



# Ponte, i dubbi della Corte dei conti sui pareri non acquisiti. E la risposta

**Le perplessità relative al non coinvolgimento dell'Autorità regolatrice dei Trasporti e al parere datato sui Lavori pubblici**

Il sottosegretario Ferrante ha anticipato le integrazioni che saranno trasmesse dal Cipess ai giudici contabili:

«Il Consiglio dei lavori pubblici aveva già approvato il progetto, l'Art non deve esprimersi in questa fase»

## Lucio D'Amico

Due passaggi fondamentali, contenuti nelle sei pagine trasmesse dalla Corte dei conti alla presidenza del Consiglio dei ministri e al Cipess, riguardano le (presunte) mancate acquisizioni dei pareri di due enti importanti: il Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'Autorità di regolazione dei trasporti. Due nodi essenziali da sciogliere, per il Governo e per la "Stretto di Messina", nelle risposte che dovranno essere date alla magistratura contabile entro i venti giorni scattati dallo scorso 24 settembre.

Un primo chiarimento è stato dato dal sottosegretario ai Trasporti, Tullio Ferrante, nel botta e risposta andato in scena venerdì mattina alla Camera, tra l'esponente del governo Meloni e i parlamentari del Pd, autori di un'interpellanza urgente sul Ponte di Messina.

Partiamo dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Secondo Ferrante, «la Corte dei conti non ha chiesto un nuovo parere, ma solo l'esibizione di quello già reso dal Consiglio nel 1997, che sarà messo a disposizione del Cipess e che, a sua volta, sarà trasmesso alla Corte. Il procedimento di approvazione dell'opera è stato realizzato nel pieno rispetto dei vincoli derivanti dalla legge, non c'era alcun motivo di acquisire un nuovo parere dal Consiglio superiore dei lavori pub-

blici». Si tratta ovviamente di un parere molto datato, risalente a 28 anni fa e basato sul progetto preliminare del 1992 (33 anni fa) e questo dato ha suscitato molti dubbi, che hanno trovato spazio anche nella lettera dei giudici contabili. La "Stretto", con le parole del suo amministratore delegato Pietro Ciucci, ha più volte sottolineato come il progetto del Ponte, pur essendo stato aggiornato in questi decenni, resta nelle sue linee portanti quello di inizio anni Novanta e nessuna legge prescrive «un doppio parere» da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici. «Lo studio di fattibilità sul Ponte si è concluso nel 1986 – afferma la "Stretto" – e ha stabilito che la soluzione a campata unica era realizzabile e da preferire alle altre soluzioni. Nel 1997 il Consiglio superiore dei Lavori pubblici ha espresso all'unanimità un parere con cui ha sancito che "il Ponte sospeso sullo Stretto di Messina dalla luce centrale di 3330 metri possa essere realizzabile in piena sicurezza conservando la completa affidabilità funzionale". Quel parere resta attualissimo ed esclude le altre alternative. La soluzione di un Ponte a più campate, con i piloni realizzati in mare, è stata esclusa per vari motivi. In considerazione della conformazione dello Stretto, i piloni dovrebbero essere realizzati ad una profondità di circa 150 metri e in presenza di correnti marine intense e variabili. Ciò determina gravi incertezze sulla sicurezza delle fondazioni e sulle caratteristiche dei terreni sottostanti. La

collocazione di piloni in acqua sopra la faglia sismica, infatti, potrebbe minare la stabilità del Ponte e avere forti ripercussioni sull'ecosistema ambientale dello Stretto. Inoltre, i piloni potrebbero rappresentare un grave pericolo per la navigazione, con il rischio di collisioni e crolli. Anche il tunnel, in alveo e subalveo, non è stato ritenuto una soluzione ottimale in quanto presenta moltissime incognite tecniche di stabilità e tenuta, a causa dell'elevata sismicità dell'area dello Stretto e del rischio di frane e tsunami conseguenti a eventi sismici». Va anche precisato che l'attuale presidente del Consiglio dei lavori pubblici, l'ing. Massimo Sessa, fa parte del Gruppo di lavoro "Ponte sullo Stretto", insediato in seno al Consiglio nazionale dell'Ordine degli ingegneri e coordinato dal prof. Edoardo Cozenza.

Secondo nodo da sciogliere: perché – chiede sempre la magistratura contabile – non si è ritenuto di acquisire un parere da parte dell'Art, l'Autorità di regolazione dei Trasporti? La risposta del sottosegretario, su questo punto, è stata un po' più articolata: «Occorre chiarire l'Art esercita funzioni di regolazione economica nel settore dei Trasporti, con specifico riguardo all'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture. Non rientra nelle sue competenze la valutazione o l'approvazione dei singoli progetti infrastrutturali: per questo, non è previsto alcun intervento dell'Art in questa fase».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Riflettori accesi**  
Sul Ponte da parte  
dei giudici contabili



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



134083