

è ora!



BISOGNI E MERITI

ORGANO DEL NUOVO PSI

29 SETTEMBRE 2016

Direttore Responsabile **GIANFRANCO POLILLO** - Direttore Editoriale **MARIA BALDARI**

ANNO III N.151

Argomento che ha le sue origini nell'800

RENZI VUOLE IL PONTE SULLO STRETTO

di **Vincenzo Papadia**

Mentre in Cina si inaugura un ponte lungo 50 Km, che collega Hong Kong con Zhuhai e Macao, dove si sono costruite strade sul ponte a sei corsie e dove si sono installate tre isole artificiali prodotte dall'intelligenza imprenditoriale italiana. Idea nel 2003, inizio lavori 2009, inaugurazione 2016. Tutto ciò mentre già il tunnel sotto la manica funziona da oltre 30 anni, e dove un ponte lunghissimo sul mare collega la Danimarca alla Svezia, mentre si è doppiato il canale di Panama in pochi anni, qui si continua a sbeffeggiarci.

Ebbene "il Ponte sullo Stretto di Messina" ritorna protagonista del dibattito politico. Nel corso dell'assemblea che celebra i 110 anni del gruppo Salini-Impregilo il Premier Matteo Renzi ha detto, rivolgendosi ai vertici dell'azienda: «Se siete nella condizione di sbloccare le carte e di sistemare quello che è fermo da 10 anni noi ci siamo», non ultimo perché il Ponte «può creare centomila posti di lavoro», indicando l'infrastruttura come parte del completamento della Napoli - Palermo. Renzi ha sostenuto che «bisogna poi continuare le grandi opere dalla Bari - Lecce alla Napoli - Palermo, con il Ponte sullo Stretto, in un'operazione che sia utile, crei posti di lavoro e ci metta nelle condizioni di togliere l'isolamento della Calabria e avere la Sicilia più vicina» «Noi siamo pronti».

E pensare che gli alleati americani stanziati in Sicilia già avevano un progetto in tal senso. La Domenica del Corriere nel 1948 ne dette notizia con dei bei disegni ed immagini. Ma non se ne fece alcunché, per la grettezza politica degli italiani di allora. Ora si ritorna a discutere. Ma le reazioni da parte delle diverse forze politiche si sprecano. Da un punto di vista tecnico si potrebbe ripartire, secondo le prime valutazioni degli esperti, dal progetto definitivo approvato il 30 luglio 2011 dal Consiglio di Amministrazione della Società Stretto di Messina. L'iter fu poi fermato in Parlamento dal Governo Monti. Il 15 aprile 2013, l'allora Presidente del Consiglio Mario Monti, firmò il decreto di liquidazione della Stretto di Messina spa, la società concessionaria dell'ultimo tentativo, in ordine di tempo, di realizzare 'il Ponte' italiano per eccellenza, quello sullo Stretto di Messina.

Ebbene, il progetto prevedeva:

- 3.300 metri di lunghezza della campata centrale
- 3.666 metri lunghezza complessiva con campate laterali
- 60,4 metri larghezza dell'impalcato

- 399 metri altezza delle torri
- 2 coppie di cavi per il sistema di sospensione
- 5.320 metri lunghezza complessiva dei cavi
- 1,26 metri diametro dei cavi di sospensione
- 44.323 fili d'acciaio per ogni cavo di sospensione
- 70/65 metri di altezza di canale navigabile centrale per il transito di grandi navi
- 533.000 metri³ di volume dei blocchi d'ancoraggio; impatto visivo minimo con solo il 17% costruito fuori terra. Se i lavori nel 2011 non fossero stati bloccati nel 2018 l'opera sarebbe stata finita. Gli esperti ed il Governo hanno video calchi, miniature, ecc. Nell'Amministrazione provinciale di Messina per anni è stato esposto un calco con tutto il modello preciso. La società Trasporti dello Stretto ha un filmato specifico. Siamo, però, all'ultima delle sceneggiate politiche di una lunga serie di tentativi, iniziati addirittura con Ferdinando II di Borbone, di realizzare l'opera. Queste le date storiche.

- Nel 1840 Ferdinando II di Borbone Re delle Due Sicilie pensò alla realizzazione del Ponte sullo Stretto, incaricando un gruppo di architetti e ingegneri dell'epoca di fornirgli idee per la costruzione. Dopo averne constatata la fattibilità, preferì rinunciare per l'eccessivo costo dell'opera non ammortizzabile per le casse del Regno.

- Nel 1866 l'allora Ministro dei Lavori Pubblici, Stefano Jacini, aveva incaricato l'ingegnere Alfredo Cottrau, tecnico di fama internazionale, di studiare un progetto di ponte tra Calabria e Sicilia.

- Un progetto di ponte sospeso, articolato in cinque campate fu studiato nel 1883 da un gruppo di ingegneri delle Ferrovie, ma non se ne fece alcunché.

- L'idea dell'opera fu rilanciata nel 1952 dall'iniziativa dell'associazione dei costruttori italiani in acciaio (ACAI), che incaricò l'ingegnere statunitense David B. Steinman, uno dei più qualificati e prestigiosi progettisti di ponti sospesi di redigere un progetto preliminare.

- Nel 1955 la Regione Siciliana commissionò alla Fondazione Lerici del Politecnico di Milano (Luigi Solaini, Roberto Cassinis) uno studio geofisico allo scopo di verificare la natura delle formazioni tanto sulle sponde che sul fondo dello Stretto.

- Nel 1971 una legge istituisce una società pubblica per l'avvio dei lavori.

- Nel 1981, dieci anni dopo la legge 1158/71, si concretizzò la costituzione della concessionaria Stretto di Messina spa

a cui partecipavano finanziariamente l'Italstat e l'IRI con il 51% e Ferrovie dello Stato, Anas, Regione Sicilia e Regione Calabria in percentuali uguali del 12,25% ciascuno. Da quel momento, la progettazione dell'opera, così come pure la sua futura realizzazione e l'esercizio, sono diventate di competenza esclusiva della Stretto di Messina spa e, quindi, tale Società iniziò ad affidare a propri dipendenti e/o a professionisti di fiducia l'incarico della progettazione e delle diverse consulenze specialistiche strettamente connesse senza dover bandire un nuovo concorso esterno.

- Nel corso del 2002 è stato aggiornato il progetto preliminare e predisposto lo studio di impatto ambientale.

- Nel giugno 2003 il Ponte sullo Stretto è stato inserito tra i 18 progetti prioritari a livello europeo da rendere operativi entro il 2020. Lo ha stabilito il Gruppo di Alto Livello per la rete di trasporto transeuropea (TEN-T) presieduto da Karel Van Miert, incaricato dalla Commissione di identificare i progetti prioritari e i principali Corridoi sui quali concentrare gli sforzi e gli investimenti dei Paesi membri.

- L'approvazione del progetto preliminare da parte del Cipe è avvenuta il 1° agosto 2003 con la valutazione positiva di compatibilità ambientale.

- La stipula dell'accordo di Programma, nel novembre 2003, tra il Ministero delle Infrastrutture, il Ministero dell'Economia, la Regione Calabria e la Regione Siciliana, l'Anas, Rete Ferroviaria Italiana e la Società Stretto di Messina, ha definito gli impegni tecnici e finanziari dei soggetti coinvolti nella realizzazione dell'opera.

- Nel dicembre 2003 è stata stipulata la nuova Convenzione, comprendente il Piano finanziario, tra il Ministero delle Infrastrutture e la Società Stretto di Messina.

- Nell'aprile 2004 il Parlamento Europeo ha approvato il Piano Van Miert per lo sviluppo delle Reti Transeuropee di Trasporto (TEN-T), che nell'ambito del Corridoio 1 Berlino - Palermo prevede la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

- Nel maggio 2004 sono stati siglati i protocolli sindacali relativi, tra l'altro, alla sicurezza dei cantieri ed alla formazione professionale, elemento essenziale per lo sviluppo delle opportunità occupazionali nelle aree direttamente interessate, nonché al sistema di regole di relazioni industriali a livello nazionale e locale.

continua a pag.2

RENZI VUOLE IL PONTE SULLO STRETTO

da pag.1

- Nell'agosto 2004 è stato certificato il sistema in qualità per l'esperimento di gare d'appalto ad evidenza pubblica.

- Nell'agosto 2005 il Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere e la Società Stretto di Messina hanno sottoscritto un protocollo d'intesa concernente l'attività di monitoraggio finalizzata alla prevenzione delle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle transazioni finanziarie relative alla realizzazione del Ponte sullo Stretto e dei suoi collegamenti.

- Tra gennaio e aprile 2006 sono stati firmati i contratti con Contraente Generale, Project Management Consultant, Monitore Ambientale e Broker Assicurativo a seguito della conclusione di quattro gare internazionali avviate tra il 2004 ed il 2005.

- Il 24 novembre 2006, la Legge n. 286 ha stabilito di non considerare il Ponte sullo Stretto di Messina una priorità nel programma di Governo. Viene pertanto differita nel tempo ogni decisione sulla realizzazione dell'opera.

- Il 22 maggio 2008 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, ha invitato la Società Stretto di Messina a porre in essere, nei tempi più brevi, tutte le condizioni per la ripresa delle attività inerenti alla costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina.

- Nella seduta del 30 settembre 2008 il Cipe ha riconfermato la pubblica utilità del Ponte sullo Stretto di Messina.

- Nella seduta del 6 marzo 2009 il Cipe ha deliberato uno stanziamento pari a 1,3 miliardi di euro.

- Il 3 agosto 2009, la legge n. 102 conferma lo stanziamento del Cipe pari a 1,3 miliardi di euro.

- Il 7 agosto 2009, ai sensi della Legge 3 agosto 2009 n. 102, è stato nominato il Commissario Straordinario con l'obiettivo di rimuovere entro 60 giorni gli ostacoli frapposti al riavvio delle attività.

- Il 25 settembre 2009 è stato firmato l'accordo tra la Società Stretto di Messina e il Contraente Generale Eurolink finalizzato al riavvio delle attività per la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina.

- Il 25 settembre 2009 è stata sottoscritta l'intesa tra la Stretto di Messina e il Project Management Consultant, la statunitense Parsons Transportation Group.

- Il 2 ottobre 2009 il Commissario Straordinario, il linea con il mandato ricevuto, ha approvato gli accordi sottoscritti dalla Stretto di Messina, rispettivamente con il Contraente Generale Eurolink e con il Project Management Consultant, la statunitense Parsons Transportation Group.

- Il 2 ottobre 2009 il Commissario ha approvato il Piano finanziario aggiornato e deliberato dal Consiglio di Amministrazione della Stretto di Messina.

- Il 2 ottobre 2009 è stato impartito l'ordine di inizio attività al Contraente generale.

- L'8 ottobre 2009 è stato impartito l'ordine di inizio attività al Project Management Consultant.

- Il 28 ottobre 2009 è stato impartito l'ordine di inizio attività al Monitore ambientale.

- L'11 novembre 2009 è stato nominato il Commissario straordinario, per la velocizzazione delle procedure relative alla realiz-

zazione delle opere propedeutiche e funzionali del Ponte sullo Stretto di Messina, dei relativi collegamenti stradali e ferroviari nonché delle opere e misure mitigatrici e compensative.

- Il 30 novembre 2009 è stata stipulata la convenzione aggiornata, comprendente il Piano finanziario, tra il Ministero delle Infrastrutture e la Società Stretto di Messina. La convenzione è stata successivamente approvata con apposita norma contenuta nella Legge Finanziaria 2010.

- Il 21 dicembre 2009 l'Assemblea straordinaria degli Stretto di Messina ha approvato l'aumento di capitale dell'importo complessivo di 900 milioni di euro, a seguito degli stanziamenti previsti in favore di Anas ed Rfi dalla delibera Cipe del 17 dicembre 2009 e dalla Legge Finanziaria 2010.

- Il 23 dicembre 2009 avvio dei lavori dell'opera propedeutica Variante di Cannitello': deviazione della esistente linea ferroviaria tirrenica in corrispondenza di Cannitello per risolvere le interferenze con il futuro cantiere della torre del ponte, lato Calabria.

- Il 1° febbraio 2010 è avviata la progettazione definitiva delle opere a terra del ponte.

- Il 1° aprile 2010 è avviata la progettazione definitiva del ponte.

- Il 10 maggio 2011 la Società Stretto di Messina, il Contraente generale Eurolink, la Presidenza della Provincia di Messina ed i Comuni di Torregrotta, Valdina e Venetico (Me), hanno firmato l'accordo procedimentale per la gestione dei siti di conferimento delle terre, che interesseranno i rispettivi territori comunali nell'ambito dei lavori del ponte sullo Stretto di Messina.

- Il 10 maggio 2011 la società Stretto di Messina, il Contraente generale Eurolink ed il Comune di Villa San Giovanni, unitamente alle associazioni di categoria provinciali Coldiretti, Unione Piccoli Proprietari Immobiliari, Associazione Sindacale Piccola Proprietà Immobiliare territoriale, hanno firmato l'accordo sulle procedure e metodologie da adottare per la determinazione delle indennità di espropriazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

- Il 21 dicembre del 2010 è stato consegnato il progetto definitivo alla Stretto di Messina dal contraente generale.

- Il 29 luglio 2011 il Cda della Stretto di Messina ha approvato il Progetto Definitivo riconfermando le impostazioni di ordine tecnico ed economico del Ponte e dei 40 km di opere connesse. Il costo dell'opera è salito da 6,3 miliardi di euro a 8,5 tenuto conto delle richieste degli Enti locali.

- Il 4 agosto 2011 è stato firmato il Protocollo operativo per la sperimentazione del monitoraggio finanziario tra Ministero dell'interno, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e delle finanze, Società Stretto di Messina, Società di Progetto Eurolink, Consorzio Cbi e Abi, in relazione alla variante ferroviaria di Cannitello.

- L'8 settembre 2011 avviene la pubblicazione dell'avviso d'avvio delle procedure per la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

- L'11 ottobre 2011 l'Unione Europea non ha incluso il ponte sullo stretto tra le opere pubbliche destinate a ricevere finanziamenti comunitari.

- Il 27 ottobre 2011 l'Aula di Montecitorio ha approvato una mozione dell'Idv, che

impegna il Governo «alla soppressione dei finanziamenti per la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina».

- Il 17 aprile 2012 è stata completata a Villa San Giovanni la prima opera propedeutica al ponte sullo Stretto di Messina, che consiste nella variante della linea ferroviaria Cannitello -Villa San Giovanni.

- Il 30 settembre 2012 Corrado Clini, il Ministro dell'Ambiente del Governo Monti, ha dichiarato: «Non esiste l'intenzione di riaprire le procedure per il Ponte sullo stretto di Messina, anzi al contrario, il Governo vuole chiudere il prima possibile le procedure aperte anni fa dai precedenti governi, e per farlo deve seguire l'iter di legge»

- Il 10 ottobre 2012 il Governo Monti, nella cosiddetta legge di stabilità, ha stanziato 300 milioni per il pagamento delle penali per la non realizzazione del progetto.

- Il 31 ottobre 2012 il Governo Monti ha deliberato di prorogare, per un periodo complessivo di circa due anni, i termini per l'approvazione del progetto definitivo del Ponte sullo stretto di Messina al fine di verificarne la fattibilità tecnica e la sussistenza delle effettive condizioni di bancabilità. Antecedentemente era stata prevista, dalla Legge obiettivo, l'apertura della Conferenza dei servizi con l'approvazione entro febbraio 2012 del progetto definitivo da parte del Cipe e il contestuale avvio della gara per il reperimento dei finanziamenti, la stesura del progetto esecutivo e l'apertura dei cantieri principali preventivata a partire dalla metà del 2012. L'intento era quello di aprire l'opera al traffico nel 2019.

- Il 3 novembre 2012, la China Investment Corporation (Cic), fondo sovrano di Pechino, e la China communication and construction company (Cccc), si sono rese disponibili a finanziare l'opera.

- Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, il 15 aprile 2013, Stretto di Messina S.p.A. viene posta in liquidazione con la nomina di un Commissario Liquidatore.

- Sempre per effetto della Legge 221/12, la Stretto di Messina S.p.A. sarà poi tenuta ad indennizzare Eurolink tramite il pagamento delle prestazioni contrattualmente previste e già eseguite più una somma pari al 10% dell'importo di cui prima, il tutto stimato in 45 milioni di euro.

Da quanto precede si può rilevare che ti arriva un Di Pietro e ti affossa. Ti arriva un Governo Prodi e dice che non è una sua priorità, ti arriva il Governo Monti e ti uccide.

Ebbene Renzi se ci tiene veramente come l'ultimo Governo Berlusconi con il Ministro Mattioli, che stavano per arrivare al progetto esecutivo, faccia un decreto legge e tagli tutti i passaggi intermedi ancora rimasti e dichiari che l'opera è necessaria ed urgente per l'Italia e gli italiani, e la faccia reinserire tra i finanziamenti europei infrastrutturali come era stato ab origine.

E smettiamola di fare fuggire i buoni imprenditori dall'Italia. E smettiamola di premiare i nullafacenti e improduttivi, danneggiando i produttivisti.

Se veramente Renzi ci crede in questa ripresa di dignità nazionale, su tale argomento va aiutato e non boicottato. Prima viene l'Italia e poi l'interesse dei partiti.

Non sono certo i grillini a poter disegnare l'avvenire d'Italia loro che sono per la decrescita felice, farebbero cadere anche i ponti che Garibaldi fece costruire sul Tevere a Roma.