il progetto. Dietro a cui si gioca una partita di nomine. Con dispendio di denaro pubblico e rischio di contenziosi. Mentre le strutture di supporto sono al palo

ta ridotta con pilastri che affondano nelle acque profondissime dello Stretto. La proposta, che nel rapporto è definita meno costosa, più sicura e con un impatto ambientale inferiore, è considerata impraticabile da molti geologi e progettisti.

Il gruppo di lavoro indicava anche un fattore che il decreto salviniano, scritto sotto dettatura del capo di gabinetto **Alfredo Storto**, ha accolto. In sigla, sono le Ntc2018, ossia le normative tecniche per le costruzioni entrate in vigore nel gennaio di cinque anni fa. L'adeguamento a queste nuove disposizioni, che assorbono i codici europei, non è affatto a costo zero. Come non lo è la nuova norma sulla revisione prezzi per i lavori in corso, trasformata in legge qualche mese fa e inserita nella bozza di decreto con un linguaggio esoterico al comma 6 dell'articolo 4: «L'ulteriore aggiornamento delle voci del corrispettivo a decorrere dal primo gennaio 2022 fino alla data della delibera di approvazione del progetto definitivo è effet-

Non si sa se nella categoria stigmatizzata dal professore rientri il gruppo di lavoro animato dal predecessore di Salvini, lo statistico **Enrico Giovannini**. Il gruppo aveva già chiuso la sua relazione nell'aprile del 2021 con una sentenza piuttosto chiara, che era stata espressa da un panel di sedici esperti composto da manager di Stato e da membri della struttura tecnica di missione del Mit. La conclusione riconosceva l'utilità del collegamento, ma favoriva un progetto a campa-



tuato sostituendo gli indici previsti dalle clausole di revisione prezzi di cui al comma 5, lettera b, con la media delle variazioni percentuali del valore dei primi quattro progetti infrastrutturali banditi da Rfi o Anas nel 2022 secondo l'ordine di priorità determinato dall'importo a base di gara. La variazione percentuale del valore dei predetti progetti è rappresentata dal rapporto tra il valore ottenuto applicando alle quantità previste nel progetto a base di gara le tariffe vigenti alla data della delibera di approvazione del progetto definitivo».

In parole più chiare, l'aumento dei costi è inevitabile e bastano pochi decimi di punto quando gli ordini di grandezza sono di circa centomila tonnellate di acciaio per le due torri, di oltre cinquantamila tonnellate per l'impalcato, e i cavi richiedono materiali di altissima qualità.

Oltre a impiombare i conti pubblici, il Ponte avrebbe l'effetto aggiuntivo di affossare il traffico marittimo che serve il porto di Gioia Tauro, come ha indicato il presidente di Federlogistica **Luigi Merlo**. Le grandi navi da crociera e da carico hanno altezze che ormai sfiorano gli 80 metri e rischierebbero di incastrarsi sotto l'impalcato a quota 65 metri, con danni enormi. Con queste premesse il rischio è sempre quello di mezzo secolo fa: tanto rumore per bruciare altro denaro pubblico.

LE PROTESTE

Manifestazione "No Ponte" a Messina, nel 2006

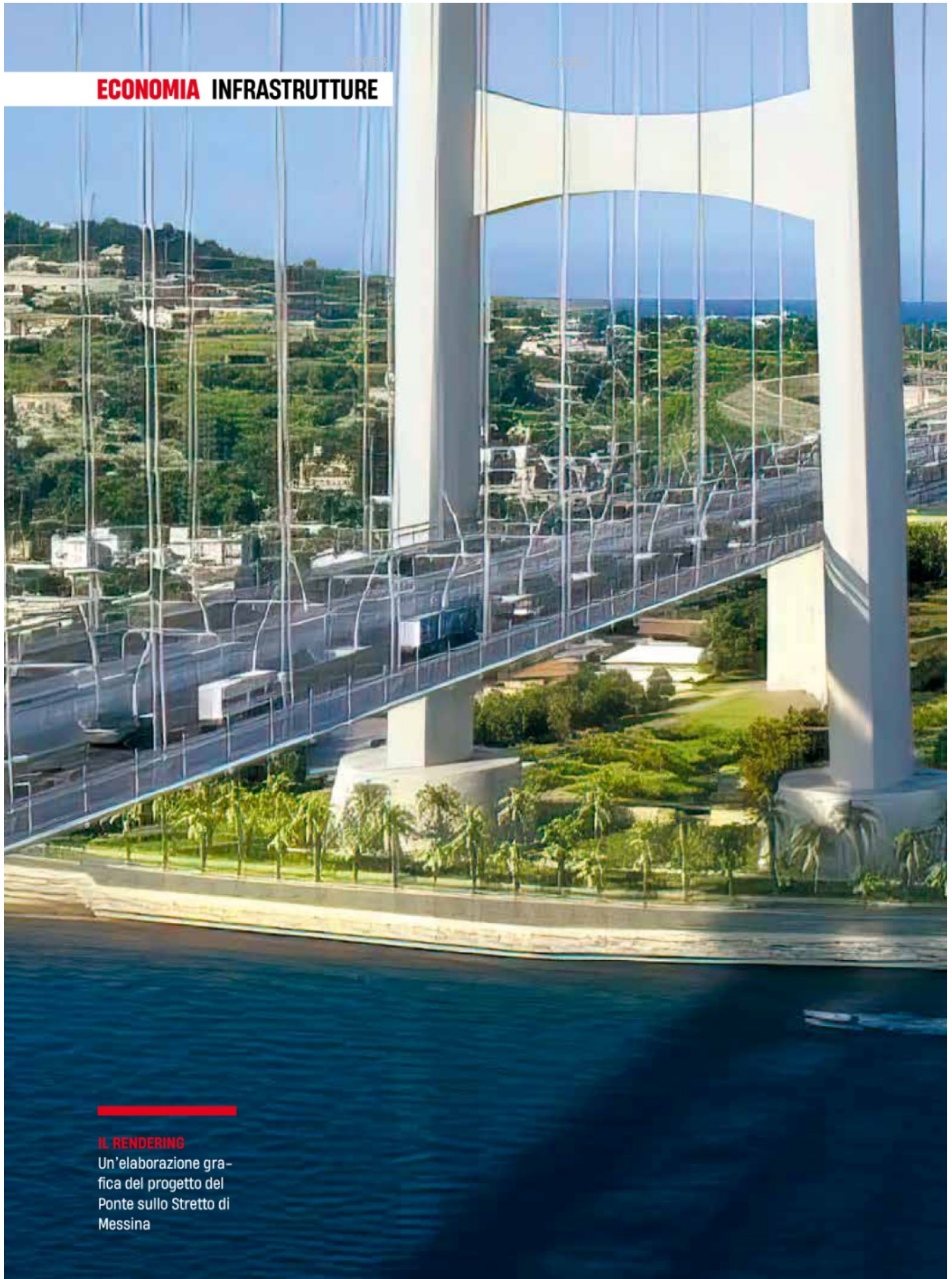
Riparte il fronte del No "Al Sud serve altro"

Sono passati vent'anni da quando un professore di educazione fisica messinese, pacifista e ambientalista, **Renato Accorinti**, poi sindaco di Messina dal 2013 al 2018, decise, simbolicamente, di arrampicarsi sul Piloni di Torre Faro per dire "no" al Ponte. Era il 25 giugno del 2002: «La passerella di Matteo Salvini a Bruxelles – dice Accorinti, che oggi ha 68 anni – conferma ciò che tutti sapevamo già: non esiste un'idea di finanziamento. Il Ponte è sempre stato solo uno spot elettorale. Uno slogan. Andrò a Bruxelles a spiegare il perché il Ponte sullo Stretto non andrebbe assolutamente finanziato e costruito, ma anche e soprattutto per dire cosa realmente servirebbe al Sud». Accorinti per Messina non è stato un sindaco "ordinario" ma il simbolo di una battaglia che ha accomunato tanti cittadini: «Puntiamo sulle opere necessarie per il Meridione – ribadisce – quelle che da sempre ci sono state negate. Il no al Ponte non è ideologico, ma tecnico. Perché sorgerebbe su un territorio altamente sismico e non rappresenterebbe una rivoluzione per la viabilità». Necessaria invece la messa in sicurezza del territorio. «Ogni volta che arriva una bomba d'acqua, dobbiamo contare i morti, come a Ischia o a Giampillieri nel 2009. Pensiamo a migliorare le nostre ferrovie e le nostre autostrade. In un tratto della Messina-Catania si viaggia in emergenza, perché sette anni fa, all'altezza di Letojanni, è crollato un costone roccioso. E non è certo più semplice arrivare a Palermo tra interruzioni e tratti disastrosi. Per raggiungerla in treno ci vogliono tre ore. Il nostro campione **Vincenzo Nibali**, in bicicletta, ci mette meno». Dietro Accorinti la nuova generazione di "nopontisti". A cominciare da **Giampiero Neri**, suo ex alunno: «Renato è sempre stato un esempio per tutte le battaglie pacifiche». «Il Ponte? Assolutamente no, non ci serve», taglia corto **Mauro Marino**, avvocato. I "No Ponte 2.0" trovano altri riferimenti nell'impegno dell'anarchico messinese **Claudio Risitano** o in **Ciccio Mucciardi**, già attivo sul fronte della violenza contro le donne. Tra i volti più giovani, c'è quello di **Giuseppe Ialacqua**, classe 1996, che tra i manifestanti è praticamente cresciuto: «Papà e mamma mi portarono all'ormai famosissima manifestazione del 2006. Il movimento deve aggiornarsi, bisogna ripartire e fare rete. Il Ponte sullo Stretto non serve a niente. Se devono essere investiti dei soldi, allora investiamoli in opere realmente utili a un Sud che ha voglia di rinascere».

Fabrizio Bertè

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA INFRASTRUTTURE



IL RENDERING

Un'elaborazione grafica del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - L. 1992 - T. 1615