



Grandi opere

Il Ponte sullo Stretto di Messina

Il Ponte si farà. La società che gestisce la sua costruzione è quasi pronta ad affidare i lavori.

Chissà che tra qualche anno i detrattori di questa infrastruttura non dovranno ricredersi.

Con queste parole il Presidente della Regione Sicilia, Salvatore Cuffaro, mette fine all'alone di incertezza che da sempre circonda il più importante e controverso progetto infrastrutturale previsto in Italia, unico al mondo per dimensione e complessità tecnica, perché si tratta del più lungo in assoluto, con una luce libera doppia o tripla dei massimi sinora raggiunti, oltre a essere

il primo ponte ferroviario di queste dimensioni; un gioiello di cui la Sicilia (e la Calabria) dovrebbero potersi fregiare entro il 2012, con una spesa complessiva, tenuto conto dell'inflazione e degli oneri finanziari, di 6 miliardi di euro (circa 11.600 miliardi di lire).

Stato dell'arte

Oggi il progetto - descritto ampiamente nel dossier pubblicato nel maggio 2004 - ha superato le principali fasi amministrative e una serie di scogli a livello nazionale ed europeo, e si trova nella fase più squisitamente tecnica e realizzativa di scelta - attraverso gare internazionali, indette fra gennaio e luglio 2005 - del General Contractor, del Project Management Consulting, del Monitore Ambientale e del Broker Assicurativo.

La conclusione delle gare è prevista entro il 2005, poi toccherà al General Contractor predisporre il progetto definitivo; completate le procedure di approvazione

del progetto, nella seconda metà del 2006 dovrebbero aprire i primi cantieri.

General Contractor

Per quanto riguarda il General Contractor a cui affidare la progettazione definitiva, esecutiva e la realizzazione del Ponte e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari, la concessionaria Stretto di Messina Spa segnala che alla scadenza della seconda fase di gara, il 25 maggio 2005, sono pervenute due offerte da altrettanti gruppi internazionali, uno guidato da Astaldi e l'altro da Impregilo. Il gruppo di Astaldi comprende Ferrovial Agroman, Maire Engineering, Ghella, Vianini Lavori e Grandi Lavori Fincosit; quello di Impregilo comprende Sacyr, Società Condotte, Cmc di Ravenna, Ishikawajima-Harima Heavy Industries e Consorzio Stabile Acì Scpa.

In realtà, al termine della prequalifica conclusasi il 28 ottobre 2004 (alla quale hanno partecipato cinque cordate), la commissione giudicatrice aveva invitato anche un terzo gruppo, guidato dall'austriaca Strabag AG e comprendente Bouygues Travaux Publics, Dragados, Consorzio Risalto e Baldassini-Tognozzi Costruzioni Generali (le due escluse erano un gruppo canadese e una cordata composta da imprese locali del Mezzogiorno).

La Cordata Risalto/Strabag si è però ritirata poco prima della scadenza, nell'aprile scorso, perché ha ritenuto troppo alto il rischio dal punto di vista legale, geologico e tecnico-finanziario; le stesse motivazioni dovrebbero essere alla base del ritiro, a maggio, delle spagnole Ferrovial e Necso, della cordata Astaldi, le cui quote sono state rilevate dalla capogruppo.

Per quanto riguarda i criteri di aggiudicazione - ricorda Pietro Ciucci, Amministratore delegato della Stretto di Messina - l'offerta economicamente più vantaggiosa sarà selezionata sulla base di: prezzo, organizzazione del General Contractor, valore tecnico ed estetico della variante, costo di utilizzazione e manutenzione, riduzione dei tempi di esecu-

Pianta e particolare del progetto definitivo del Ponte di Messina



SEZIONI STRADALI E FERROVIARIE

Sezioni autostradali per senso di marcia:	1 veloce, 1 normale, 1 emergenza
Sezione ferroviaria:	2 binari
Corsie di manutenzione per senso di marcia:	1
Portata massima teorica di traffico:	6.000 veicoli/h - 200 treni/giorno

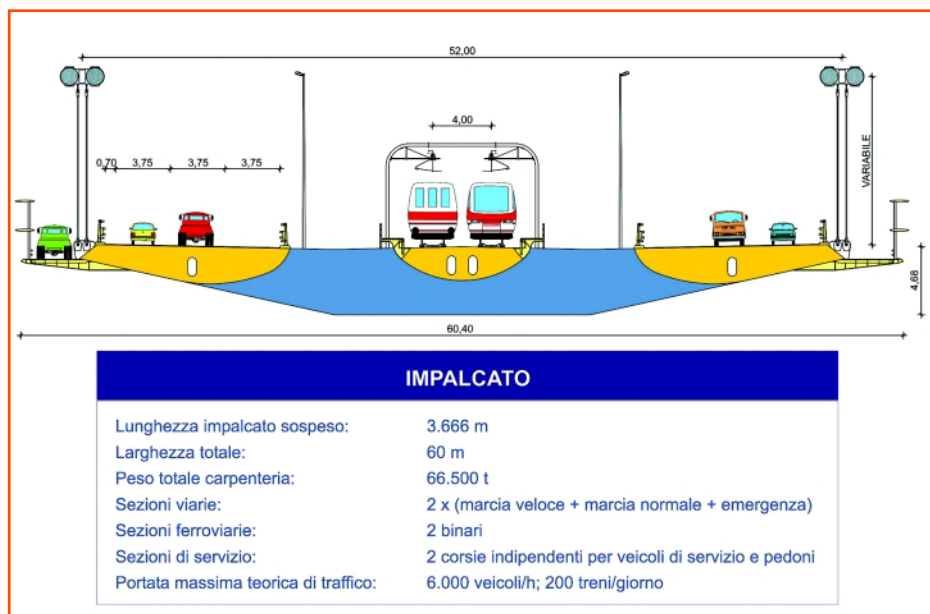
zione, maggiore quota delle imprese affidatarie nominate nonché maggiore entità del prefinanziamento.

La Commissione giudicatrice, costituita nel giugno scorso, è presieduta dall'avvocato Renato Laschena, Presidente emerito del Consiglio di Stato, e comprende altre sei membri: Giuseppe Fiammenghi, Direttore tecnico della Stretto di Messina; Ian Firth, consulente e specialista di strutture e ponti di grande luce; Niels J. Gimsing, docente al Dipartimento di Ingegneria Strutturale dell'Università Tecnica della Danimarca; Francesco Karrer, Ordinario di Urbanistica dell'Università "La Sapienza" di Roma; Andrea Sandulli, Responsabile Affari Legali e Societari della Stretto di Messina; William Van Impe, Ordinario e Direttore del laboratorio di Meccanica dei Terreni alla Ghent State University.

Project Management Consulting

Parallelamente al General contractor, nel gennaio 2005 è stata avviata anche una gara internazionale da 150 milioni di euro per la selezione del Project Management Consulting, in particolare per l'assistenza tecnica, amministrativa, gestionale e ambientale del progetto.

La durata dell'appalto - precisa Pietro Ciucci - è di oltre 10 anni (126 mesi) dalla data di inizio delle attività, calcolando i tempi della progettazione, degli iter approvativi, della costruzione e infine dei collau-



Sezione dell'impalcato del ponte sullo Stretto di Messina, che si articola in tre parti

di (tecnico, amministrativo definitivo).

L'obiettivo è quello di verificare e monitorare tutte le variabili dei processi gestionali e delle tecniche progettuali, per un migliore coordinamento tra la Concessionaria e il General Contractor ed un controllo dei processi operativi, e ottenere quindi un rispetto dei tempi, degli standard di qualità e dei costi.

Nel maggio scorso si è conclusa la fase di prequalifica, che ha visto la partecipazione di nove società; per due di esse la Commissione di prequalifica - presieduta da Alberto Berruti, Presidente Onorario del Consiglio di Stato - ne ha evi-

denziato la non rispondenza ai requisiti richiesti, mentre le altre sette sono state invitate a partecipare alla gara vera e propria: Atkins Limited; Bechtel International Inc.; Ati fra Italferr (capogruppo), Metropolitana Milanese, Louis Berger, Setec TPI e Tractebel Development Engineering (mandante); Parsons Brinckerhoff Ltd; Ati fra Parsons Transportation Group inc. (mandataria) e Tecnimont; Consorzio

Veduta del ponte e particolare del modello utilizzato per le simulazioni alla Galleria del vento





fra Snamprogetti Technip Italy; Ati fra Systra (capogruppo) e Technital. Il termine di presentazione delle offerte è stato fissato per il 30 settembre 2005.

Monitoraggio ambientale

Un'altra gara in corso è quella per il responsabile del Monitoraggio ambientale del progetto e della sua realizzazione, con particolare riferimento alle ricadute ambientali e socioeconomiche sul territorio e alla verifica dell'efficacia degli strumenti mitigativi messi in atto. La gara - da 37 milioni di euro e una durata di 97 mesi - è stata indetta a giugno e ha concluso la fase di prequalifica all'inizio di settembre, con l'arrivo di quattro richieste di partecipazione alla gara vera e propria.

Brokeraggio Assicurativo

A luglio è stato pubblicato un quarto bando di gara internazionale, per la selezione del soggetto al quale affidare i servizi di Consulenza e Brokeraggio Assicurativo, e alla scadenza della prequalifica, all'inizio di settembre, le richieste di partecipazione sono state sette.

Il servizio messo in gara, mediante licitazione privata, non comporta oneri diretti per la Concessionaria, perchè la remunerazione del Broker sarà a carico delle compagnie assicuratrici (come da prassi di mercato), a loro volta scelte dopo una gara internazionale, con le quali verranno stipulate le relative polizze.

Ferrovia

Il riassetto del nodo di Catania

Per le infrastrutture ferroviarie in Sicilia, molte delle quali sbloccate grazie alla Legge Obiettivo, spicca il progetto di riassetto del nodo ferroviario di Catania, sia per il costo - circa 850 milioni di euro (1.645 miliardi di lire), che nessuno sa ancora dove reperire - sia perchè comporta il ridisegno generale della rete nel

Veduta della stazione e del porto di Catania



raggio di oltre 30 chilometri, sia infine per la filosofia che lo sottende, non necessariamente positiva ma sicuramente specchio di una tendenza in atto da diversi anni, cioè l'interramento delle infrastrutture di trasporto: il riassetto del nodo di Catania nasce dalla decisione di aprire la città al mare, da cui è divisa, interrando la stazione di Catania Centrale.

Molte opere e tempi lunghi

Il progetto, per essere realizzato, richiede un numero notevole di interventi:

- l'interramento della linea ferroviaria tra Piazza Europa e Piazza dei Martiri, inclusa appunto la stazione centrale, per un totale di 19 chilometri, di cui 4 nel tratto urbano e gli altri 15 nell'hinterland;
- il raddoppio della tratta Zurria-Acquicella, attualmente a binario unico;
- il trasferimento allo scalo di Bicocca, all'estrema periferia sud, di tutte le attività industriali della ferrovia (depositi di locomotori, squadre rialzo, scali merci, punti di salita delle auto al seguito ecc.) che ora si trovano nella zona di Acquicella, con il

recupero di aree di proprietà Rfi e la ristrutturazione della stazione di Acquicella;

- la riorganizzazione del polo manutentore e dello scalo merci di Bicocca; una bretella di raccordo con la linea ferroviaria Palermo-Catania;
- tre nuove fermate per il servizio metropolitano, a Fontanarossa, Accastello e Acireale.

A tutto questo si integra il raddoppio della Messina-Siracusa, nel tratto di 2,8 chilometri tra Catania Centrale e Catania Ognina, contiguo all'intervento e già in bilancio, mentre il libro dei sogni guarda a una eventuale linea ad alta

