

**La storia.** Nel 1971 la prima legge sul Ponte Cavallo di battaglia di Berlusconi, Monti lo accantonò. Finora già spesi 350 milioni

# Un progetto lungo 45 anni che può costare 1,2 miliardi anche se rimane sulla carta

EMANUELE LAURIA

**PALERMO.** Il non Ponte, finora, è costato 350 milioni ma rischia di pesare molto di più sulle casse dello Stato: se il giudice concedesse il risarcimento al gruppo di imprese - Impregilo in testa - che si è visto revocare l'appalto la cifra salirebbe a 1,2 miliardi. Soltanto che il governo pagherebbe senza avere, in cambio, alcuna opera. C'è, anche, questa preoccupazione dietro la decisione di Renzi di rilanciare la costruzione dell'infrastruttura sullo Stretto. Di sicuro, anche ieri Impregilo, con il suo ad Pietro Salini, ha ribadito di essere pronta a ripartire, rinunciando ovviamente alle cause civili: «Si tratta di parlare con le varie amministrazioni - afferma Salini - e fare un progetto che non è per noi, ma per il Paese». E le carte cui ha accennato il premier? «Sono pronte da sei mesi», fanno sapere dalla società.

Sull'altro fronte, fra Palazzo Chigi e Anas, il dossier Ponte è aperto dalla scorsa primavera: si cerca una soluzione per far rivivere un contratto di appalto che, sulla base di una legge varata a fine 2012, è decaduto il primo marzo del 2013. Ma su quella norma grava un'eccezione di legittimità costituzionale. La questione è in mano a tecnici ed esperti di diritto. Ma chi dovrebbe sovrintendere alla rea-

lizzazione dell'opera? Questo è un altro nodo da sciogliere: la società Stretto di Messina, costituita nel 1981, è in liquidazione dall'aprile del 2013. Il lavoro del commissario Vincenzo Fortunato (ex capo di gabinetto di diversi ministri delle Infrastrutture), per legge, avrebbe dovuto chiudersi entro un anno ma non è ancora finito. Alle spalle c'è una lunga scia di sprechi: la società, che aveva 56 dipendenti di cui 11 dirigenti, nella sua vita trentennale è costata in media dieci milioni l'anno, gran parte dei quali sono finiti inesorabilmente in consulenze. Il record nel 2005, con incarichi per 5,7 milioni che hanno prodotto studi sull'«impatto emotivo del Ponte sulle popolazioni locali» e sull'«investigazione radar delle specie di uccelli migratori notturni».

Renzi non sarebbe orientato a far resuscitare quella «carcassa» ma a seguire la linea indicata da un disegno di legge, presentato nella primavera del 2015 dall'Ncd, che il ministro Angelino Alfano ha chiesto ieri di rimettere subito in calendario alla Camera: prevede l'affidamento del ruolo del commissario al presidente dell'Anas, che era la maggiore azionista della società Stretto di Messina. Toccherebbe a lui predisporre l'aggiornamento del progetto definitivo approvato il

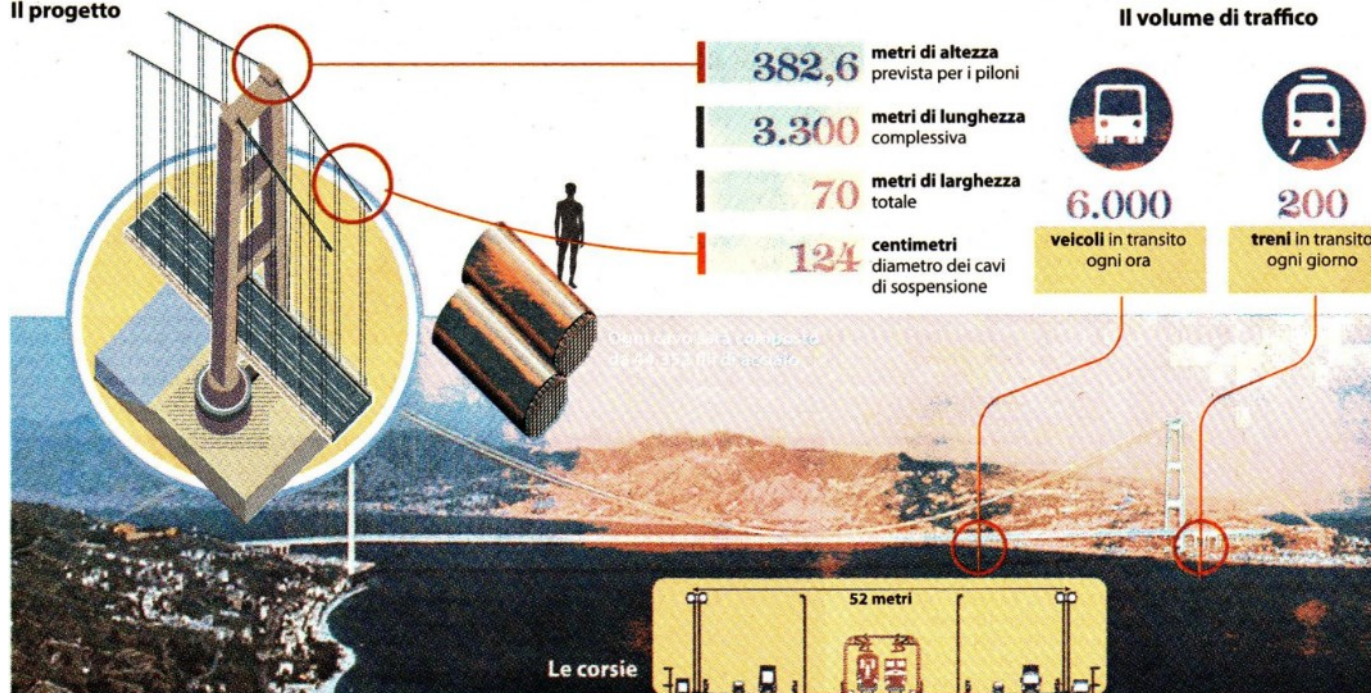
30 luglio 2011, che prevede una spesa da 8,5 miliardi di euro, per la realizzazione di una campata unica da 3,3 chilometri contro i due dell'Akashi Bridge in Giappone. Ricaduta occupazionale? In quel piano si accennava a 40 mila persone l'anno. Di quell'opera faraonica, finora, è stata realizzata solo la variante di Cannitello, in Calabria, derubricata a infrastruttura di collegamento al nulla con l'intervento del governo Monti che nel 2012, in piena crisi, ha bloccato l'intero iter di costruzione del Ponte, stanziando 300 milioni di euro per le penali.

L'annuncio di Renzi, nei fatti, riaccende i riflettori sul Ponte dei desideri e delle polemiche, a distanza di 45 anni dalla prima legge che ha parlato di un collegamento stradale e ferroviario fra Sicilia e Calabria. Se si registreranno concreti passi avanti, saremo al terzo «pronti, via». Il primo, nel 2001, durante il governo di Silvio Berlusconi, che lo mise in cima alle opere della legge-obiettivo. «Il Ponte sarà pronto nel 2012 e il pedaggio costerà 21 mila lire», profetizzò il ministro Lunnardi. Poi nel 2008 toccò ancora a Berlusconi recuperare l'opera che era stata affossata da Prodi. Una storia che sembrava essere stata chiusa per legge, 4 anni fa, dal «rigorista» Monti. Ma che invece non è ancora finita.

CRIPRODUZIONE RISERVATA



## Il progetto



- 382,6** metri di altezza prevista per i piloni
- 3.300** metri di lunghezza complessiva
- 70** metri di larghezza totale
- 124** centimetri di diametro dei cavi di sospensione

## Il volume di traffico



**6.000**  
veicoli in transito ogni ora



**200**  
treni in transito ogni giorno

Dati del centro di Calimbro (1999-2012): 352 mila di auto

Le corsie

52 metri

4 metri

**4** binari per il passaggio dei treni, di cui solo 2 di servizio

**6** corsie stradali (più 2 di servizio)

**20,3** raccordi stradali complessivi



**20,3** piazzole d'ingresso a 9 piste complessive

## La resistenza



A raffiche di vento superiori ai 200 kmh



A terremoti di 7,1 gradi Richter

