

## **COM'È ANDATA A FINIRE? OPERAZIONE PONTE**

*Di Stefania Rimini*

### **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

Per cominciare un cult: il ponte. Sembava defunto, ma il premier Renzi lo ha riesumato. Quanto ci sta costando questo ponte? Torniamo brevemente indietro a 13 anni fa, quando l'opera sembrava ormai lì per lì, imminente.

### **DA REPORT DEL 24/09/2002**

#### **STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

C'era una volta il ponte sospeso più lungo del mondo.

### **ANTONINO CALARCO - PRESIDENTE ONORARIO STRETTO DI MESSINA SPA**

La più straordinaria opera di ingegneria civile di tutti i tempi, seconda come impresa all'andata sulla Luna.

### **STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Dopo 20 anni di studi e ricerche la società Stretto di Messina ha partorito un progetto di massima di un certo peso. Ma c'è qualcuno che questo progetto se l'è letto tutto?

### **EZIO FACCIOLI - CONSULENTE PROGETTO PONTE SULLO STRETTO**

Dubito. Non so. Mi sembra difficile.

### **STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Qualcuno che se ne era letto una buona parte l'avevamo trovato. Il professor Di Majo controllava i risultati degli studi in qualità di membro della Delegazione di Alta sorveglianza delle Ferrovie.

### **STEFANIA RIMINI**

Cos'è che ha di strano questo disegno?

### **FRANCO DI MAJO - EX MEMBRO DELEGAZIONE ALTA SORVEGLIANZA FS**

Le automobili a rovescio.

### **STEFANIA RIMINI**

Ah! Le automobili a rovescio? Cioè è un errore del computer?

### **FRANCO DI MAJO - EX MEMBRO DELEGAZIONE ALTA SORVEGLIANZA FS**

No, è un errore di impostazione dei programmi. Errore da poco, ma dimostra la mancanza completa di un controllo dei risultati.

### **STEFANIA RIMINI**

Ne ha trovati degli altri?

### **FRANCO DI MAJO - EX MEMBRO DELEGAZIONE ALTA SORVEGLIANZA FS**

Eh!

### **STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Inoltre la società Stretto di Messina voleva costruire un ponte che aveva come maggiore utilità quella di far passare i treni, quando il traffico ferroviario tra Sicilia e Continente era in calo già da anni.

### **GIUSEPPE ZAMBERLETTI - PRESIDENTE STRETTO DI MESSINA SPA**

In realtà, proprio il ponte può creare le condizioni per un reale aumento della domanda nella modalità ferroviaria.

**STEFANIA RIMINI**

Quando verrà posata la prima pietra del ponte?

**PIETRO CIUCCI - AMMINISTRATORE DELEGATO STRETTO DI MESSINA SPA**

La prima pietra del ponte, anche se forse non sarà materialmente una prima pietra, è prevista per l'inizio del 2005.

**STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Nel 2005 eravamo ritornati sul posto e di pietre non si vedevano altro che queste. Il ponte era ancora allo stadio della gara d'appalto e l'affare da 4,4 miliardi se l'era aggiudicato una cordata di imprese a guida Impregilo, con la promessa di finire i lavori 8 mesi in anticipo e un maxi sconto di oltre mezzo miliardo.

**DA REPORT DEL 6/11/2005**

**PIETRO CIUCCI - AMMINISTRATORE DELEGATO STRETTO DI MESSINA SPA**

In ogni caso la società è più che garantita perché si è riservata in qualsiasi momento il diritto di risolvere il rapporto contrattuale.

**STEFANIA RIMINI**

Però se l'Impregilo impazzisce e dice invece di 3,9 vi costa 8, voi potete dire arrivederci?

**PIETRO CIUCCI - AMMINISTRATORE DELEGATO STRETTO DI MESSINA SPA**

Esattamente.

**MILENA GABANELLI IN STUDIO**

Siamo nel 2015 e arrivederci lo abbiamo detto noi alla società Ponte sullo Stretto a guida Ciucci perché è stata messa in liquidazione. E come si temeva le società che dieci anni fa hanno vinto l'appalto hanno aperto un mega contenzioso e chiedono 800 milioni per il disturbo. Ma per cosa? Che cosa hanno fatto? Stefania Rimini è tornata sullo Stretto.

**STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

La società Stretto di Messina in 34 anni ha speso 312 milioni delle nostre tasse per non mettere giù neanche una pietra o almeno un progetto esecutivo.

**ALBERTO ZIPARO - URBANISTA**

Era una favola la cosa del progetto esecutivo e dei lavori che dovevano cominciare, perché ci sono state più di 15 edizioni della progettazione del ponte...

**STEFANIA RIMINI**

Ogni volta gli cambiavano nome?

**ALBERTO ZIPARO - URBANISTA**

... da "larga massima" a "stretta massima", "preliminare", "preliminare definitivo", "definitivo non finale" eccetera, ma non si è mai arrivati al progetto esecutivo.

**STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Il progetto esecutivo avrebbe dovuto ultimarlo il consorzio Eurolink capeggiato da Salini-Impregilo, che però non ha potuto neanche cominciare che il governo Monti ha decretato di chiudere baracca e burattini. E ora Eurolink pretende l'indennizzo.

#### **DA 2NEXT DEL 29 SETTEMBRE 2015**

#### **PIETRO SALINI – AMMINISTRATORE DELEGATO SALINI IMPREGILO**

*Io penso che il ponte di Messina sia un'occasione incredibile per questo paese, non farlo costerà moltissimo.*

#### **STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Eurolink ci chiede oltre 700 milioni di risarcimento, più altri 90 che ci ha chiesto la Parsons consulente del progetto. Ma a che titolo? Cosa hanno realizzato?

#### **PIETRO IDONE - RETE NO PONTE**

Questo è l'imbocco di questa opera propedeutica al ponte, una galleria artificiale che ha spostato in pratica la ferrovia di pochi metri, circa 15-20 metri rispetto al binario originario, con un costo di circa 26 milioni di euro per quasi 1 chilometro. È la cosiddetta prima pietra; all'epoca Berlusconi indicò quest'opera come la prima pietra del ponte.

#### **STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

La "variante di Cannitello" sulla sponda calabrese era un progetto delle Ferrovie che nel 2009 gli viene tolto e viene dato da fare ai costruttori del ponte. Allora non è che adesso questo scatolone farà scattare centinaia di milioni di penali?

#### **CARMELO BRIGUGLIO – AVVOCATO**

Ma io non credo proprio. È inimmaginabile che una ripresa di un contratto a distanza di pochi anni dalla formalizzazione del primo possa determinare ipotesi di penali per 750 milioni di euro su un progetto che, ricordiamo, ci valeva circa 4 miliardi e 2. Cioè senza aver messo una pietra sull'altra... Cioè non riesco a immaginare a quale titolo si possano formare delle penali. Ci possono essere delle penali di carta.

#### **STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

La carta in questa storia si è stratificata nel tempo. Il capo della Stretto di Messina Pietro Ciucci ha dichiarato nel 2005 che non erano previste penali fino all'approvazione del progetto definitivo ed esecutivo. A quello stadio non ci sono mai arrivati, quindi non ci dovrebbe essere niente da pagare. Poi nel 2009, firmano quest'atto dove si prevedono penali del 5% anche in questa fase. E il conto sarebbe di 250 milioni. Oggi il consorzio Eurolink tra danni e costi ne chiede 964 sulla base di un ulteriore contratto stipulato nel 2011, mentre dall'altra parte la Stretto di Messina è disposta a riconoscergliene solo 8 e mezzo.

#### **CARMELO BRIGUGLIO – AVVOCATO**

Per cui o Eurolink chiede troppo o gli si è data occasione di chiedere troppo. Perché se è vero che da quell'atto nascono le responsabilità delle penali, c'è qualcuno che ha sbagliato in maniera eclatante.

#### **STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Adesso siamo nelle mani del giudice. Ma anche nel caso in cui le penali non fossero dovute, ai costruttori fa sempre gioco dire che conviene far fare a loro il ponte piuttosto che coprirli d'oro per non costruirlo.

#### **DA 2NEXT DEL 29 SETTEMBRE 2015**

**ANNALISA BRUCHI-CONDUTTRICE**

*Forse lo Stato dovrà pagare quasi un miliardo a fronte di un miliardo e mezzo che avrebbe dovuto pagare per la realizzazione.*

**PIETRO SALINI – AMMINISTRATORE DELEGATO SALINI-IMPREGILO**

*Più o meno così. E in più, a fronte di circa 11 miliardi che è quello che sarebbe entrato allo Stato in termini di tasse, contributi, diminuzione di costi per cassa integrazione.*

**STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Come ci sono arrivati a questa stima non è dato sapere perché a Raidue dicono 11 miliardi, a noi dicono 10, ma non ci hanno fornito alcun dato per poter verificare l'analisi e non hanno accettato di farsi intervistare. Dopodiché, un miliardo e mezzo di contributo pubblico sarà anche poco, ma stiamo comunque parlando di soldi che non ci sono. Anzi, non ci sono mai stati.

**ALBERTO ZIPARO – URBANISTA**

Già quando era tornato Berlusconi non era credibile.

**STEFANIA RIMINI**

Cioè in realtà i soldi non c'erano neanche allora?

**ALBERTO ZIPARO – URBANISTA**

I soldi non li aveva messi, perché lui... Prodi, il centro sinistra, tra il 2006-2008 aveva levato i soldi del Ponte e li aveva saggiamente messi in infrastrutture utili. Berlusconi li ritirò dicendo "li rimetto sul Ponte", ma non li rimise sul Ponte, li mise sull'Ici.

**STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Quindi il finanziamento per il ponte è sempre stato un bluff. Intanto i dipendenti e i consulenti della Stretto di Messina ci dovrebbero ringraziare, perché li abbiamo mantenuti per 34 anni.

**ALBERTO ZIPARO – URBANISTA**

C'era la battuta tra i nostri colleghi: "aboliamo la laurea in ingegneria, architettura e urbanistica e instauriamo la laurea in progettista del Ponte sullo Stretto: lavora sempre, non finisce mai, è una cosa eterna".

**STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Cosa ci resta in mano alla fine? Un progetto definitivo che non ha ancora risolto tutti i nodi dell'impatto ambientale, che in questo caso non è solo il disturbo ai pesci e agli uccelli, ma è dove vai a mettere milioni di metri cubi di terra che hai scavato, in un territorio dove una strada provinciale si presenta così.

**BEATRICE BARILLARO – GEOLOGA**

Questa zona è sismicamente molto attiva, tettonicamente molto interessata da faglie e fratture di ogni dimensione lungo la costa e anche nell'entroterra. Questa zona qui che vediamo ovale, praticamente sono le fondazioni previste del pilone, la base, da qui doveva svettare su questo, doveva proprio svettare il pilone.

**STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Torri che sono diventate sempre più alte nel progetto definitivo, fino a 399 metri. Perché la società Stretto di Messina, nonostante stesse finanziando progetti sul ponte da oltre 30 anni, sul più bello dice a Eurolink: tu quanto le faresti alte le torri? Dove le metteresti? Fammelo sapere.

### **ANNA GIORDANO – WWF ITALIA**

Come se fossero noccioline. Che poi tu non dici che cosa succederebbe di erosione costiera, di dilavamento dei suoli eccetera, però ti ritrovi dei costi. E chi li paga i costi? Noi, la società.

### **STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Pensiamo all'acqua per impastare il cemento. A Messina non hanno avuto neanche l'acqua da bere per tre settimane.

### **RENATO ACCORINTI – SINDACO DI MESSINA**

Noi siamo collegati con una condotta di oltre 70 km, addirittura in provincia di Catania, parte, e una frana da un costone è arrivata su questa condotta e perciò bisognava mettere in sicurezza un'intera montagna, ed è successo questo.

### **STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Il dissesto idrogeologico è un dramma da queste parti e sarebbe la cosa più urgente. Mentre i costi della telenovela "ponte o non ponte" già ricadono sui cittadini, anche senza aggiungere pure le penali.

### **RENATO ACCORINTI – SINDACO DI MESSINA**

E allora il ponte, che è da 150 anni e anche di più che si parla di ponte, come una cosa da dire: state buoni che il ponte risolverà tutto. Allora non è possibile che c'è un'Italia che cammina con la velocità, da Roma a Milano con i treni in 2 ore e mezza e qua non ci sono le ferrovie che sono le peggiori d'Europa a binario unico, con il 30% non elettrificato che si va a gasolio.

### **STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Fatto sta che il partito di Alfano a settembre ottiene una mozione a favore di un ponte solo ferroviario. Peccato che poi i treni veloci in Sicilia non possono girare.

### **MICHELE BARRESI – SINDACALISTA OR.S.A.**

Su 1400 chilometri circa di binari della rete ferroviaria siciliana solo il 20% è una rete a doppio binario. Tutto il resto è a binario unico.

### **STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Ma anche per le merci il ponte sarebbe un bluff.

### **MICHELE BARRESI – SINDACALISTA OR.S.A.**

In realtà i nuovi container su cui viaggiano le merci oggi hanno delle sagome che non sono neanche compatibili con le sagome delle gallerie che ci sono in Sicilia. Non riuscirebbero a passare in tante delle gallerie delle reti ferroviarie siciliane.

### **STEFANIA RIMINI FUORI CAMPO**

Nel frattempo il traffico dei treni sullo Stretto è crollato. Nel 2003 c'erano quattro navi che traghettavano, oggi ce ne sono due. C'erano 12 treni passeggeri, adesso sono soltanto cinque e solo uno va oltre Roma e impiega 22 ore per andare da Palermo a Milano. Mentre la stazione marittima di Messina è in queste condizioni.

### **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

E adesso se il giudice dovesse decidere che bisogna dare quel quasi miliardo a Eurolink e Salini Impregilo per il non ponte, di chi è la responsabilità? Del Governo Berlusconi che i soldi non ce li ha mai messi? Di Pietro Ciucci e Zamberletti per aver previsto ipotesi penali che nel bando originale non c'erano? Sta di fatto che oggi Salini Impregilo usa la penale un po' come arma di pressione , dice "non è che ci interessa tanto, a condizione che ci date da fare il ponte"... e se non sarà il ponte sarà qualcos'altro, ma questo lo aggiungiamo noi.