

Trasmissione di Rai 3 "Report"

1) Su quali basi sono stati stanziati i finanziamenti dato che non esiste ancora un progetto definitivo rispetto al Ponte sullo Stretto?

Il progetto definitivo, approvato dal Consiglio di amministrazione della Stretto di Messina nel 2011, comprende oltre 8mila elaborati. Il progetto è stato oggetto di verifica da parte della Struttura Tecnica della Società, supportata da un panel di esperti, dal Comitato Scientifico, dal Project Manager Consultant, anche sviluppando una progettazione parallela, ed è stato infine validato dal RINA.

Come previsto dal Decreto-legge n. 35/2023, sono in corso le attività finalizzate all'aggiornamento del Progetto Definitivo del 2011 per poi procedere alle fasi successive.

In particolare è in fase avanzata l'analisi, secondo le stesse modalità utilizzate nel 2011, della Relazione del Progettista, non ancora definitiva, che illustra dettagliatamente le modifiche e gli aggiornamenti progettuali, da svilupparsi nel progetto esecutivo, per tener conto delle nuove normative tecniche per le costruzioni e delle conseguenti modifiche della modellazione geologica e della caratterizzazione geotecnica, dei necessari adeguamenti alle norme in materia di sicurezza e ai manuali tecnici di progettazione, delle prescrizioni ambientali, dell'evoluzione tecnologica dei materiali di costruzione e delle tecniche costruttive. Il progetto definitivo integrato dalla Relazione del Progettista e dagli elaborati indicati nella risposta 1, acquisito il parere del Comitato Scientifico, sarà sottoposto all'esame del Consiglio di Amministrazione di SdM e dopo la delibera del Consiglio verrà avviata la procedura approvativa, fino alla delibera del CIPESS.

2) Le leggi correnti prevedono un'analisi costi/benefici rispetto alla fattibilità delle opere pubbliche: esiste un'analisi recente di questo tipo rispetto al progetto Ponte sullo Stretto? Quali sono i risultati?

Il progetto definitivo approvato nel 2011 dalla società concessionaria conteneva già l'analisi costi benefici. Come previsto dal decreto-legge 35/2023 è attualmente in corso l'aggiornamento del progetto tecnico insieme ad altri diversi elaborati, nello specifico: lo Studio di Impatto Ambientale, lo Studio di Incidenza Ambientale, la Relazione Paesaggistica e l'analisi costi benefici. L'analisi costi benefici, non ancora definitiva, ha già evidenziato risultati positivi per i principali indicatori economici quali il VANE (Valore attuale netto economico) e TIRE (Tasso interno di rendimento economico).

3) A che titolo l'ex ministro Pietro Lunardi ha partecipato a riunioni presso il ministero riguardanti il Ponte sullo Stretto? Ci risulta che Lunardi abbia addirittura messo in piedi un tavolo tecnico formato da ingegneri di sua fiducia per dare supporto al ministro Salvini.

Non è stato istituito nessun tavolo tecnico formato da ingegneri di fiducia dell'ex Ministro Lunardi da parte del Mit. Ci sono stati incontri informali con l'ex ministro Lunardi finalizzati a un confronto sulla gestione dell'opera in passato, nonché rispetto allo scenario attuale.

4) In che modo Pietro Lunardi ha influito sulla scelta di Pietro Ciucci come Ad di Stretto di Messina Spa?

In nessun modo.

5) Ci può confermare che l'ex sottosegretario Armando Siri è un consulente del Ministero delle Infrastrutture? Se sì, qual è il suo compenso?

L'ex sottosegretario Armando Siri non è consulente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e non intrattiene nessun tipo di rapporto professionale o di collaborazione con il medesimo Ministero.

6) Sapeva che Armando Siri è stato in costante contatto con Giovanni Mollica, consulente di Eurolink, il consorzio che dovrebbe costruire il Ponte? Lei conosce Giovanni Mollica? Ha utilizzato anche lei materiali riferibili a Giovanni Mollica o alla Rete Civica per le Infrastrutture? Se sì, a che titolo?

Il Ministro Salvini ignora i rapporti tra Armando Siri e Giovanni Mollica. Non conosce Giovanni Mollica e non ha mai ricevuto materiali riferibili a lui o all'Associazione.

7) Ci può fornire i riferimenti agli studi da lei citati secondo i quali con la costruzione del ponte ci sarebbe un risparmio di emissioni di CO2 quantificabili in 140 mila tonnellate annue?

I dati sul risparmio di emissione imputabili al Ponte sullo Stretto sono attualmente allo studio della Società Stretto di Messina. Nei suoi interventi pubblici, il Ministro Salvini ha citato dati pubblicati in diverse fonti aperte, accessibili a tutti dal 2011 e che partivano dall'analisi dei flussi di traffico marittimo.

8) Ci può fornire gli studi in base ai quali lei parla di centomila posti di lavoro relativi alla costruzione del Ponte sullo Stretto?

Anche rispetto ai posti di lavoro la Società Stretto di Messina sta elaborando dati finalizzati alla quantificazione – secondo l'analisi costi benefici – dei posti di lavoro attesi. Il dato richiamato dal Ministro Salvini nei suoi interventi pubblici è stato tratto da un arrotondamento sulle cifre ANCE che testimoniano che per ogni miliardo investito sulle opere pubbliche genera 17.000 posti di lavoro.

9) Il consorzio che aveva vinto la gara per la costruzione del Ponte si era rivolto al Tribunale di Roma per avere il riconoscimento di penali relative alla mancata costruzione. Il tribunale in primo grado aveva rigettato tutto ponendo il consorzio in una posizione di debolezza. Il presidente dell'Anac aveva suggerito al Ministero di fare una nuova gara anche alla luce del percorso giudiziario. Tale aspetto è stato a noi confermato dall'Autorità stessa. Perché si è scelto di continuare con Eurolink esponendo il Ministero a un contenzioso? Perché Eurolink non ha ancora rinunciato al contenzioso? Il decreto prevede la rinuncia solo dopo l'approvazione del progetto, non si tratta di un favore al privato come ha affermato il presidente dell'Anac?

La scelta di proseguire con il contraente generale selezionato con procedura di evidenza pubblica è stata considerata preferibile dal Governo per due motivi: consente di risolvere il contenzioso pendente e consente di non vanificare il lavoro di progettazione svolto in passato. Ripartire da zero con la progettazione avrebbe significato non fare il Ponte.

L'iter di progettazione, preliminare e definitiva, è stato avviato nel 2001 e si è concluso nel 2011 con l'approvazione del progetto definitivo da parte del Consiglio di Amministrazione della Società Stretto di Messina. Il costo totale di tale progettazione, preliminare e definitiva, è ammontato ad un importo complessivo superiore a 100 milioni di euro. A questi si aggiungono ulteriori 130 milioni spesi in precedenza per studi di fattibilità.

La rinuncia al contenzioso avverrà dopo l'approvazione della relazione di aggiornamento del progetto definitivo da parte del CIPESS in coerenza con quanto previsto dal decreto-legge n. 35 del 2023 e con le ordinarie procedure di approvazione degli investimenti strategici.

10) Tutti gli esperti da noi consultati con riferimento al progetto presente affermano che quella che si sta costruendo in Sicilia non è Alta Velocità come peraltro ha affermato l'assessore ai trasporti della Regione siciliana. In base a quale progetto Lei parla di Alta Velocità in Sicilia?

Gli investimenti programmati sulla linea ferroviaria Messina-Catania-Palermo consentiranno di raggiungere, a regime, la velocità di 200 km/h sull'itinerario Messina-Catania (rispetto ai 150 attuali) e di 250 km/h sull'itinerario Catania-Palermo (rispetto ai 130 attuali). In questo modo si potrà conseguire un dimezzamento dei tempi attuali di percorrenza.