

GL 0HUFROHGu QRYHPEUH

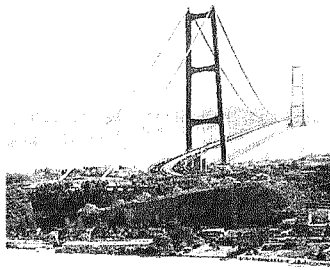
# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina</b>	<b>Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
1	Il Sole 24 Ore	02/11/2022	<i>Dopo 54 anni di false partenze, un nuovo bivio tra due opzioni (G.Santilli)</i>	3
29	Corriere della Sera	02/11/2022	<i>Tecnologia e sostenibilita', l'industria delle costruzioni riscopre la filiera del legno (V.Sforzini)</i>	8
7	Italia Oggi	02/11/2022	<i>Il Ponte sullo Stretto e' pronto (M.Occhiuto)</i>	9
<b>Rubrica Altre professioni</b>				
38	Italia Oggi	02/11/2022	<i>Commercialisti, focus sul bilancio sociale</i>	10
<b>Rubrica Università e formazione</b>				
1	Il Sole 24 Ore	02/11/2022	<i>Il merito tende anche a perpetuare le disparita' (F.Onida)</i>	11
<b>Rubrica Professionisti</b>				
38	Italia Oggi	02/11/2022	<i>Il Parlamento punta gli autonomi (M.Damiani)</i>	14
<b>Rubrica Fisco</b>				
1	Italia Oggi	02/11/2022	<i>Le srl semplificate online (L.De Angelis)</i>	15

PONTE SULLO STRETTO

# Dopo 54 anni di false partenze, un nuovo bivio tra due opzioni

Giorgio Santilli — a pag. 8



159329

# Ponte, dopo 54 anni di false partenze un nuovo bivio: studio Rfi o vecchio progetto

**Stretto di Messina.** Salvini rilancia la soluzione a una campata che va però aggiornata: i 50 milioni a Rete Ferroviaria Italiana serviranno per questo e per verificare l'alternativa. Vertice con Occhiuto e Schifani l'8 novembre. Nodo fondi per 10 miliardi

**Giorgio Santilli**

Non basta dire, come in campagna elettorale: realizzeremo il Ponte sullo Stretto. Ora che il governo di centro-destra si è insediato, il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini dovrà fare scelte impegnative su quale progetto realizzare e quale percorso fare per arrivare ai cantieri. Dopo 54 anni di false partenze, accelerazioni e frenate, il bivio ora è: recupero del progetto di ponte a campata unica approvato il 29 luglio 2011 dal cda della società concessionaria Stretto di Messina (SdM) e poi cancellato dal Governo Monti oppure il percorso avviato dall'ex ministro Giovannini che prevede la consegna nell'aprile 2024 da parte di Rete ferroviaria italiana (Rfi) di uno studio che aggiorni il vecchio progetto e valuti la fattibilità della nuova soluzione a tre campate. Tempi lunghi, difficilmente accettabili per il governo che ha promesso decisioni rapide; ma smontare l'attuale procedimento e tornare al vecchio progetto/appalto non sarà semplice. Il centrodestra già una volta, con il governo Berlusconi, ha dimostrato di fare sul serio e voler arrivare fino in fondo, ma è stato fermato a pochi metri dal traguardo dalla decisione del governo Monti. Ma vediamo le tappe fin dall'inizio.

## 1

### L'AVVIO DEL PROGETTO Concorso Anas del 1968, la legge del 1971 e la spa Stretto di Messina

Il progetto prende forma nel 1968, quando Anas bandisce un concorso di idee per la realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente. Nel 1968 partono anche i traghetti di Caronte e Tourist Ferry Boat. Il 17 dicembre 1971 il Parlamento vara la legge 1158: istituisce una spa a partecipazione pubblica per progettazione, realizzazione e gestione di un collegamento stabile viario e ferroviario. Vedrà la luce solo dieci anni dopo, nel 1981. Nel 1985 un decreto interministeriale dà in concessione a SdM le attività previste. La società stipula una convenzione con gli enti concedenti Anas e Ferrovie dello Stato (Fs): dovrà realizzare studio di fattibilità e progetto di massima. Nel 1988 Anas, Fs e Consiglio superiore lavori pubblici deliberano in favore della scelta del ponte sospeso a una o due campate.

## 2

### IL PRELIMINARE

### Primo progetto del 1992: otto anni faticosi di pareri e approfondimenti

Nel maggio del 1990 SdM consegna i progetti tipologici preliminari (ponte sospeso a una e due campate) ad Anas e Fs che autorizzano SdM, nel dicembre, a definire la progettazione di massima di un ponte sospeso a una campata entro il 31 dicembre 1992.

Il progetto è ultimato nel dicembre 1992 e presentato a Fs e Anas che formulano i pareri nel 1994 e 1995. Il progetto è trasmesso al Consiglio superiore lavori pubblici che nell'ottobre 1997 dà parere favorevole, formulando osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni. Ulteriore rallentamento per una procedura di infrazione Ue che dichiara la società organismo di diritto pubblico: questo implica l'obbligo di affidare a terzi attraverso gare tutti i lavori, le forniture e i servizi.

Nel luglio 1998 il progetto arriva al Cipe, che, decide di acquisire ulteriori elementi di valutazione attraverso il parere di advisor internazionali individuati con gara: Steinman International Inc. verifica il profilo tecnico-ingegneristico e conclude nel novembre 2000 che il progetto «realizzabile ed efficiente». Più articolato il parere del febbraio 2001 di PriceWaterhouse-Coopers che confronta l'impatto territoriale della soluzione ponte con ipotesi di sistemi multimodali alternativi analizzandone per

ciascuno vantaggi e svantaggi.

# 3

## 2001-2002 Decollano progetto e appalti (legge obiettivo) Ciucci ad della Stretto

Il 21 dicembre 2001, con il varo della legge obiettivo, comincia una fase di accelerazione per il Ponte sullo Stretto che viene inserito nel programma attuativo della legge obiettivo sulle opere strategiche (delibera Cipe 21 dicembre 2001). Nel 2002 Pietro Ciucci viene nominato ad della SdM che aggiorna il progetto preliminare del 1992 sulla base delle prescrizioni sopraggiunte, soprattutto per la sicurezza. Il 14 gennaio 2003 il cda di SdM approva il progetto preliminare e due giorni dopo lo manda ai ministeri delle Infrastrutture e dell'Ambiente per avviare la procedura della legge obiettivo. Dopo il parere favorevole della commissione speciale per la Via allo studio di impatto ambientale (20 giugno 2003), il 1° agosto 2003 il super-Cipe approva il progetto preliminare. Il 15 e 16 aprile viene pubblicato il bando per la selezione del general contractor che dovrà realizzare la progettazione definitiva e la realizzazione dell'opera. Nel gennaio 2004 i ministri Lunardi (Infrastrutture) e Tremonti (Economia) approvano la nuova convenzione con SdM: all'allegato F c'è il piano finanziario predisposto da Ciucci con un costo di costruzione di 5.130,8 milioni e un costo totale di 6.164,9 milioni cui si fa fronte per 2,5 miliardi con mezzi propri (ci sono 1,5 miliardi della ex Fintecna), per 1.850,5 milioni con debiti bancari e per 1.814,1 con bond.

Gli appalti principali sono vinti dal consorzio Eurolink guidato da Impregilo (general contractor che dovrà realizzare la progettazione definitiva e poi i lavori per un valore iniziale di 3,9 miliardi) e Parsons Transportation (project management consultant).

# 4

## LEGGE 24 NOVEMBRE 2006 Il primo stop del governo

## Prodi: non è una priorità Riallocati i fondi Fintecna

Arriva il Governo Prodi e viene approvata il 24 novembre 2006 la legge 286 che dispone di non considerare il ponte sullo Stretto di Messina una priorità nel programma di governo. È confermata SdM concessionaria dell'opera, ma il controllo passa ad Anas dal 1° ottobre 2007 con partecipazioni minoritarie di Rfi e delle regioni Sicilia e Calabria. Il colpo più duro al progetto è però la destinazione delle risorse dell'azionista Fintecna (1,5 miliardi) alla base dell'ipotesi di project financing ad altre opere in Sicilia e Calabria.

# 5

## LA RIPRESA DEL PIANO Torna il governo Berlusconi e l'opera riparte

L'8 maggio 2008 si insedia il governo Berlusconi IV e il Ponte riparte. Ministro delle Infrastrutture è Altero Matteoli. La SdM non aveva smesso di lavorare e aveva aggiornato la convenzione, il piano finanziario e i contratti con Eurolink e Parsons Transportation. Alla fine del 2009 partono i lavori per la variante di Cannitello, prima opera propedeutica per risolvere le interferenze con il futuro cantiere. Nel 2010 è attivato il Piano di monitoraggio ambientale.

# 6

## 29 LUGLIO 2011 SdM approva il progetto definitivo: il costo sale a 8,5 miliardi

Nel luglio 2011 SdM approva il progetto definitivo: il costo cresce a 8,5 miliardi da 6,3 per le prescrizioni progettuali e l'aggiornamento delle norme tecniche.

Confermato da Ciucci il piano finanziario

che prevede il 40% di contributo pubblico e il 60% tramite finanziamenti privati. Nel progetto definitivo la lunghezza record della campata centrale è di 3.300 metri che diventano 3.666 con le campate laterali. La capacità è di 6 mila veicoli l'ora e 200 treni al giorno con una riduzione dei tempi di percorrenza stimata per un'ora e mezza per gli autoveicoli e due ore per i treni, oltre 20 chilometri di collegamenti stradali e 20 ferroviari sulla terraferma.

# 7

## LA LEGGE 221/2012 La legge e la procedura del governo Monti: spa liqui- data, alt all'appalto

Il governo Monti, con Dl 187/2012 (poi assorbito dal Dl 179 convertito dalla legge 221/2012), avvia il 2 novembre 2012 la procedura complessa che porterà all'azzeramento del progetto e dell'appalto. La scelta è motivata con la «straordinaria necessità e urgenza di garantire, in considerazione dell'attuale stato di tensione nei mercati finanziari internazionali, la verifica, a tutela della finanza pubblica, della sostenibilità del piano economico finanziario del collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e Continente». Il decreto legge sospende tutti gli effetti dei contratti stipulati da SdM con il contraente generale e gli altri affidatari e impone la ricerca di un nuovo finanziamento dell'opera, disponendo che la società affidante e il contraente generale stipulino un ulteriore apposito atto aggiuntivo. In caso di mancata stipula entro il 1° marzo 2013, si sarebbero dovuti ritenere «caducati» tutti gli atti relativi ai rapporti di concessione, nonché le convenzioni e ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria. Il 2 marzo 2013, non essendo stato sottoscritto l'atto aggiuntivo, la SdM comunica a Eurolink la caducazione del contratto. Analoga contestuale comunicazione è inviata alla Parsons per il contratto di project management consulting. La società SdM è posta in liquidazione (ma la società è tuttora attiva per gestire il contenzioso).

# 8

**TRIBUNALE CIVILE DI ROMA**  
**Il contenzioso promosso da Eurolink: l'appello rinviato a settembre 2023**

Eurolink promuove un contenzioso contro il Dl187 chiede un indennizzo per la cancellazione dell'appalto. Nel novembre 2018, il Tribunale civile di Roma rigetta tutte le domande del Contraente generale, che presenta ricorso in appello. L'udienza per il giudizio di appello, inizialmente prevista per l'8 marzo 2022, è stata rinviata al 16 settembre 2023. Analogo ricorso presenta Parsons Transportation: su questo il Tribunale di Roma solleva questione di legittimità costituzionale davanti alla Consulta che però decide, con sentenza 265 del 10 dicembre 2019 la non ammissibilità della questione di legittimità costituzionale dell'articolo 1, commi 3 e 8 del Dl 187/2012.

**9**

**30 APRILE 2021**  
**Il rapporto della commissione Mims: meglio un ponte a tre campate**

Il ministro Giovannini decide, dopo aver inserito l'Av Salerno-Reggio Calabria nel Piano complementare nazionale al Pnr e anche su pressione del Parlamento, di insediare il 27 agosto 2020 una commissione di esperti per valutare le soluzioni alternative di collegamento fra Sicilia e continente. La commissione pubblica il suo rapporto il 30 aprile 2021 escludendo alcune soluzioni (tunnel in alveo e tunnel subalveo) e lasciando in campo due sole soluzioni: il ponte a campata unica il cui progetto deve essere aggiornato superando alcune criticità (adeguamento del progetto alle nuove indagini e alle nuove norme tecniche) e il ponte a tre campate. Il gruppo di lavoro conclude però che «la soluzione aerea a più campate sia potenzialmente più conveniente di quella a campata unica». Sul piano finanziario sono sconsigliate forme di finanziamento

toprivato o misto e si suggerisce il finanziamento «interamente e trasparentemente» a carico della finanza pubblica. Raccomandato un progetto di fattibilità che confronti le due soluzioni.

**10**

**DISPONIBILI 50 MILIONI**  
**Incarico a Rfi per lo studio di fattibilità: la consegna slitta ad aprile 2024**

Un decreto direttoriale del Mims affida a Rfi 50 milioni (20 nel 2022, 25 nel

2023 e 5 nel 2024) per realizzare lo studio di fattibilità ipotizzato dalla commissione ministeriale e confrontare le due soluzioni del ponte a campata unica (con aggiornamento del progetto) e a tre campate. In realtà Rfi non svolgerà il lavoro ma sarà una sorta di stazione appaltante, affidando il lavoro attraverso una procedura di gara internazionale, svolta dopo l'individuazione di un advisor. I tempi per la consegna dello studio al Mims sono slittati - anche per i ritardi nella messa a disposizione dei fondi - dall'estate 2023 prima all'ottobre 2023 e ora ad aprile 2024.

**11**

**25 SETTEMBRE 2022**  
**Il programma elettorale del centrodestra e la rete Av da Nord a Sud**

«Rendere l'Italia competitiva con gli altri Stati europei attraverso l'ammodernamento della rete infrastrutturale e la realizzazione delle grandi opere. Potenziamiento della rete dell'alta velocità per collegare tutto il territorio nazionale dal Nord alla Sicilia, realizzando il ponte sul-

lo Stretto». Questa indicazione esplicita di priorità (l'unica opera infrastrutturale che venga citata per nome) nel programma elettorale del centro destra, al capitolo 2 e la vittoria alle elezioni del 25 settembre hanno riaperto i giochi sul Ponte, segnando una discontinuità rispetto al percorso indicato da Giovannini. Nel programma nessuna indicazione su quale progetto si debba realizzare, anche se alcuni esponenti del centrodestra (in primo luogo il neopresidente della Regione siciliana Renato Schifani) si sono esplicitamente espressi per il progetto esistente, considerato «cantierabile». Anche il presidente della Regione Calabria Occhiuto parla di «occasione irripetibile» con governo nazionale e due regioni tutte saldamente in mano al centrodestra.

**12**

**LE PROSSIME MOSSE**  
**Quale progetto, quale appalto, il nodo fondi: le scelte di Salvini**

L'8 novembre il ministro Matteo Salvini incontrerà per un vertice sul Ponte i presidenti delle Regioni Calabria Roberto Occhiuto e Sicilia Renato Schifani. Con le tre autorità di governo saldamente in mano al centrodestra, la volontà di realizzare l'opera non è in discussione. Schifani per altro ha già preso posizione per il vecchio progetto, considerato aggiornabile in 4-6 mesi.

Ci sono una serie di complesse valutazioni di ordine giuridico, finanziario e tecnico-progettuale che rendono il percorso non così agevole. Smontare la procedura dello studio di fattibilità di Rfi richiederebbe comunque una norma di legge e così anche il recupero della vecchia soluzione. È poi questione giuridicamente complessa se si possano riattivare appalti «caducati». È successo nel caso della Tav ma per la grandi opere ogni situazione va valutata in modo specifico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# 3.666 metri

## LA LUNGHEZZA

Nel progetto definitivo del 29 luglio 2011 del Ponte sullo Stretto la lunghezza record della campata centrale è di 3.300 metri che diventano 3.666 con

le campate laterali. La capacità è di 6mila veicoli l'ora e 200 treni al giorno con una riduzione dei tempi di percorrenza stimata per un'ora e mezza per gli autoveicoli e due ore per i treni

ANSA



### Matteo Salvini

Il Ponte sullo Stretto è «tra miei obiettivi» ed è «negli interessi di tutti gli italiani» ha detto appena nominato ministro per le Infrastrutture



### Mario Monti

Il governo Monti nel 2012 avvia la complessa procedura che porta all'azzeramento del progetto e dell'appalto del Ponte sullo Stretto

### Il progetto.

Una elaborazione grafica del progetto definitivo del ponte sullo Stretto di Messina del 29 luglio 2011



### Pietro Ciucci

Nel 2002 Pietro Ciucci viene nominato amministratore delegato della società Stretto di Messina. Aggiornerà i progetti e realizzerà il piano finanziario



















