

GL /XQHGu GLFHPEUH

# 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	Corriere della Sera	05/12/2022	<i>Lo stretto, il ponte e i conti (M.Gabanelli/M.Sideri)</i>	3
11	Corriere della Sera	05/12/2022	<i>Dissesto idrogeologico, nel Pnrr 2,5 miliardi. Ma non e' stato speso nulla (F.Savelli)</i>	6
11	Corriere della Sera	05/12/2022	<i>Terzo Valico, con il tunnel di Genova superato l'82% degli scavi (E.Capozucca)</i>	8
<b>Rubrica Professionisti</b>				
1	Il Sole 24 Ore	05/12/2022	<i>Composizione negoziata, le ricette dei professionisti (B.Mazzei)</i>	9
<b>Rubrica Fisco</b>				
1	Il Sole 24 Ore	05/12/2022	<i>Flat tax e redditi extra, chi ci guadagna (D.Aquaro/C.Dell'oste)</i>	13
<b>Rubrica Pubblica Amministrazione</b>				
1	Il Sole 24 Ore	05/12/2022	<i>La Pa non convince i giovani laureati: poca innovazione e carriere difficili (M.Ceci)</i>	17

## DATAROOM

### Lo Stretto, il ponte e i conti

di **Milena Gabanelli** e **Massimo Sideri**

Per non unire Sicilia a Calabria in 40 anni sono stati spesi 1,2 miliardi. Ora la legge di Bilancio ha riesumato la società «Stretto di Messina». Se si va a gara ci sono 650 milioni di indennizzi da pagare, tuttavia non farla rischierebbe di creare molti problemi.

a pagina 10

# Ponte sullo Stretto: quanto ci è già costato

IN 40 ANNI SPESI 1,2 MILIARDI. OGGI LA LEGGE DI BILANCIO RIESUMA LA SOCIETÀ STRETTO DI MESSINA. SE SI VA A GARA CI SONO 650 MILIONI DI INDENNIZZI DA PAGARE, MA NON FARLA SARÀ PROBLEMATICO

## DATAROOM



**Corriere.it**

Guardate i video sul sito del «Corriere della Sera» nella sezione Dataroom con gli approfondimenti di data journalism

di **Milena Gabanelli** e **Massimo Sideri**

**Q**uanto è costato fino ad ora il Ponte sullo stretto di Messina? Per capirlo dobbiamo prima ricostruirne la storia in una biografia validata da documenti e numeri. La risposta serve a capire se, come ha detto il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini, è vero che ormai costerebbe di più non costruirlo che costruirlo.

**La storia**

Il primo a studiare la possibilità di un collegamento fu il ministro dei Lavori pubblici del governo La Marmora, Stefano Jacini, nel 1866. Un secolo dopo, nel 1965, il ponte divenne una copertina della *Domenica del Corriere*. Ma il vero conto, e dunque costo del Ponte, inizia nel 1968 quando l'Anas indice un concorso di idee internazionale denominato Progetto 80. Tra i vincitori c'è l'ingegnere Sergio Musmeci che pensa a un ponte a una campata con due piloni alti 600 metri sulla terraferma per evitare di dover lavorare sul disastroso fondo marino dello stretto: instabile e a forma di V. Lo stesso Musmeci però non lo considerava fattibile perché non esistevano ancora materiali adatti a garantire la sicurezza. Troppe vibrazioni legate al vento. Tuttavia la Legge 17 dicembre 1971 promulgata con il governo democristiano Colombo istituisce la nascita di un progetto dell'Iri. Nel testo legislativo si legge che si sarebbe dovuto tenere conto del concorso di idee effettuato dall'Anas con legge 28 marzo 1968. È questo l'atto fondativo del Ponte, anche se bisognerà aspettare l'11 giugno del 1981 per vedere nascere la società Stretto di Messina Spa.

### Il vero bilancio dei costi

Inizia a partire da qui il tassametro dei costi per lo Stato. Tra il 1981 e il 1997 vengono spesi 135 miliardi di lire per vari studi di fattibilità. Ma è il governo Berlusconi che passa ai fatti. Su progetto a campata unica, con Pietro Lunardi ministro delle Infrastrutture, nel 2003 viene aperto un primo cantiere

a Cannitello per l'ancoraggio dei cavi. Passando dalle lire all'euro il conto al 2003 è già salito a oltre 130 milioni (fonte Corte dei conti). Nel frattempo erano già morte sia l'Iri che la Dc che avevano avviato l'idea. Nel 2007 la società Stretto di Messina finisce per essere controllata all'81,84% da Anas (oggi parte di Ferrovie dello Stato) e partecipata da Rete ferroviaria italiana (Rfi), Regione Calabria e Sicilia. Con il ritorno a palazzo Chigi di Prodi il progetto frena, per ripartire due anni dopo con il Berlusconi IV. Di pari passo c'è il braccio di ferro fra i sostenitori: porterà sviluppo al Mezzogiorno e sarà una grande attrazione turistica. E i detrattori: bisogna prima modernizzare i trasporti di Sicilia e Calabria. Sopra le parti una nutrita schiera di ingegneri pone l'annosa questione legata alla sicurezza dell'infrastruttura.

### La liquidazione

Arriviamo al 2013, quando il premier Mario Monti (siamo in piena austerità e pulizia dei conti) chiude la partita e la società Stretto di Messina viene messa in liquidazione e affidata a Vincenzo Fortunato, già capo di gabinetto del ministro Giulio Tremonti, di Lunardi e Di Pietro. Lavora anche per lo stesso governo Monti e conosce molto bene la storia del Ponte, dunque sembra essere la persona giusta per chiudere la faccenda velocemente: per lui è previsto un compenso da 120 mila euro l'anno come parte fissa, più 40 mila di parte variabile. All'atto della messa in liquidazione la società ha terreni per 3.739 euro, 127 mila euro di macchinari e 312,3 milioni di valore della concessione Ponte sullo Stretto, 78 milioni di depositi bancari e postali e 6.241 euro in cassa. Il costo più alto è quello per il personale: 2 milioni tra salari, stipendi e oneri sociali. Nel bilancio 2013 SdM sottolinea che in caso di danni avrebbe chiamato in causa lo Stato. E infatti nello stesso anno promuove un'azione di risarcimento nei confronti del contraente generale a motivo dell'illegittimo recesso esercitato. Sono 325,7 milioni. Se aggiungiamo i 17 già versati, il costo effettivo del ponte al 2013 è di 342,7 milioni. Monti prevede di chiudere la partita con 300 milioni (presi un po' dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione e un po' da altre risorse) in dodici mesi. Sono passati 9 anni e la società in liquidazione è ancora in piedi.

### I risarcimenti da pagare

Nel bilancio del 2013 emerge anche un contributo in conto impianti pari a 1,3 miliardi. In realtà di questa cifra lo Stato paga solo circa 20 milioni perché successivamente il Cipe li sopprime ma questa voce indica quanto possa costare sul serio il Ponte: 1,3 miliardi solo di impianti. La società dal 1 gennaio 2014 non ha più dipendenti (ma sono stati spostati in Anas quindi sempre a carico dello Stato). Quello che sappiamo dunque è che ai 342 milioni da dare alla società Stretto di Messina fra penali e indennizzi, occorre aggiungere gli oltre 130 milioni spe-

si fra studi e gestione degli anni Ottanta e Novanta. Sempre a carico dello Stato ci sono poi i risarcimenti di parti terze poiché non sono stati fatti accantonamenti a garanzia, ovvero le cause legali fatte alla Stretto di Messina. Infatti il consorzio che aveva vinto l'appalto EuroLink — capitanato da Salini Impregilo, oggi WeBuild, partecipata anche da Cdp (quindi dallo Stato) — ha in sospeso un appello con una richiesta di 657 milioni di euro per illegittimo recesso. Nella semestrale appena chiusa WeBuild ha sollecitato il pagamento di altri 60 milioni per la copertura di costi già sostenuti. Un'altra causa da 90 milioni era stata intentata da Parsons, colosso dell'ingegneria civile Usa. EuroLink durante le fasi processuali ha ripetuto che rinunciava alle pretese in caso di riapertura del progetto. Sarà problematico fare questo senza indire una nuova gara, peraltro con una società (WeBuild) che nel frattempo è diventata partecipata da Cdp, anche perché di mezzo ci sono finanziamenti europei.

### La Stretto di Messina riesumata

Tirando le somme: se tutto andrà male (per i processi bisogna attendere il 2023) il conto del ponte che non si è fatto sarà di circa 1,2 miliardi. Il costo del ponte che oggi si vorrebbe fare, secondo il ministro Salvini, è di 6-7 miliardi. Non si capisce da dove arrivi questa stima poiché di concreto ancora non si è mosso nulla. C'è invece un rimpallo di 50 milioni. Sono i soldi messi a disposizione dalla ministra De Micheli nel 2020 al gruppo di lavoro per valutare soluzioni alternative al ponte a campata unica. Lo scorso giugno l'allora ministro Enrico Giovannini aveva mandato l'esito del gruppo di lavoro a Rfi, chiedendo di fare un nuovo studio di fattibilità e trasferendo a loro i 50 milioni. Ora nella nuova legge di bilancio, all'art 82, si legge che «entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge la società Stretto di Messina rinuncia a tutte le pretese nei confronti della pubblica amministrazione, e viene revocato lo stato di liquidazione in deroga a quanto previsto dal codice civile, mentre Rfi e Anas (in quanto soci della Stretto di Messina) sono autorizzate a fare un aumento di capitale di 50 milioni per riorganizzare la società». In altre parole: si riparte da dove eravamo rimasti, resuscitando la Stretto di Messina che, ricordiamo, sta subendo le cause di EuroLink. Anche i problemi però sono rimasti ancora quelli di Musmeci: 3 km esposti a venti e correnti molto forti, fondale e V e su una faglia ad alto rischio sismico: fino a 7.2 gradi Richter, come nel terremoto del 1908, quello che ha distrutto Messina. La buona notizia è che con il Pnrr nel frattempo sono stati pianificati 500 milioni nella rete di treni e traghetti per collegare più velocemente Calabria e Sicilia.

Dataroom@corriere.it

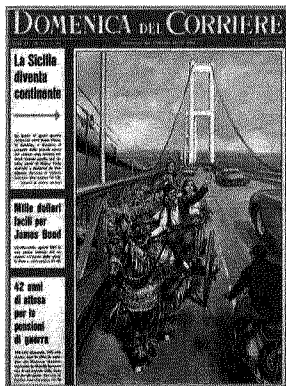
© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Ponte sullo Stretto:  
 una storia iniziata 156 anni fa**



**1866**  
**Il primo a parlarne**  
 Stefano Jacini,  
 ministro dei Lavori  
 pubblici del governo  
 La Marmora

**1965**  
 Copertina della  
 Domenica del Corriere



**1968** **«Progetto 80» di Anas**  
 L'ingegnere Sergio Musmeci pensa a un ponte a una campata con due piloni alti 600 metri sulla terraferma  
**Lui stesso non lo considerava fattibile**

**1981** **Nasce la Società** **Stretto di Messina**

**2001** **Governo Berlusconi «il ponte si fa»**

**2003** **Soldi spesi in 20 anni di studi di fattibilità** → **130 milioni di €**  
 Si apre un cantiere a Cannitello per l'ancoraggio dei cavi

**2005** Eurolink vince l'appalto, consorzio guidato da Salini-Impregilo → **Costo previsto 3,8 miliardi di euro**

**2007** Anas prende il controllo della Stretto di Messina con l'81,84%

**2013** **Governo Monti «il ponte non si fa»**  
 La Società Stretto di Messina va in liquidazione (di 15/04/2013)  
**LE RICHIESTE DI RISARCIMENTO** → **325,7 milioni di €** (penali e indennizzi)  
**657 milioni di €** (illegittimo recesso)  
**90 milioni di €** (illegittimo recesso)  
 aveva vinto la gara per le attività di verifica e controllo

**2020** **Rilancio del Ponte sullo Stretto**  
 Soldi stanziati dal governo Conte II per un nuovo studio di fattibilità → **50 milioni di €**

**Giù 2022** Il governo Draghi affida lo studio a RFI

**Nov 2022** Legge di Bilancio (art.82). Riesumata la SdM con rinuncia delle penali e trasferiti 50 milioni ai soci (Anas e RFI)

**Eurolink, ora controllata da WeBuild (CDP), rinuncia ai risarcimenti se ripartono i lavori, VUOL DIRE PROCEDERE SENZA GARA**

**Costo totale per le casse dello Stato**

Per un ponte che non si è mai fatto  
**1,2 miliardi di euro**

Per un ponte che si vorrebbe fare  
**6-7 miliardi di euro**



# Dissesto idrogeologico, nel Pnrr 2,5 miliardi Ma non è stato speso nulla

**ROMA** Zero. Come i soldi spesi finora dei fondi Pnrr contro il dissesto idrogeologico. L'Europa ha destinato all'Italia per questo tipo di interventi un finanziamento di circa 2,5 miliardi da qui al 2026. Fondi in capo al ministero dell'Ambiente, risorse «a chiamata» in base ai progetti presentati dalle regioni che a loro volta li destinano pro-quota ai Comuni una volta individuate le priorità. Interventi sofisticati che presuppongono una pianificazione puntuale. Parliamo di opere ingegneristiche di contenimento come le vasche di laminazione, le casse di espansione, il dragaggio di fiumi, il contenimento dei cigli franosi, che richiedono strutture tecniche iper-specializzate che gli enti locali raramente hanno.

Il «tesoretto» accumulato negli ultimi anni destinato ad interventi di mitigazione del rischio contro alluvioni e frane è però ben più cospicuo. Supera i 10 miliardi, di cui circa 8 miliardi di estrazione nazionale: i cosiddetti «pianistralcio» destinati alle emergenze e altri 1,5 miliardi dei fondi Ue di coesione e svilup-

po utilizzati dalle regioni solo per meno della metà dell'ammontare nel periodo compreso tra il 2014 e il 2020. Annunciati dai governi, ma mai spesi. Persi in mille rivoli, disseminati fra progetti che hanno il vizio della frammentarietà, tra cui rientrano le spese per l'illuminazione pubblica, gli interventi di riqualificazione delle strade, di manutenzione di ponti e viadotti. Il ministro agli affari Ue, Raffaele Fitto, che ha delega alla programmazione dei fondi Pnrr parla di «giochi contabili» fatti in questi anni senza una task force che li mettesse a terra.

Un coacervo di progetti senza alcuna pianificazione centrale, tanto meno regionale. L'ex viceministro all'Ambiente, Roberto Morassut, racconta la galleria degli errori di questi anni. Aveva la delega contro il dissesto idrogeologico. Padre di una riforma rimasta lettera morta. Il decreto 77 del Pnrr, che avrebbe semplificato le procedure di esproprio per favorire gli interventi di demolizione che andrebbero affidati ai prefetti più che ai sindaci condiziona-

ti dai legami sul territorio e dal consenso di lungo termine. «Con nuclei regionali di valutazione delle priorità e una pagella per le regioni. Una patente di merito per chi i fondi li spende e chi invece no e dunque è inadempiente e a cui andrebbero — dice Morassut — sottratti i fondi. Tutto fermo. Come la creazione di task force provinciali fatte di ingegneri, geometri, esperti di morfologia del territorio: figure mancanti, sul mercato». Figure che latitano già nelle università, per la scarsa riconoscibilità sociale che portano con sé. E poi stipendi troppo bassi nel pubblico impiego per attrarre i più talentuosi. Il resto lo fa l'inflazione. Perché il costo dei materiali è lievitato oltre modo. E le imprese edili che dovrebbero fare quei lavori si tengono alla larga. Il ministro Fitto invita a distinguere tra soldi «impegnati» e «soldi effettivamente spesi». Perché il lessico anche stavolta è sostanza. E la gran parte delle risorse accantonate dai Comuni per questi progetti finiscono per arricchire la contabilità delle gare deser-

te. Più di qualcuno segnala la «concorrenza sleale» del Superbonus al 110% che negli ultimi tre anni ha spostato la domanda di opere sul residenziale-civile impegnando le poche aziende (e le poche competenze rimaste) in opere meno sofisticate da un punto di vista ambientale e sicuramente con minori rischi di contenzioso.

E poi l'assenza con cui il legislatore ha normato il consumo di suolo. «Privilegiando le nuove opere sulla manutenzione di quelle vecchie, evitando di fare chiarezza anche sulla pleora di incentivi che riguardano le ristrutturazioni edilizie», segnala Stefano Ciafani, presidente di Legambiente. L'ultimo cortocircuito lo segnala Alessandro Trigila, ricercatore dell'Ispra a capo del dipartimento dei fenomeni franosi, che denuncia la difficoltà nel capire quanto (e come) le regioni comunicano al ministero dell'Ambiente le richieste di finanziamento per gli interventi contro il dissesto. Lo prevede un Decreto della Presidenza del Consiglio di novembre 2021. Inattuato.

**Fabio Savelli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**2,5**  
 miliardi  
 L'ammontare dei  
 fondi europei del Pnrr  
 contro il dissesto  
 idrogeologico































