



# Ponte, proseguono le audizioni sul Dl Infrastrutture in Parlamento

Il Consiglio nazionale degli ingegneri ribadisce il sì e la fattibilità tecnica dell'opera mentre il Wwf "smonta" le ragioni di «necessità e urgenza addotte dal Governo»

**Lucio D'Amico**

Proseguono le audizioni davanti alle Commissioni riunite (Ambiente e Trasporti) di Camera e Senato sul Dl Infrastrutture che, come è noto, dedica l'articolo 1 alle procedure relative al Ponte sullo Stretto, definendo anche in 13,5 miliardi il costo definitivo dell'opera. Domani sarà una giornata particolarmente attesa, perché in mattinata saranno sentiti prima i rappresentanti dell'associazione Rete civica per le infrastrutture nel Mezzogiorno, poi, alle 11,40, il presidente dell'Anac-Autorità nazionale anticorruzione Giuseppe Busia e, alle 12, la Dia-Direzione investigativa antimafia. Nel pomeriggio i responsabili delle organizzazioni nazionali dell'auto-transporto e la Commissione tecnica Via-Vas del ministero dell'Ambiente.

Nell'ultima seduta congiunta a Montecitorio, è intervenuto il Consiglio nazionale degli ingegneri che ha ribadito non solo il proprio convinto sì al Ponte sullo Stretto ma ne ha anche sostenuto la piena fattibilità sotto tutti gli aspetti tecnici legati al progetto del collegamento stabile. Il Cni ha presentato un documento che sintetizza le osservazioni tecnico-istituzionali della categoria, sottolineando il ruolo cruciale degli ingegneri nella programmazione, progettazione, gestione e controllo delle opere pubbliche e delle infrastrutture strategiche per il Paese. «Pur lasciando da parte considerazioni di natura politica - afferma il Consiglio nazionale - abbiamo ribadito la nostra posizione favorevole alla realizzazione del Ponte sullo

Stretto di Messina, considerato un'infrastruttura strategica per lo sviluppo del Mezzogiorno e l'integrazione della rete di trasporti euro-mediterranea. La comunità ingegneristica italiana, per capacità professionali, esperienze pregresse e competenze tecnico-scientifiche, dispone degli strumenti necessari a garantire la progettazione, l'affidabilità strutturale e la sicurezza dell'infrastruttura. A supporto di tale visione, è stato istituito un Gruppo di lavoro "ad hoc", coordinato dal prof. Edoardo Cosenza, esperto in strutture complesse e consigliere del Cni, con il compito di fornire supporto tecnico-specialistico e promuovere un approccio integrato tra l'opera principale e le infrastrutture ferroviarie e viarie collegate».

Sull'altro fronte, a presentare un documento di ben diverso tenore sono stati i responsabili del Wwf Italia, che contestano «i requisiti di necessità e urgenza addotti dal Governo per cantiere un'opera ancora priva di progettazione esecutiva e sottoposta a prescrizioni». Il Governo ha giustificato l'inserimento della nuova norma nel Dl Infrastrutture per «la straordinaria necessità e urgenza di garantire la tempestiva operatività della società "Stretto di Messina" e di assicurare il rispetto del cronoprogramma». Ebbene, il Wwf ha espresso «profondi dubbi sui richiamati requisiti di straordinaria necessità e urgenza. Il Governo vuole accelerare l'apertura dei cantieri e la richiamata urgenza ha un contenuto più politico che operativo dal momento che a oggi il progetto non è neppure stato approvato nella sua fase definitiva e manca del tutto la

progettazione esecutiva; le 62 prescrizioni della Commissione Via-Vas devono in buona parte essere ottemperate prima della fase esecutiva e molte di queste richiedono espressamente analisi e approfondimenti di almeno un anno. L'articolo 1 - prosegue l'associazione ambientalista - determina il costo dell'opera nell'ambito del nuovo piano economico-finanziario della concessione tra il ministero delle Infrastrutture e la società "Stretto di Messina" ma su questo punto, secondo il Wwf, non c'è alcuna certezza e la norma viene definita «anomala, sia nella parte in cui richiama ragioni di efficienza del rapporto concessorio risalente al 30 dicembre 2003 sia nella parte in cui individua, per determinare il costo dell'opera pubblica, un valore contenuto in un documento politico meramente programmatico. O oggi nessuno possa dire con chiarezza quale sia il reale costo che lo Stato dovrà affrontare per la realizzazione del Ponte, le cifre fin qui prodotte sono state appositamente tarate per eludere la procedura di gara che altrimenti sarebbe stata obbligatoria ai sensi della Direttiva appalti Ue».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Domani saranno sentiti  
il presidente dell'Anac  
Busia, la Direzione  
investigativa antimafia e  
la Commissione Via-Vas**

**Il progetto**  
Il Ponte opera  
viaria e ferroviaria

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



134083