

Vertice col leader leghista

Occhiuto e Schifani da Matteo Obiettivo Ponte sullo Stretto

Mineo a pagina 4

L'ITALIA CHE VERRÀ

Salvini incontra Occhiuto e Schifani: «Dopo 54 anni vediamo se riusciamo a farlo partire»

Un Ponte «stretto» fra tempi e costi

Oggi tavolo a Roma per coordinare le tappe dell'opera tra Sicilia e Calabria



Licia Ronzulli
Capogruppo di
FI in Senato ha
presentato un
ddl sul Ponte

GAETANO MINEO

••• Il governo Meloni, accelera sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto. Matteo Salvini oggi incontrerà al ministero delle Infrastrutture, i due governatori, Roberto Occhiuto (Calabria) e Renato Schifani (Sicilia) per aprire ufficialmente il dossier sulla grande opera. Entrambi i presidenti, sono di Forza Italia. Ed è proprio con FI che la Lega ha già «blindato» il Ponte. Non a caso, Licia Ronzulli, capogruppo degli azzurri in Senato, ha presentato un disegno di legge in cui chiede di inserire l'infrastruttura «nell'elenco delle opere prioritarie per lo sviluppo del Paese» per dare finalmente il via al Ponte sullo Stretto.

Il primo a parlare di questa grande opera, fu il ministro dei Lavori pubblici Giuseppe Zanardelli. Parliamo del 1876, quando l'allora esponente del governo liberal-democratico Depretis, pronunciò queste parole: «Sopra i flutti o sotto i flutti, la Sicilia sia unita al Continente». Da allora sono trascorsi quasi centocinquanta anni, segnati da incarichi, studi, progetti, penali e liquidazioni costate alle casse italiane oltre un miliardo di euro. Nel 1971 è stata varata finanche la legge che autorizza la progettazio-

ne del «collegamento stabile» tra Sicilia e Continente. Solo chiacchiere e soldi buttati al vento. Ora, sembra che si faccia sul serio. Salvini, già dall'indomani del suo insediamento ha rispolverato il progetto e convocato esperti per riprendere il percorso interrotto nel 2011, quando, dopo l'approvazione definitiva del progetto da parte del Governo Berlusconi, il governo Monti sancì la non priorità del Ponte sullo Stretto, mandando in liquidazione la Società pubblica Stretto di Messina. Società creata nel 1981, che per la cronaca, è in liquidazione da dieci anni. E costa 1500 euro al giorno. «Sono trascorsi 54 anni dal primo progetto Anas - dice il ministro per le Infrastrutture - parlarne è già costato agli italiani e non avere il ponte costa 6 miliardi di euro all'anno ai siciliani in spostamenti, in maggiori oneri per viaggiare, per lavorare, per studiare, per trasportare, per curarsi».

Salvini, che definisce l'opera «avveniristica», l'ha caldeggiata anche nelle recenti interloquazioni internazionali come quella con la Commissione Europea ai Trasporti, Adina Valean. Insomma, l'intenzione dell'esecutivo è accelerare e avviare i cantieri. Nei giorni scorsi, lo stesso ministro delle Infrastrutture si è

anche confrontato con il consiglio nazionale degli Ingegneri, i cui vertici hanno assicurato massimo sostegno per concretizzare il progetto. Oggi, Salvini e i due governatori, non parleranno soltanto di Ponte. Infatti, il progetto prevede anche la realizzazione di una serie di infrastrutture sui territori regionali. A cominciare da Messina, dove sono previsti 12 chilometri di rete autostradale, 15 chilometri di ferrovia a doppio binario, e la metropolitana che correrà nel sottosuolo dal Ponte alla stazione. Sorgerà in Calabria, invece, il Centro direzionale per la gestione e il monitoraggio del Ponte, che col tempo dovrebbe diventare un complesso multifunzionale con uffici, centri commerciali, hotel, ristoranti, cinema e centro convegni. Inoltre, sono previsti diversi interventi per limitare il rischio idrogeologico nei territori delle due regioni.

Nel 2005, il governo Berlusconi era arrivato all'aggiudicazione dell'appalto con un bando internazionale vinto da un'impresa italiana. L'azienda che si era candidata a costruirlo, la Webuild, aveva calcolato che il ponte avrebbe creato lavoro per 118 mila persone, mentre il progetto valeva 2,9 miliardi di euro, che oggi salirebbero a circa 7,1 miliardi. «Un can-

tiere aperto - ricorda il vice premier - significa mettere ingegneri, geometri, falegnami e architetti al lavoro, migliaia di posti». Nel 2021, anche il governo Draghi aveva riproposto la costruzione del Ponte e aveva affidato alle Ferrovie dello Stato un nuovo studio di fattibilità. Risultato: «Sussistono profonde motivazioni per realizzare un sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, anche in presenza del previsto potenziamento e riqualificazione dei collegamenti marittimi (collegamento dinamico)». Ma siccome il Pnrr prevede che le sue opere siano in esercizio per il 2026, il dossier «Ponte» è tornato negli archivi. Ora, con il governo Meloni si riparte. Schifani è convinto che «stavolta c'è volontà politica per farlo». «Sul ponte sullo Stretto i governi re-

gionali di Sicilia e Calabria la pensano allo stesso modo, il governo nazionale è fortemente determinato, il progetto è cantierabile» afferma il governatore della Sicilia. E allora, si parte?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



*Disegno di legge Ronzulli
La capogruppo di FI in Senato
ha presentato un ddl per
inserire la struttura tra quelle
prioritarie per il Paese*

*La prima iniziativa
Nel 1876 il ministro dei Lavori
pubblici Zanardelli disse
«Sopra i flutti o sotto i flutti
l'isola sia unita al Continente»*

Opera futuribile
Sopra, nel 2004,
Berlusconi nello
studio di Vespa a
«Porta a Porta»
con in primo
piano il plastico
del Ponte sullo
stretto. A destra
Matteo Salvini



L'era Berlusconi

*Nel 2011 il governo aveva
approvato il progetto ma il
successivo esecutivo Monti
lo cancellò dagli obiettivi*

