



# Ponte sullo Stretto, il Colle firma il decreto

Con l'ok del Quirinale, l'infrastruttura voluta dal governo approda in Gazzetta Ufficiale a cinque mesi dalla formazione dell'esecutivo Meloni. Messa a punto anche l'organizzazione della società di scopo: ci saranno ministeri, Regioni, Rfi e Anas

di MAURO BAZZUCCHI



■ In Italia il condizionale è d'obbligo, ma per il Ponte sullo Stretto di Messina la giornata di ieri può certamente essere definita storica. Nella tormentatissima e ultraquarantennale vicenda di uno dei progetti allo stesso tempo più discussi e necessari del nostro Paese, la firma in calce al decreto da parte del presidente della Repubblica **Sergio Mattarella** (tra l'altro siciliano doc e in quanto tale potenziale utente abituale dell'opera) proietta il tutto in una dimensione concreta come mai non è stato in passato. Come è noto, il decreto era stato licenziato dalla riunione del Consiglio dei ministri dello scorso 16 marzo con la formula «salvo intese», che di norma viene adottata quando il testo di un provvedimento è suscettibile di ulteriori modifiche, prima di passare il vaglio del Quirinale e di finire in *Gazzetta Ufficiale*, per poi incassare la conversione definitiva in legge in Parlamento. Inutile aggiungere che l'adozione di tale formula era stata presa come pretesto da molti osservatori parziali, per evidenziare un presunto approccio propagandistico più che pragmatico da parte del ministro delle Infrastrutture **Matteo Salvi-**

ni. Invece, la road map del decreto Ponte di Messina, così come era stata annunciata in campagna elettorale, è stata pienamente rispettata. Anzi, se possibile anticipata, col raggiungimento dell'obiettivo prefissato del decreto in *Gazzetta* raggiunto in cinque mesi. Questo significa che la progettazione esecutiva dell'opera partirà entro il 31 luglio del 2024, o meglio ripartirà, perché il decreto «resuscita» la società Stretto di Messina, messa in liquidazione più di dieci anni fa a causa dell'affossamento del progetto da parte di tutti i governi tecnici e non eletti che si sono succeduti all'ultimo presieduto da **Silvio Berlusconi**. Un testo denso, quello approvato dal governo e poi «bollinato» dai tecnici come annunciato ieri in una nota diffusa dal ministero poco prima della firma da parte del Colle, che era stato concepito come aperto a variazioni anche dell'ultim'ora, proprio per giungere inattaccabile sulla scrivania di **Mattarella**.

Nelle sue 12 pagine, il testo mette a punto la struttura societaria e la governance della citata società Stretto di Messina Spa, le modalità della concessione, l'impatto ambientale e le attribuzioni del commissario straordinario. Quanto alla società in house Stretto di Messina spa, il decreto prevede l'inserimento tra i soci (oltre ad Anas e alle

Regioni Sicilia e Calabria) anche di Rfi spa e al 51 per cento del ministero dell'Economia e delle Finanze, che - come specifica il testo - esercita i diritti dell'azionista d'intesa col ministero delle Infrastrutture e trasporti. Questi due ministeri, infatti, nomineranno due dei cinque membri del Consiglio di amministrazione, vale a dire il presidente e l'amministratore delegato della società, mentre i restanti tre membri saranno scelti dalle regioni Calabria e Sicilia e dalla Rfi. Il ministero guidato da **Salvini** avrà anche l'onere della vigilanza sull'attività della società: il Mit dovrà infatti nominare previo decreto il responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza ed il responsabile delle funzioni amministrative di prevenzione dei tentativi di infiltrazione mafiosa.

Altro elemento importante della strada verso la realizzazione del Ponte messa a punto dal governo, è che il decreto prevede una convenzione tra la società concessionaria ed il ministero delle Infrastrutture, nella quale si stabilirà il cronoprogramma della realizzazione dell'opera, partendo dal punto fermo della partenza esecutiva entro il 31 luglio 2024. Il mancato rispetto della road map indicata dal decreto determinerà la nomina di un commissario straordinario che si sostituirà alla società concessionaria nel de-

finire tutte le procedure di affidamento e di realizzazione dell'opera. La concessione dell'opera, infine, avrà una durata di 30 anni eventualmente prorogabili.

La scrittura del decreto è stata accompagnata da un febbrile lavoro di limatura e approfondimento anche dell'ufficio legislativo del Mit. Non a caso si ripartirà dal progetto e dall'impresa vincitori dieci anni fa, per evitare eventuali ricorsi in sede amministrativa e la consueta telenovela delle sospensive del Tar. Il ministro ha tenuto conto anche del parere del **consiglio nazionale degli ingegneri** sul merito delle tecniche di costruzione: gli stessi addetti ai lavori hanno evidenziato che si tratterà di un'opera capace di resistere a sollecitazioni estreme come vento a 270 km/h o scosse sismiche di altissimo grado.

Un ponte sospeso, con una campata centrale di oltre 3 km: «Una scelta storica», sottolinea il ministero, «che apre a una infrastruttura da record mondiale e con forte connotazione green: il Ponte permetterà una drastica riduzione dell'inquinamento da Co2 e un calo sensibile degli scarichi in mare». «Il costo», si legge ancora nella nota, «è oggi stimato in 10 miliardi. Dal 2019 al 2022», conclude il Mit, «il reddito di cittadinanza ha avuto un impatto per le casse dello Stato di 25 miliardi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## CONTO ALLA ROVESCIA PER IL PROGETTO ESECUTIVO

Il Ponte sullo Stretto di Messina prevede una sola campata. La lunghezza complessiva è **3,6 chilometri**



Secondo il cronoprogramma dovrà andare in esecuzione entro il **31 luglio 2024**. Il progetto definitivo è composto da **8.000** elaborati



È previsto un doppio collegamento su strada e ferrovia



Attualmente tra i porti di Sicilia e Calabria transitano ogni anno

**10 milioni**  
di persone



**1,4 milioni**  
di automobili



**800.000**  
mezzi pesanti



**100.000** le corse annuali tra traghetti, navi e aliscafi



**da 7 a 10 miliardi**  
la stima  
dei costi del ponte



**150.000** i posti di lavoro da creare secondo il ministro Matteo Salvini



LaVerità