

Ponte sullo Stretto, centrodestra diviso

Salvini accelera sul progetto, Sgarbi frena. E oggi la Protezione civile simula il terremoto

Il centrodestra già si divide sul Ponte sullo Stretto: Matteo Salvini incontra gli ingegneri e convoca a Roma i presidenti di Sicilia e Calabria, Renato Schifani e Roberto Occhiuto, ma intanto il sottosegretario alla Cultura Vittorio Sgarbi frena, definendo l'opera «un miraggio» e puntando il dito sul rischio sismico. E mentre Webuild, che aveva vinto la gara d'appalto del 2004, si dice pronta a realizzare un'opera da 3 miliardi, fra Sicilia e Calabria va in scena un'esercitazione di protezione civile sul comportamento da adottare nel caso di un terremoto analogo a quello del 1908.

di **Francesco Patanè**
e **Claudio Reale** ● alle pagine 2 e 3



Il rendering

Ecco come dovrebbe essere il ponte che dovrebbe collegare la Sicilia alla Calabria

IL CASO

Ponte sullo Stretto

il centrodestra si divide

Salvini accelera, Sgarbi frena

Da un lato c'è il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini che apre a ogni pie' sospinto, convocando un vertice con i presidenti di Sicilia e Calabria e incontrando gli ingegneri. Dall'altro, però, c'è la voce fuori dal coro del sottosegretario alla Cultura Vittorio Sgarbi, che invece già fa il bastian contrario nel governo Meloni: il centrodestra si spacca sul Ponte sullo Stretto, l'opera sbandierata per tutta la campagna elettorale dalla nuova maggioranza e ancora ieri definita «opera strategica per il Mezzogiorno e per la nostra economia» dal presidente della Regione Renato Schifani. «In poche settimane – ha commentato il capodelegazione del Partito democratico al Parlamento europeo, Brando Benifei – la destra è già a

**Il vicepremier
convoca i presidenti
di Sicilia e Calabria
Il critico è prudente
Pd all'attacco**

pezzi. Non sono d'accordo su niente, a partire dal Ponte sullo Stretto».

Sgarbi ne fa una questione di sicurezza antisismica. Un argomento sul quale si è cimentato ieri anche il capo della Protezione civile Fabrizio Curcio: «Qualora ci fosse un'opera di quel tipo – ha detto – verrebbe inserita nell'ambito della pianificazione di Protezione civile, però preferirei che questo non diventasse un tema per il pro o il contro». Salvini, invece, si dice pronto ad andare avanti, e ieri ha incontrato una delegazione del Consiglio nazionale degli Ingegneri: «Sia il collegamento tra Calabria e Sicilia che le nuove forme di energia – hanno detto fonti vicine al vicepremier dopo l'incontro



▲ Vicepremier Matteo Salvini è ministro per le infrastrutture

– sono temi su cui è emersa piena condivisione».

La data cerchiata in rosso è quella di martedì 8 novembre: quel giorno Salvini incontrerà Schifani e il presidente della Calabria Roberto Occhiuto proprio per parlare dell'infrastruttura. E da quell'incontro il ministro si aspetta un grande sostegno, visto che le regioni del Sud – nella gran parte dei casi governate dal centrodestra – battono da anni a favore del Ponte: «Se si deve investire nel Mediterraneo – ha annotato ieri Occhiuto parlando dell'opera con l'agenzia di stampa Dire – occorre farlo anche sulle infrastrutture strategiche». «Il Ponte sullo Stretto – ha rilanciato persino l'assessora alle Infrastrutture della

Regione Basilicata, Donatella Merra – è una priorità che avvantaggerà tutto il Meridione».

Il punto è anche stabilire quale modello utilizzare. Il governo Conte II, con la dem Paola De Micheli al ministero delle Infrastrutture, aveva fatto nascere una commissione per analizzare diverse opzioni, incluso il tunnel subacqueo suggerito dall'allora viceministro Giancarlo Cancellieri: nella primavera dell'anno scorso, quando alla presidenza del Consiglio era arrivato Mario Draghi e al ministero delle Infrastrutture era subentrato Enrico Giovannini, la commissione ha partorito il suo parere, optando per un ponte a tre campate. Il problema è che un intervento di quel genere – sugge-

rito da tempo da Italferr – va ancora progettato nei dettagli: una condizione nella quale non si trova invece la proposta, scartata dalla commissione e sostenuta a gran voce dal centrodestra per tutta la campagna elettorale, di un collegamento a campata unica. Per questa soluzione era già stata celebrata una gara nel 2004: la vinse Impregilo, che adesso si chiama Webuild e che dopo le elezioni è tornata a farsi viva a più riprese per chiedere di poter avviare il cantiere.

L'anno scorso Webuild – che ha chiesto 700 milioni di penali allo Stato per la mancata realizzazione dell'opera – ha aggiornato le proprie schede, stimando i costi in 2,9 miliardi per l'infrastruttura in sé, 3,3 per i collegamenti strada-

**Webuild: "Pronti
a far partire subito
il cantiere
Daremo lavoro
a 118mila persone"**

li e le opere accessorie e 900 milioni per gli interventi preparativi: l'azienda sostiene di poter partire in 8 mesi dal via libera all'intervento e di poter completare il cantiere entro 7 anni, creando 118mila posti di lavoro. L'ipotesi, secondo le proposte che Webuild è tornata a fare, passerebbe dal project financing: l'azienda metterebbe sul piatto circa 4 miliardi, ottenendo in cambio la gestione dell'infrastruttura per 30 o 40 anni, mentre il resto – poco più di un miliardo ciascuno – sarebbe a carico delle due Regioni. La politica, però, ha già cominciato a litigare. Mostrando tutte le crepe del centrodestra di governo.

– c.r.

© RIPRODUZIONE RISERVATA