

ANNO 2009: I PUNTI NODALI DELLA “VICENDA PONTE”

A cura di Stefano Lenzi, responsabile del settore legislativo del WWF Italia

PROCEDURA D’INFRAZIONE COMUNITARIA – Il 18 ottobre 2005, sulla base dei dossier prodotti dal WWF Italia (nel luglio 2004), la Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea (CE) comunica di aver “messo in mora” la Repubblica italiana colpevole di non aver adottato misure idonee a prevenire il deterioramento degli habitat e le “perturbazioni” dannose agli uccelli, in violazione della Direttiva “Uccelli” (Direttiva 79/409/CEE) e per aver omesso la Valutazione d’Incidenza nell’ambito della procedura VIA sul progetto preliminare del ponte sullo Stretto di Messina, prevista dalla Direttiva Habitat (Direttiva 92/43/CEE) considerato che l’intera area dello Stretto è stata dichiarata a suo tempo IBA (Important Bird Area), tutelata quindi dall’Europa. Il 26 gennaio 2006 il WWF Italia, a rafforzare l’azione di contrasto della Commissione Europea, informa la Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea che con provvedimenti assunti a metà-fine 2005 la Regione Sicilia (con decreto del 7 ottobre 2005) e la Regione Calabria (con decreto del 27 giugno 2005) hanno esteso i confini di due ZPS, rispettivamente, quella di “Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area marina dello Stretto” e quella della “Costa Viola”. Il ch  significa, praticamente che tutta l’Area dello Stretto (specchio acqueo compreso)   zona tutelata ai sensi delle Direttiva comunitaria Uccelli. La procedura d’infrazione   stata “sospesa” nei due anni dell’ultimo Governo Prodi che aveva deciso di non considerare pi  prioritario il progetto. La DG Ambiente della CE, come comunicato al WWF Italia con lettera del 4 maggio 2009, ha deciso di avviare una procedura EU-Pilot in modo da avere delle risposte dal Governo italiano sul rilancio del progetto. Questa procedura   un elemento non secondario per sindacare la validit  dei procedimenti autorizzativi dell’opera.

PROCEDURA VIA – Il 19 febbraio 2003 le associazioni ambientaliste presentano al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio, nel termine di 30 giorni previsto dalla procedura VIA, 250 pagine di Osservazioni, elaborate da un gruppo di lavoro di 30 esperti di varie discipline in campo ambientale, nelle quali si individuano almeno 100 tra lacune e omissioni contestando molti degli aspetti nodali (natura, paesaggio, geologia e ambiente idrico, inquinamento dell’aria, dell’acqua e del suolo sia in fase di cantierizzazione che una volta costruita l’opera) del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale della Stretto di Messina SpA, ribadendo la richiesta di rigetto della documentazione inviano Atto declaratorio indirizzato alla Stretto di Messina SpA con il quale richiedono il ritiro dell’istanza compatibilit  ambientale. Nelle Osservazioni degli ambientalisti con riguardo alle *componenti* “Geologia e ambiente idrico” si rilevava la grave sottovalutazione del rischio sismico e che: l’indagine geologica   stata compiuta in maniera troppo generica, non valutando la geodinamica profonda conseguente allo “scontro” di placche tettoniche diverse; la caratterizzazione geotecnica   superficiale e manca delle conseguenze indotte sui terreni da parte di impulsi dinamici da sisma; non ci sono studi e informazioni sufficienti che consentano di valutare le interferenze tra le fondazioni del ponte e la falda acquifera; sia l’approvvigionamento di inerti che l’individuazione di aree di discarica e di deposito in fase di cantiere vengono del tutto sottovalutate. Che gli studi in campo geologico fossero a dir poco superficiali viene confermato nel giugno 2008 dall’ingegnere Remo Calzona, professore ordinario di tecnica delle costruzioni presso la Facolt  di ingegneria dell’Universit  degli studi di Roma, nel suo libro “La Ricerca non ha fine – Il Ponte sullo Stretto di Messina” (pubblicato dalla Casa Editrice DEI – Tipografia del genio Civile srl). Calzona che era coordinatore del Comitato Scientifico della Stretto di Messina SpA, proprio nel periodo in cui veniva approvato il progetto preliminare del ponte del 2002 sottoposto a procedura VIA all’inizio del 2003 in cui, tra le altre cose, l’autore candidamente ammette che nella sezione del

ponte illustrata, appunto, nel progetto preliminare del 2002: *misteriosamente in questa rappresentazione, rispetto a quella di figura 18 a* (cioè del progetto del 1992 ndr) *sono scomparse le faglie sotto le pile portando a pensare che queste potessero cadere in zone non interessate da faglie*, confermando quindi le Osservazioni delle associazioni ambientaliste sulle lacune e omissioni del progetto anche sugli aspetti geologici segnalate a suo tempo. Calzona in interviste successive ha anche smontato altri aspetti del progetto preliminare inficiando ulteriormente la credibilità del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale prodotto dalla Stretto di Messina SpA. In un'intervista, fattagli dal giornalista Antonello Caporale, pubblicata a pag. 27 de La Repubblica afferma tra l'altro, con riferimento al progetto del 2002, che *la soluzione progettuale mi appare oggi assai costosa e per nulla immune da crisi strutturali*, specificando poi con riferimento al ponte dello Storebolt in Danimarca che aveva subito l'effetto *galloping* con *deformazioni ortogonale alla direzione del vento* che il Ponte dello Stretto di Messina dovrà essere chiuso almeno 100 giorni e che *i ponti cadono per collasso provocato dalla fatica dei materiali*. Calzona che nel suo libro è sostenitore di un ponte a piloni il cui progetto venne già scartato nei primi anni 90 fa anche alcune affermazioni di contorno preoccupanti dicendo all'intervistatore che l'ingegner Ciucci (ex ad della Stretto di Messina SpA e oggi presidente ANAS, cioè del maggiore azionista della Stretto di Messina SpA) l'avrebbe *diffidato dal pubblicare il libro* e che in un confronto tecnico potrebbe *mettere in ginocchio Impregilo a capo dell'ATI*, a cui sono state affidate la progettazione definitiva ed esecutiva e la costruzione del ponte.

COSTI DEL PROGETTO - Il 26 ottobre 2007 (dopo aver scritto alla Corte dei Conti ben tre esposti sull'argomento il 10 gennaio, il 13 aprile e il 7 agosto 2007) il WWF Italia invia una lettera al Presidente del Consiglio Romano Prodi su mancato scioglimento società Stretto e risoluzione contratto Impregilo, contestando, sulla base delle clausole del contratto, le cifre sulle penali ventilate dal Ministro Di Pietro e chiedendo conto della inerzia del Ministro delle infrastrutture nei confronti di SDM SpA con riguardo al recesso dal contratto con l'ATI capeggiata da Impregilo. Nella lettera a motivazione della richiesta si ricordava tra l'altro che c'erano e ci sono *dubbi rilevanti sul reale costo di realizzazione che, originariamente, era stato valutato in 6 miliardi di euro (ma con un prezzo posto a base di gara di 4.4 miliardi di euro e un maxi-ribasso che ha portato il costo di realizzazione a 3,9 miliardi di euro), non tenendo conto della lievitazione del costo dei materiali (prima di tutto l'acciaio), del più che prevedibile raddoppio dei tempi dei cantieri (da 6 ad almeno 12 anni), dei costi aggiuntivi derivanti dalle oltre 35 prescrizioni contenute nella Delibera CIPE 66/2003 per limitare e mitigare l'impatto ambientale*. La certezza e la conferma ufficiale che i costi dell'opera comunque non siano più adeguati (come riportato nel documento allegato) si ha con la trasmissione da parte del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli al Presidenza del Consiglio dei Ministri, avvenuta il primo luglio 2008 dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economico Finanziaria - DPEF relativo alla manovra di Finanza Pubblica per gli anni 2009-2013, che individuando tra le sette priorità che il nuovo Governo richiamate dal "Quadro globale delle risorse attivate dalla Legge Obiettivo ed esigenze finanziarie per il prossimo triennio 2009-2011" il Ponte sullo Stretto di Messina, con un eufemismo a pag. 106 del documento ammette che riguardo al ponte si deve *effettuare una vera due diligence per verificare le necessarie rivisitazioni alla Convenzione, la rilettura dei valori dell'offerta*. Comunque, anche nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013 il ponte è formalmente in quel numero limitato di opere a cui il Governo vuole dedicare *lo sforzo programmatico, la vera attenzione*.

FINANZIAMENTO PUBBLICO - Il 28 aprile 2003, l'Assemblea straordinaria degli Azionisti della Stretto di Messina SpA ha approvato all'unanimità l'aumento di capitale della Società per

l'importo complessivo di 2.507 milioni di euro, già deliberato il 18 marzo 2003 dal Consiglio di Amministrazione. In realtà i 2,5 miliardi convengono mai effettivamente *trasmessi* alla Stretto di Messina SpA e una quota parte vengono utilizzati a vari scopi, tra cui per far fronte – a quanto si sa alla crisi Alitalia...la storia si ripete! - e il 3 ottobre 2006 il nuovo Governo Prodi approva il Decreto legge 262/2006 stabilisce che la quota di 1.400 milioni di euro destinata alla realizzazione del ponte, ancora non corrisposta da Fintecna (società nata dalla liquidazione dell'Iri, il cui unico azionista è il Ministero dell'Economia e delle Finanze) per la ricapitalizzazione della Stretto di Messina SpA (SdM SpA), torni nella disponibilità del Ministero dell'Economia e delle Finanze e che le risorse *recuperate* alla Stretto di Messina SpA potranno essere destinate oltre che ad altre infrastrutture ad opere *di tutela dell'ambiente e difesa del suolo in Sicilia e Calabria*, cui viene destinato solo il 10% dell'intera cifra. Poi, il IV Governo Berlusconi rilancia il ponte ma... il 28 maggio 2008 viene pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto legge n. 93 del 27 maggio 2008 che reperisce i tre miliardi di euro che servono a finanziare lo sgravio fiscale sulla prima casa (c.d. *abolizione dell'ICI* sulla prima casa) grazie a tagli e trasferimenti di risorse, tra cui il “dirottamento” di 1.363,5 milioni di euro (come si vede sono sempre di meno), ex Fintecna, che erano stati sottratti al ponte e destinati sulla carta dal Governo Prodi a infrastrutture pubbliche, interventi logistici e ambientali in Calabria e Sicilia (grazie a quanto previsto dall'art. 1, comma 1551 della Legge Finanziaria 2007), ma mai formalmente suddivisi e assegnati con atto conseguente dal Governo Prodi. Con le Delibere CIPE del 6 marzo 2009 e del 26 giugno 2009 il CIPE, nell'ambito del ri-orientamento dei Fondi FAS – Fondi per le aree sottoutilizzate risulta (non esistono documenti ufficiali di dettaglio) che abbia deciso di destinare 1.300 milioni di euro al ponte sullo Stretto di Messina, fondi che comunque rimangono del tutto insufficienti e che costruiscono poco più della metà (52%) di quanto stanziato nel 2003 per la ricapitalizzazione della Stretto di Messina SpA e 1/6 del costo attualizzato del ponte (6,3 miliardi di euro, valutato nel IV Rapporto sull'attuazione della legge obiettivo, curato dal servizio studi della Camera dei deputati, con la consulenza di CRESME ed ISTITUTO NOVA). Nel maxiemendamento all'ultimo decreto anticrisi del Governo, su cui viene posta la fiducia il 24 luglio 2009 il Governo precisa che la cifra di 1.300 milioni di euro verrà data in quote annuali che dovranno essere definite con apposite delibere CIPE.