volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Ponte di Messina, dalla commedia alla farsa

Autore: Stefano Lenzi

Lavorate con la fantasia, siete nelle prime file con me a teatro dell'antica Roma repubblicana a vedere l'ultima strepitosa commedia di Plauto *De ponte Messanae* (sì, *Sul ponte di Messina*). Nell'attesa dell'inizio dello spettacolo, in platea risatine degli spettatori solo per il titolo. Nelle idi di aprile dell'anno 200 a.C. (15 aprile) ci troviamo in un teatro che ha al centro della scena un'ambientazione austera, con colonne poste ad anfiteatro, e in cui siedono alti funzionari della Repubblica (compiaciuti) e popolani espropriandi (piuttosto irati). Silenzio e poi brusio, ha inizio lo spettacolo. Passato poco tempo, entra in scena un messaggero trafelato, irrompe in scena e annuncia: «Sono 240, sono 240 le richieste di integrazione del progetto, è una battuta d'arresto per il ponte sullo Stretto di Messina, non può stare in piedi!». Si agitano alcuni dignitari. L'autorevole Pichetto (ministro), imperturbabile, risponde: «È del tutto ordinario che ci siano osservazioni e richieste di dati e informazioni tecniche». Mormorio in sala. Lancia il cuore oltre l'ostacolo Salvini (ministro): «Vado avanti dritto, i lavori partiranno entro l'estate». Chiosa, tale Ciucci (amministratore delegato della Stretto di Messina SpA – SdM SpA): «Contiamo entro la fine dell'estate, che finisce a settembre, di avere l'approvazione del Cipess». Fragorose risate del pubblico in sala per la protervia dei personaggi, ma soprattutto per la confusione tra estate e autunno: i protagonisti della commedia non sanno nemmeno in quale stagione collocare, nel calendario, il mese di settembre (Plauto è geniale). E non sanno nemmeno distinguere, gli attori principali, tra approvazione e apertura dei cantieri. Facciamola breve, arriva a concludere la commedia, ormai tramutata in farsa, la *dea ex machina* Minerva (dea della saggezza, dell'ingegno e delle arti utili, tra cui c'è l'ingegneria) che entra impetuosa e intima ai dignitari di sgomberare il campo. I dignitari escono di scena con al loro seguito anche un *cliens*, un cliente, tale Salini (amministratore delegato di Eurolink, *general contractor*, capeggiato da Webuild) che fende, come gli altri, il turbinio di carta del presunto progetto definitivo che svolazza e si posa sul palcoscenico.

Spoileriamo la commedia, che si ispira a fatti realmente accaduti: soprattutto le frasi sono esattamente quelle virgolettate e i cognomi dei protagonisti rimangono invariati in questo 2024 d.C. Il 15 aprile scorso, primo giorno di apertura della conferenza di servizi istruttoria sul cd progetto definitivo del ponte sullo Stretto di Messina, **dopo 21 anni di studi e di progettazioni inconcludenti, sono arrivate dalla Commissione Tecnica sulla Valutazione di Impatto Ambientale (CTVIA) le 221 richieste principali di integrazione al cosiddetto progetto definitivo 2024 del ponte**, pubblicate sul portale online VIA-VAS (155 relative alla VIA e 66 relative alla Valutazione di Incidenza sui siti della Rete Natura 2000 e su tutte le componenti ambientali più rilevanti), a cui si aggiungono 16 richieste di integrazioni inerenti il Piano di utilizzo delle Terre e 2 relative alla Verifica di ottemperanza. Integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica VIA (CTVIA). Richieste che attestano l'impossibilità di approvare il progetto (non) definitivo, di passare al progetto esecutivo e di aprire i cantieri prima dell'estate o entro fine anno.

Alle pesanti richieste di integrazione della CTVIA bisogna aggiungere la **demolizione del progetto contenuta nelle 534 le pagine di contestazioni e controdeduzioni contenute nelle Osservazioni, redatte da un gruppo di lavoro di 38 esperti**, tra cui 12 docenti nelle diverse materie ambientali di 9 diversi atenei (Università di Firenze, Napoli, Messina, Palermo, Reggio Calabria, Roma La Sapienza, Torino, IUAV di Venezia, Politecnico di Milano): osservazioni inviate l'11 aprile scorso dalle associazioni ambientaliste (Italia Nostra, Kyoto Club, Legambiente, Lipu, MAN e WWF) e dai comitati dei cittadini messinesi (Associazione "Invece del ponte" e "No Ponte Capo Peloro") nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale; osservazioni su cui, secondo la CTVIA, il proponente (SdM SpA e Eurolink) è bene che fornisca le proprie controdeduzioni. I cittadini, le associazioni e i comitati, oltre che competenti, sono infinitamente pazienti: infatti siamo alla replica di quanto già avvenne tra il 2011 e il 2013. Lo stesso progetto definitivo di allora era un colabrodo, la CTVIA chiese integrazioni e alla fine espresse il parere n. 1185 nel 2013, che enumerava 27 prescrizioni, 18 delle quali solo parzialmente ottemperate (tra cui gli aspetti geo-sismo-tettonici e idrogeologici) e una non ottemperata e quindi, negativa, relativa alla valutazione di incidenza sulle aree della Rete Natura 2000 (tutelate dall'Europa).

Ora ci troviamo al paradosso che **una CTVIA a fine corsa (il mandato scade il 24 maggio) ha dovuto fare la richiesta di integrazione** (ai sensi del decreto legge n. 35/2023) per poi lasciare il testimone alla nuova CTVIA che deve essere ancora nominata e che ci si augura sia selezionata per competenza e non per appartenenza o compiacenza politiche. Poveri futuri commissari che, se competenti e autonomi, dovranno avere a che fare con cosiddetto progetto definitivo di **un ponte letteralmente in-credibile ad unica campata, a doppio impalcato (stradale e ferroviario) di 3,3 km di lunghezza, sorretto da due torri di 400 metri di altezza, che dovrebbe essere realizzato in una delle aree a maggior rischio sismico e di turbolenza per i venti del Mediterraneo**. Per capirci, i proponenti (SdM SpA e il GC Eurolink) dicono che il ponte potrebbe resistere a un sisma di magnitudo Richter 7,1 (tarato sul terremoto e maremoto del 1908 che spazzò via Messina e Reggio Calabria, facendo 80mila morti); il terremoto che colpì nel 2023 le aree di confine tra Turchia e Siria ha provocato almeno 56 mila morti. Non solo. Per resistere al vento medio, l'impalcato del ponte si deformerebbe e oscillerebbe, con un profilo curvo nel piano del vento dell'ordine di 10 metri, per precisione 7,50 m. con velocità media del vento + 2,50 m. dovuti a raffiche. Inoltre sono da considerare le vibrazioni della struttura e le oscillazioni dei lunghissimi cavi e fili (più di 5.300 m. ciascun cavo, con un totale di 943.000 km di fili).

Paradossi, lacune, omissioni, ma di chi è la responsabilità e *cui prodest* (**a chi giova**)? **Certamente al GC Eurolink, anche se non si mette alcun primo mattone** (povero ministro Salvini). Al GC Eurolink (capeggiato da Webuild, vale la pena sempre ricordarlo) sono andati gran parte di quei 312 milioni di euro che dal 1981 al 2013 sono stati destinati dalla concessionaria pubblica per studi e progettazioni sinora inconcludenti. Altri 26 milioni di euro sono stati dati sempre ad Eurolink (incredibilmente

non a RFI) per la realizzazione della variante ferroviaria di Cannitello (1,1 km): infrastruttura completata nel 2012, propedeutica a un'opera principale che ancora non è stata nemmeno progettata definitivamente. Mentre è fallito il tentativo di avere, sulla base di un atto aggiuntivo del 2009 al contratto del 2006, 700 milioni di euro di indennizzi. Colpo che è stato sventato dal Tribunale delle Imprese con la sentenza del 2018 (XVI Sezione Tribunale civile di Roma n. 22386/2018) che ha rigettato la richiesta. Diciamo che Eurolink sta avendo un atteggiamento *win-win* (come dicono gli anglofoni *de' noantri):* cioè, **comunque sia, sarà un successo, a spese dello Stato e di noi tutti/e**.

Chi però ha fornito l'acqua del mare dove sguazza Eurolink? La concessionaria pubblica Stretto di Messina SpA, magari involontariamente. Nel 2009 fu stipulato tra le parti – la concessionaria pubblica Stretto di Messina SpA e il GC Eurolink – un atto aggiuntivo che prevede la rimodulazione del diritto di recesso e nuove condizioni, riguardanti gli indennizzi, che hanno modificato il contratto originario del 2006. Modifiche introdotte *«a favore della parte privata»*, come ha documentato la sezione centrale di controllo della Corte dei Conti sulla gestione delle amministrazioni dello Stato (deliberazione 17/2016/G). Quell'atto aggiuntivo è stato alla base delle pretese risarcitorie di Eurolink, respinte nel 2018, come abbiamo appena visto. Ma non è finita qui. Seguì lo scandaloso paradosso che vide SDM SpA – per la quale nel 2013 era stata avviata la procedura di liquidazione – chiedere allo Stato un risarcimento di 300 milioni di euro, aprendo un conflitto senza precedenti tra soggetti pubblici – il concessionario contro il concedente – in contrasto *«con i principi di proporzionalità, razionalità e buon andamento dell'agire amministrativo»* (sempre la Corte dei Conti).

C'è solo da augurarsi che, mentre si attende che qualcuno abbia il coraggio di tagliare il nastro per l'avvio di un'opera fantasma, nessuno/a venga tentato dal fare altri atti aggiuntivi che favoriscano (come detto dalla Corte dei Conti) ancora il privato, come quello del 2009. A parte l'impossibile, diciamo presunta, apertura del cantiere principale, c'è poi da augurarsi che non si apra alcun cantiere connesso e *funzionale* al ponte come è avvenuto per l'ecomostro di Cannitello. Vecchio trucco, questo: **prendo i soldi e scappo; quello che resta sul terreno sono problemi tuoi** (ad esempio l'ecomostro di Cannitello).

Sinora **il Governo ha fatto di tutto per blindare un progetto già smontato 11 anni fa, assegnando senza gara ad Eurolink la progettazione definitiva, esecutiva e la realizzazione di un'opera (il cui valore prudenziale è stato stimato in 14,6 miliardi di euro (dichiarati nel DEF 2023), di cui sono stati anticipati 11,6 miliardi da qui al 2032 (legge di bilancio 2024)**. Grottesco il gioco di scatole cinesi per blindare la procedura: 11 diverse norme, 7 delle quali derivanti dalle procedure accelerate e semplificate del Codice appalti del 2006. **Il Governo fa di tutto per il privato, ma, per i cittadini, niente, anzi molto di negativo**: inibisce l'informazione e la partecipazione del pubblico, dando solo 30 giorni (normalmente sarebbero 60) per esaminare i 9.537 file prodotti da SdM SpA e da

Eurolink; impone il vincolo preordinato di esproprio seminando il panico e l'angoscia tra le persone, sulla base di mappe ed elenchi, che si basano su un cd progetto definitivo ampiamente lacunoso e quindi, suscettibile, di cambiamenti anche sostanziali, o almeno sostanziali per chi sia stato ricompreso erroneamente in mappe o elenchi improvvisati.

Associazioni e comitati denunciano la morte, prima che sia partita, della conferenza di servizi istruttoria sul ponte – avviata formalmente il 15 aprile scorso – e chiedono al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Matteo Salvini di andare a più miti consigli. Salvini – per associazioni e comitati – nella sua qualità di ministro e vice presidente del Consiglio dei ministri, deve difendere l'interesse pubblico ed evitare l'abbraccio soffocante e inconcludente di SdM SpA e Eurolink. Come capo della Lega, **Salvini dovrebbe ripiegare, una volta per tutte, la bandiera elettorale del ponte**, sventolata invano, in vista del voto per le europee dell'8-9 giugno. Basta prendere cinicamente in giro i cittadini. Sì, ripieghi le bandiere e non si stalkerizzino più le persone di questo povero Paese, che, per troppi anni, hanno avuto a che fare con una classe dirigente spesso poco affidabile, arrogante e ignorante. Degna di Plauto.

L'articolo è tratto, in virtù di un rapporto di collaborazione, dal sito di *Sbilanciamoci!*