

PONTE SULLO STRETTO**Via del Cdm: ritorna
la campata unica**

02053

Il Governo approva il ponte sullo stretto e recupera la concessionaria e il progetto da 3,3 km abbandonato nel 2012. Salvini: «Giornata storica».

— a pagina 10

Ponte di Messina, via del Cdm Ritorna la campata unica

Governo. Approvato da Palazzo Chigi il decreto che rimette in moto la macchina per la costruzione dell'opera: recuperate concessionaria e vecchio progetto da 3,3 km. Salvini: «Giornata storica»

Flavia Landolfi

Alla fine, come da pronostico, il governo porta a casa l'approvazione in Consiglio dei ministri del vecchio Ponte sullo Stretto, quello cancellato nel 2012 con un tratto di penna e tanti saluti. Ma per farlo ha dovuto innanzitutto resuscitare i protagonisti di questa partita: la concessionaria, Società Stretto di Messina che già l'ultima legge di Bilancio aveva tirato via dallo stato di liquidazione, il general contractor, ai tempi rappresentato dal consorzio Eurolink con a capo Impregilo (oggi Webuild) e il project management consultant Pearsons Transportation.

Nella bozza del decreto - approvato salvo intese - il governo innanzitutto rivoluziona la governance di chi nei prossimi anni terrà in mano le fila dell'opera: la concessionaria cambia pelle e diventa una società in house con affidamento trentennale ma soprattutto costituita per almeno il 51% da Mef e Mit, e poi da Rfi, Anas e le regioni Sicilia e Calabria. Questo cambio di passo non è banale: implicherà un controllo più diretto di entrambi i ministeri sull'attuazione del progetto, anche dal punto di vista dei costi. Perché il Ponte è un'opera monstre: quando venne cancellata, nel 2012, i costi erano stimati in circa 6-7 miliardi di euro ma senza fare i conti dei contenziosi. Eurolink e Pearsons avevano avanzato richieste di risarcimento rispettivamente di 700 e 90 milioni di euro, mentre la Società sullo Stretto aveva chiesto circa 320 milioni per indennizzi.

Ed è proprio sul fronte dei contenziosi che il provvedimento riannoda le fila e offre una via di uscita dalle aule giudiziarie. Si prevede che tutti i contratti «caducati» - con l'eccezione dell'appalto per il monitoraggio ambientale - tornino in essere grazie ad «atti aggiuntivi al contratto» a condizione però che si rinunci a qualunque pretesa di natura risarcitoria. Con la firma di questa negoziazione - che prevede anche la ridefinizione del corrispettivo economico anche per via dei costi delle materie prime - si «determina la prosecuzione senza soluzione di continuità del rapporto contrattuale inerente alla realizzazione dell'opera tra la società e il contraente generale». Nel caso però questa fase non vada in porto entrerà in scena il commissario straordinario: è un'ultima spiaggia - dicono fonti di governo - nel caso non si arrivi a un compromesso che però, a occhio, dovrebbe essere conveniente per tutti.

Infine c'è lui, il vero e unico protagonista di questa vicenda lunga 54 anni: il Ponte. O meglio, il progetto dell'opera, quello approvato in via preliminare dal cda dell'allora Società sullo Stretto il 29 luglio 2011. Era il progetto a campata unica, lungo 3,3 km che collegherà Sicilia e Calabria nel punto più vicino. Finisce quindi definitivamente in cantina l'ipotesi di un nuovo progetto a tre campate, entrata in gioco con il governo Draghi.

Il vecchio progetto, secondo la bozza, sarà rivisto, corretto e aggiornato: entro il 31 luglio 2024 il dossier esecutivo dovrà essere approvato. Il

vicepremier e titolare delle Infrastrutture Salvini scalpita: vuole far partire i cantieri nell'arco di due anni. E oggi parla di «una giornata storica non solo per la Sicilia e la Calabria ma per tutta l'Italia, dopo 50 anni di chiacchiere». Dice anche che «è l'opera più green del mondo con 140mila tonnellate di Co2 non più emesse nell'aria e acqua più pulita».

Esulta anche Nello Musumeci, il ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare: «Il Ponte consentirà, assieme a Ferrovie veloci, strade ammodernate e porti attrezzati, di fare del Sud Italia la base logistica dell'Europa nel Mediterraneo». Anche il leader di Forza Italia Silvio Berlusconi gioisce su Instagram: «È un progetto concreto, che rappresenta l'idea di futuro che abbiamo sempre avuto». Gli fa eco il presidente del Consiglio regionale della Calabria Filippo Mancuso che parla di «un'opera ingegneristica con una capacità attrattiva smisurata».

Critico Giuseppe Provenzano, vicepresidente del Pd che su Twitter cinguetta: «Un Ponte immaginario (e salvo intese) per far passare l'autonomia differenziata che frantumala l'Italia e affossa il Mezzogiorno». Stesso mood per Wwf che parla di «un'opera dagli elevatissimi e insostenibili costi» e Angelo Bonelli (Avs) che la definisce «un poltronificio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL DECRETO

La concessionaria

Il decreto sulla scia della legge di Bilancio recupera la Società Stretto di Messina messa in liquidazione rendendola una società in house alla quale partecipano per una quota del 51% Anas, Regione Calabria, Sicilia, oltre che Mef e Mit. La concessione, secondo la bozza, avrà durata trentennale.

Il general contractor

Resuscitato anche il contratto «caducato» con il general contractor allora sottoscritto dal consorzio Eurolink. Gli accordi saranno resi nuovamente attivi con la firma di atti aggiuntivi e la rinuncia a ogni controversia in merito alla cancellazione degli accordi avvenuta con il decreto 179/2012.

Il progetto

Viene rispolverato il vecchio progetto a una sola campata che secondo il cronoprogramma dovrà essere reso esecutivo entro il termine del 31 luglio 2024.

3,3 km

IL PROGETTO DEL 2011

Ha sulla carta una lunghezza di 3,3 km l'opera il cui progetto è stato approvato dalla Società Stretto di Messina il 29 luglio 2011