



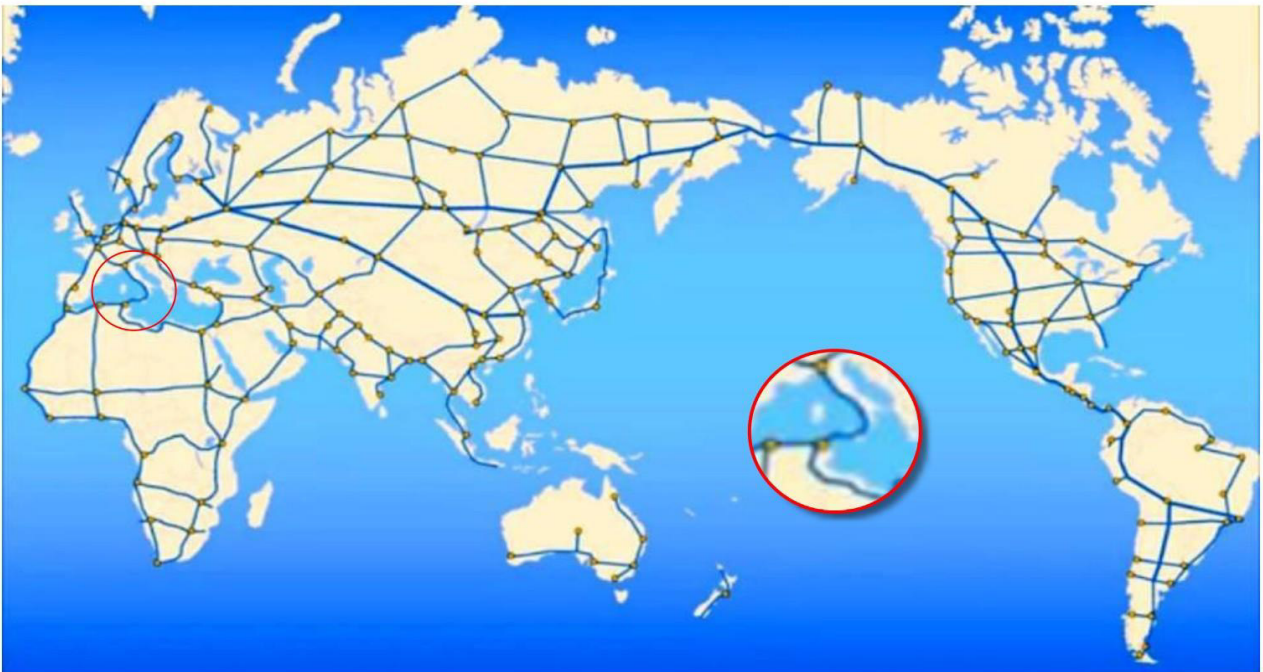
Convegno ISAG – Spazio Europa – Roma, Via IV Novembre, 149 - 17 giugno 2015 -
Testo tratto dall'intervento dell'Arch. Michele COMPARETTO (Coordinatore del Gruppo di Studio NonSoloPonte – www.nonsoloponte.it)

1^ PARTE

(versione aggiornata nel maggio 2016)

NONSOLOPONTE..... per costruirlo subito

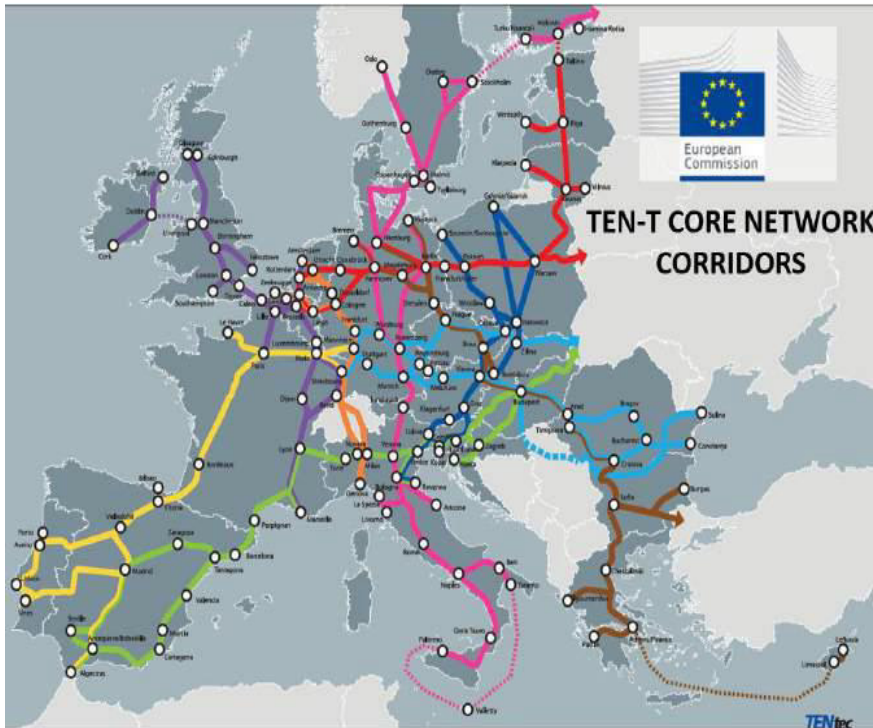
Al fine di configurare l'UE come un unico soggetto, uno degli obiettivi prioritari da raggiungere, sanciti dai Padri fondatori dell'Unione, è rappresentato dall'ottimizzazione dei collegamenti per il trasporto delle persone e delle merci, sia all'interno dell'Unione che con il resto del mondo. Collegamenti da tracciare in conformità con i futuri **“grandi assi di trasporto mondiali,”** poiché l'incremento di qualsiasi forma di sviluppo è assolutamente imprescindibile dall'ottimizzazione di detti collegamenti.



Fonte: Die Weltlandbrücke - NAWAPA-Projekt in den USA

I GRANDI ASSI DI TRASPORTO MONDIALI (http://www.univr.it/documenti/AllegatiOA/allegatooa_36353.pdf)

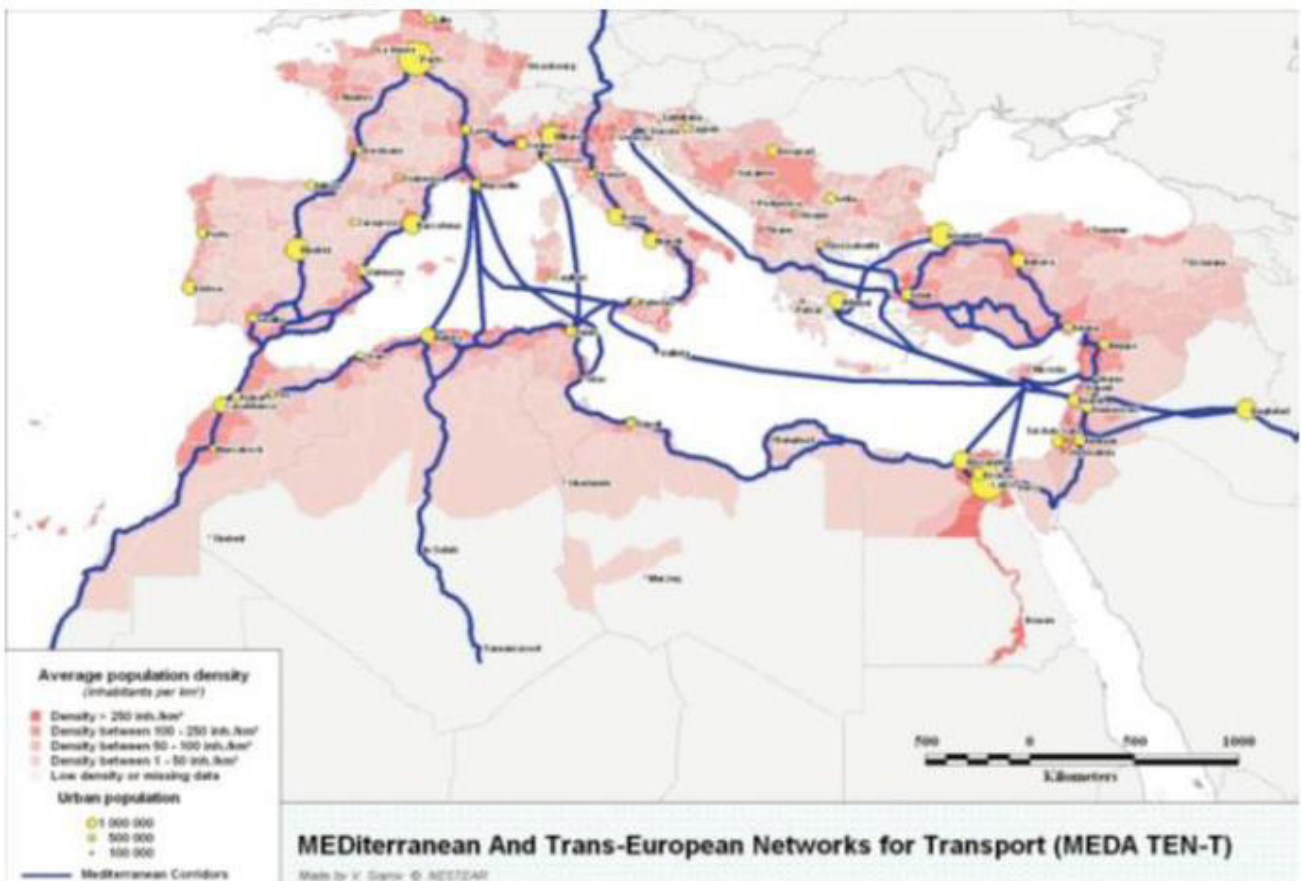
Per il raggiungimento di questo obiettivo si definirono i tracciati dei famosi corridoi ferroviari europei dell'AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità), che furono ipotizzati in senso verticale e in senso orizzontale su tutto il vecchio continente. Il Corridoio N°1, il primo, e quindi quello ritenuto più importante, era stato il Corridoio Berlino-Palermo, meglio conosciuto appunto come “Corridoio 1”, pensato al fine di fruire della naturale dislocazione geografica dell'Italia, atta a consentire la diretta connessione del traffico navale, transitante sul Canale di Sicilia in generale, e proveniente dal Canale di Suez in particolare, con il Centro/Nord dell'Europa e viceversa.



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

- BALTIC-ADRIATIC
- NORTH SEA-BALTIC
- MEDITERRANEAN
- ORIENT/EAST-MED
- SCANDINAVIAN-MEDITERRANEAN
- RHINE-ALPINE
- ATLANTIC
- NORTH SEA-MEDITERRANEAN
- RHINE-DANUBE

LA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI TEN-T aggiornata al 17/10/2013
 Fonte: <http://fermed.com/> - (http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm)



Fonte: <http://www.transport-research.info>

Con la definizione dei tracciati dei Corridoi Europei, il Ponte sullo Stretto di Messina, che realizzerebbe il collegamento stabile stradale e ferroviario della Sicilia con l'intero Continente Europeo, divenendo funzionale al Corridoio 1, fruirebbe prevalentemente dei proventi (pedaggi) derivanti dalla sua transitabilità per l'AC/AV, e conseguentemente, al fine della sua bancabilità, di un vantaggioso rapporto costi/benefici. **Rapporto costi/benefici che risulterebbe invece fortemente deficitario se restasse solo funzione del traffico locale che si svolge attualmente sullo Stretto.**

La crisi del traffico dei container, a cominciare dal 2009, è divenuta fortemente destabilizzante per l'economia dei porti del Nord Europa, (<https://forum.termometropolitico.it/19593-il-traffico-di-container-sta-naufragando.html>) e ha portato l'UE a scelte difformi dalle motivate priorità sancite dai Padri fondatori dell'Unione, **che hanno determinato:**

- **nell'ottobre 2011, il definanziamento del Ponte sullo Stretto**, da parte dell'UE ed il contestuale "**forzato sdoppiamento**", sempre da parte dell'UE, del Corridoio 1, in due tronchi: Napoli/Bari e Napoli/Messina–Catania–Palermo, e l'attribuzione (*seppure "tacita"*) di importanza prioritaria al primo tronco (*infatti i progetti per la sua realizzazione, finanziati dal Governo Italiano, sono già stati ultimati e pertanto fruirà sicuramente anche dei contributi Europei*). Per il secondo tronco (Napoli/Messina–Catania–Palermo) invece, a parte l'erogazione di alcuni finanziamenti per il potenziamento di alcune tratte in Sicilia (*per le quali si parla di AV light..???*), la tratta più importante: Napoli/Villa S.Giovanni, indispensabile, peraltro, per il rilancio del porto di Gioia Tauro, non ha ricevuto alcun finanziamento da parte del Governo Italiano (*con conseguente pericolo, ormai reale, di perdere anche i finanziamenti Europei*) .-

..... e, in questa ottica, con l'evidente volontà di non dare spazio a ripensamenti:

- **il 17 gennaio 2012**, (*dopo soli due mesi dall'insediamento del Governo Monti e dopo che lo spread - in assenza di motivazioni apparenti - il 30 dicembre 2011, era risalito a 538 punti*), **il definanziamento del Ponte sullo Stretto**, anche da parte del Governo Italiano, con il conseguente avvio delle procedure per lo scioglimento della Soc. Stretto di Messina.

LA PROPOSTA del "Gruppo di Studio Non Solo Ponte"

In questo scenario - nell'attesa di un auspicabile, quanto improbabile (almeno in tempi brevi) mutamento delle condizioni attuali e conseguente "ravvedimento" da parte dell'UE e del Governo Italiano, atto a ripristinare, gli equilibri Comunitari che paiono oggi vacillare fortemente - il Ponte sullo Stretto di Messina,

PUO' , e pertanto DEVE essere costruito in tempi brevi

poiché, fruendo delle sue **potenzialità, intrinseche ed estrinseche**, oggi latenti (individuate dal "Gruppo di Studio Non Solo Ponte" e descritte di seguito),

in funzione delle sue potenzialità intrinseche,

a prescindere dagli introiti derivanti dall'essere funzionale al "Corridoio 1, **risulta idoneo a divenire un macroscopico business** per gli investitori nazionali ed internazionali e, in quanto tale, **atto a reperire autonomamente le risorse per essere costruito in tempi brevi**, anche senza finanziamenti dello Stato e/o dell'UE, **ma, ancor più, il Ponte,**

in funzione delle sue potenzialità estrinseche,

con la sua realizzazione, avvierebbe un **inarrestabile volano di sviluppo**, per la Sicilia e le Regioni Meridionali in particolare, con conseguenti **rilevanti ricadute** che si estenderebbero, non solo **all'intera Nazione**, ma anche **all'intera UE e, in funzione dei facilitati interscambi, ai Paesi del Nord Africa che si affacciano sul Mediterraneo** e, a seguire, anche **ai Paesi dell'Africa subsahariana.**

LE POTENZIALITA' INTRINSECHE ED ESTRINSECHE DEL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

Individuate dal "Gruppo di Studio Non Solo Ponte" (www.nonsoloponte.it)

Le potenzialità latenti (intrinseche ed estrinseche) **del Ponte sullo Stretto di Messina,**

già da tempo, sottoposte al giudizio di vari Organi competenti, nella fattispecie:

- alla **Soc. Stretto di Messina**, nella persona del già Direttore Generale, Ing. Giuseppe FIAMMENGHI;
- al **Ministero delle Infrastrutture**, nella persona del già Vice Ministro, dott. Mario CIACCIA;
- alla "**Commissione Ponte**" del **Comune di Messina** (Pres.te Ing. Nicola BARBALACE nell'audizione del "Gruppo di Studio NON SOLO PONTE", svoltasi a Palazzo Zanca il 17 giugno 2011, ricevendone approvazione con voto unanime;

fanno capo a TRE AREE STRATEGICHE:

1^ - AREA POLITICO/ ECONOMICA – CULTURALE

2^ - AREA SCIENTIFICA / ENERGETICA

(derivanti entrambe dalle potenzialità estrinseche del Ponte)

3^ - AREA TURISTICA / COMMERCIALE

(derivante dalle potenzialità intrinseche del Ponte)

Aree, aventi **straordinarie valenze**, che diverrebbero potenzialmente fruibili apportando nel Progetto Esecutivo del Ponte (oggi non definito) le **idonee predisposizioni**, con le modalità che verranno indicate in seguito (2^ Parte), al fine di consentirne il loro pieno utilizzo.

AREA POLITICO / ECONOMICA- CULTURALE

intesa come lo studio della potenzialità di configurare il PONTE come un **CARDINE**, nel punto di unione di tre Continenti: **EUROPA, ASIA e AFRICA**, ed in quanto tale: **FULCRO**, non solo simbolico, ma anche fisico, di una nuova Area di Scambio Culturale e Politico/Economico, fra i **Popoli e le Nazioni** che si affacciano su quel mare.

"PONTE", che anche nel linguaggio **semiotico** "unisce", **materializzando fisicamente** il "simbolo", già raffigurato su tutti i "tagli cartacei" dell'Euro, atto a costituire un sicuro **forte richiamo** nell'ambito di una rivitalizzata "Unione per il Mediterraneo" che vedrà, in quell'ambito, l'attivazione della quanto mai indispensabile **Zona di Libero Scambio**, da rimettere in primo piano, sicuramente necessitante anch'essa di un "luogo fisico", **oltre che simbolico, baricentrico nel Mare Mediterraneo**, identificabile con le allocazioni costituibili sia a bordo dello stesso PONTE, (fra le *colonne binate* si stimano infatti potenzialmente fruibili più di 500.000 mc.) che sui due versanti dello Stretto, quello Continentale e quello Insulare.

Dette allocazioni risulterebbero sicuramente idonee ad offrire singolari opportunità di incontro, dialogo, confronto culturale e di scambi economici tra i paesi dell'U.E. e le diverse culture che si affacciano su quel Mare. Opportunità che risulterebbero peraltro stimolate dalla esistenza, in quei luoghi, delle ancora presenti: antiche comuni radici, preposte ad un coagulo sinergico atto a divenire per quell'ambito, e conseguentemente per l'intera Nazione, volano di Sviluppo e Prestigio.

AREA SCIENTIFICA / ENERGETICA

intesa come lo studio, in quel contesto territoriale, della fruizione di una naturale vasta concentrazione, di **grandi varietà di fonti energetiche rinnovabili, derivabili dal vento, dal sole, dalle correnti marine e dalla geotermia**, che porterebbe a generare nell' intorno del Ponte e/o negli insediamenti potenzialmente allocabili anche su di esso, lo sviluppo di un vero e proprio **LABORATORIO INTERNAZIONALE, di Ricerca e Sviluppo per la utilizzazione delle Energie Rinnovabili e delle conseguenti applicazioni**, in un contesto naturale **avente potenzialità uniche nel Pianeta**, e come tale destinato a divenire: **concentrazione di Eccellenze di risonanza mondiale, con le conseguenti ricadute sulle Regioni interessate e sulla intera Nazione,**

..... con, ancor più, la concreta potenzialità aggiuntiva, di produrre in loco notevoli quantità di energia rinnovabile, per soddisfare adeguatamente le necessità di esercizio e di fruizione (anche a misura d'uomo) dello stesso PONTE, *(di cui si dirà meglio nella seguente "Area Turistica/Commerciale")*

AREA TURISTICA / COMMERCIALE,

intesa come lo studio della potenzialità di predisporre - *con l'auspicabile supporto di una AREA Franca (di cui si dirà di seguito – nella 2^a Parte) di concerto con le finalità dell'AREA ECONOMICA, precedentemente descritta, con il patrocinio dell'U.E. e dei Paesi Terzi che si affacciano sul Mediterraneo* - la **piena fruizione, a misura d'uomo**, sia dei **siti circostanti il PONTE**, che **della sua stessa struttura portante**, predisponendo, l'allocazione, su questa ultima:

- *di ascensori panoramici (oltre ai già previsti, nel Progetto definitivo, per le manutenzioni) da allocare sulle colonne binate del Ponte, da ritmare, queste ultime, a varie altezze, con terrazzamenti, anch'essi panoramici, preposti alla dislocazione fra le colonne di volumetrie ricettive ivi insediabili;*
- *di cabinovia panoramica, realizzabile utilizzando la percorribilità delle funi paraboliche di sostegno dell'impalcato del Ponte (percorribilità già prevista nel Progetto definitivo ai fini delle manutenzioni);*
- *attraversamento ciclabile e pedonale, quest'ultimo anche assistito da tapis-roulant (promenade attrezzata ed opportunamente protetta)*

L'allocazione di dette installazioni, congiuntamente alle **ulteriori predisposizioni**, atte a consentire una **nuova "configurazione" anche dei raccordi strutturali a terra del Ponte e dei siti ad essi limitrofi**, sia sul lato Sicilia che sul lato Calabria, finalizzata al pieno utilizzo delle potenzialità allocative ivi insediabili, funzionali alle TRE AREE menzionate, determinerebbero la piena fruizione delle multiformi valenze di dette TRE AREE.

Le rilevanti potenzialità di negoziazione, derivanti delle citate predisposizioni, oggettivamente, **darebbero luogo ad un macroscopico BUSINESS destinato ad attirare pluriformi interessi a livello mondiale e conseguentemente**, come già detto, **anche senza contributi di Stato ne dell'UE, alla cantierizzazione del Ponte in tempi brevi.**

Con riferimento alle potenzialità panoramiche delle Torri, alte quasi 400 metri, **si evidenzia**, che la **Torre Eiffel**, alta quasi **300 metri**, attrae annualmente più di 7 milioni di visitatori e si sta studiando un possibile ampliamento della sommità ai fini di una sua maggiore fruizione panoramica, mentre la **ruota di Londra**, alta **135 metri**, ne attrae 3 milioni e mezzo, con **incassi annuali che superano i 100 milioni di euro.**

Ruota panoramica London Eye, Londra, anno di costruzione 1999, altezza m.135



Gruppo NON SOLO PONTE – luglio 2011
Ponte sullo Stretto di Messina

Esempi di fruizione, nel mondo, delle potenzialità panoramiche

...e, per meglio comprendere come si sta muovendo il mondo per arrivare sempre più in alto:

14 febbraio 2015 - Iniziano i lavori per la ruota panoramica più alta del mondo: a New York - <http://www.deluxeblog.it/galleria/bluewaters-dubai/3>

New York pronta a dare il via alla costruzione della più grande ruota panoramica del mondo.



Come se New York non avesse già tante e belle attrazioni per attirare turisti da tutto il mondo, a partire dal 2017 ci sarà un motivo in più per visitare la Grande Mela: la più grande ruota panoramica del mondo, che sarà realizzata nel burrough di Staten Island.

E per arrivare in tempo con la data prevista per la consegna, il prossimo 10 marzo inizieranno i lavori per la realizzazione della nuova mega struttura newyorchese, per la cui costruzione sono previsti ben tre anni di lavoro. **Tre anni di lavoro per una ruota panoramica che sarà alta 192 metri.**

Tanto per dare un'idea, la [Torre Unicredit di Milano](#), che sta raccogliendo tanti consensi come uno dei grattacieli più belli d'Europa, è sì alta 231 metri, ma alla guglia, mentre è alta "solo" 146 metri nel punto calpestabile più alto.

La grande ruota panoramica di New York potrà ospitare fino a 1.400 persone, che avranno a disposizione circa 40 minuti per godere dell'incredibile skyline di Manhattan, [Statua della Libertà](#) compresa. Il progetto, per attrarre turisti anche a Staten Island, prevede anche la costruzione di un grandissimo centro commerciale, Outlets Empire, e di un boutique hotel.

Per ora la ruota panoramica più alta del mondo è quella di [Las Vegas](#), alta 167 metri, che precede quella di [Singapore](#), 165 metri, e quella di [Londra](#), che di metri ne conta 135. **Ma c'è un ma: a Dubai stanno progettando una ruota panoramica che sarà alta a 210 metri.**

13/09/2013 Bluewater, il nuovo paradiso artificiale di Dubai con la ruota panoramica più alta del mondo

<http://www.deluxeblog.it/galleria/bluewaters-dubai/3>



Un investimento di 1.6 miliardi di dollari e la ruota panoramica più alta del mondo. E' l'ultimo paradiso artificiale, il cui piano è stato approvato mercoledì 13 febbraio dallo Sceicco di Dubai e Primo Ministro degli Emirati Arabi, Mohammad Bin Rashid Al Maktoum. L'isola si chiamerà Bluewaters e **ci si aspetta che porti 3 milioni di visitatori all'anno.**

Sull'isola ci sarà un souq 'tradizionale', circondato da un **largo viale per passeggiare, rigorosamente puntellato di negozi lussuosi e ristoranti etnici, con cibi da tutto il mondo.** I più claustrofobici non si devono preoccupare, sarà collegata alla costa di Jumeirah Beach Residence da una stazione metro, un ponte percorribile a piedi e, se non bastasse, una ferrovia.

Una delle sfide più antiche, quella verso il cielo, il vero centro di attrattiva sarà **la ruota panoramica che viene annunciata come la più alta del mondo, ben 210 metri** e costata da sola 1 miliardo di dhiram, circa **270 milioni di dollari.** Attualmente il primato è dell'Asia, con il **Singapor Flyer di 165 metri**, seguito dal **London Eye di 135 metri.**

Nel settembre 2011 però era stato rivelato il piano di costruire la ruota più alta del mondo a New York ma sembrava che Dubai abbia pensato anche a questo e la Eye of Dubai, come si chiamerà il nuovo gigante, supererà di 20 metri la ruota di New York (qualora questa venisse costruita, **come secondo i piani, di 190 metri**).

Un'altra innovazione sarà un enorme schermo LED, montato sulla ruota, che proietterà informazioni e pubblicità tutto il giorno. Sotto la costruzione si estenderà una grande spazio chiamato letteralmente "entertainment piazza" che servirà anche per le conferenze e gli eventi. E non poteva mancare un hotel a cinque stelle che però non sarà l'unica opzione per soggiornare sull'isola nuova di zecca.

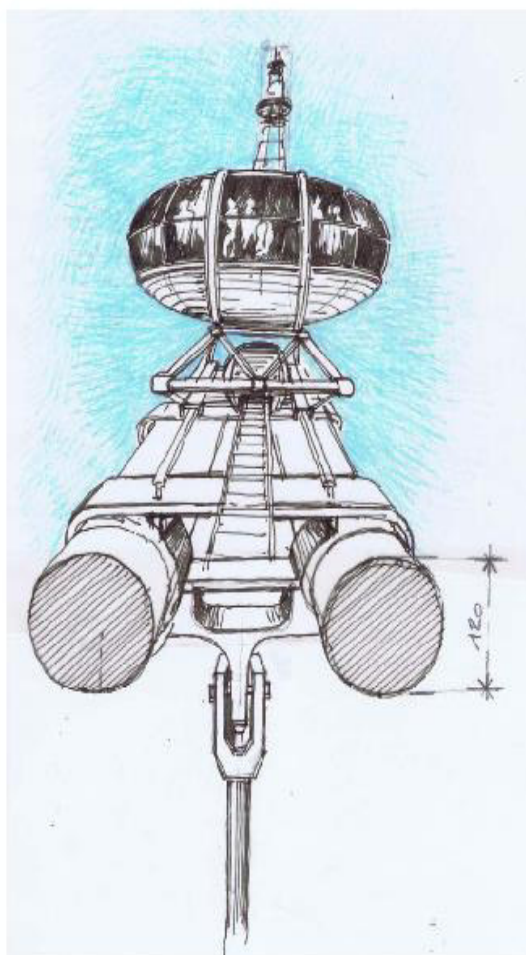
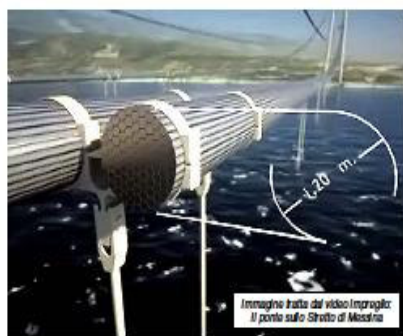
Ma cosa si vedrà dalla cabina più alta del mondo? Ad alcuni verrebbe da dire non molto, forse il deserto e il mare a perdita d'occhio.

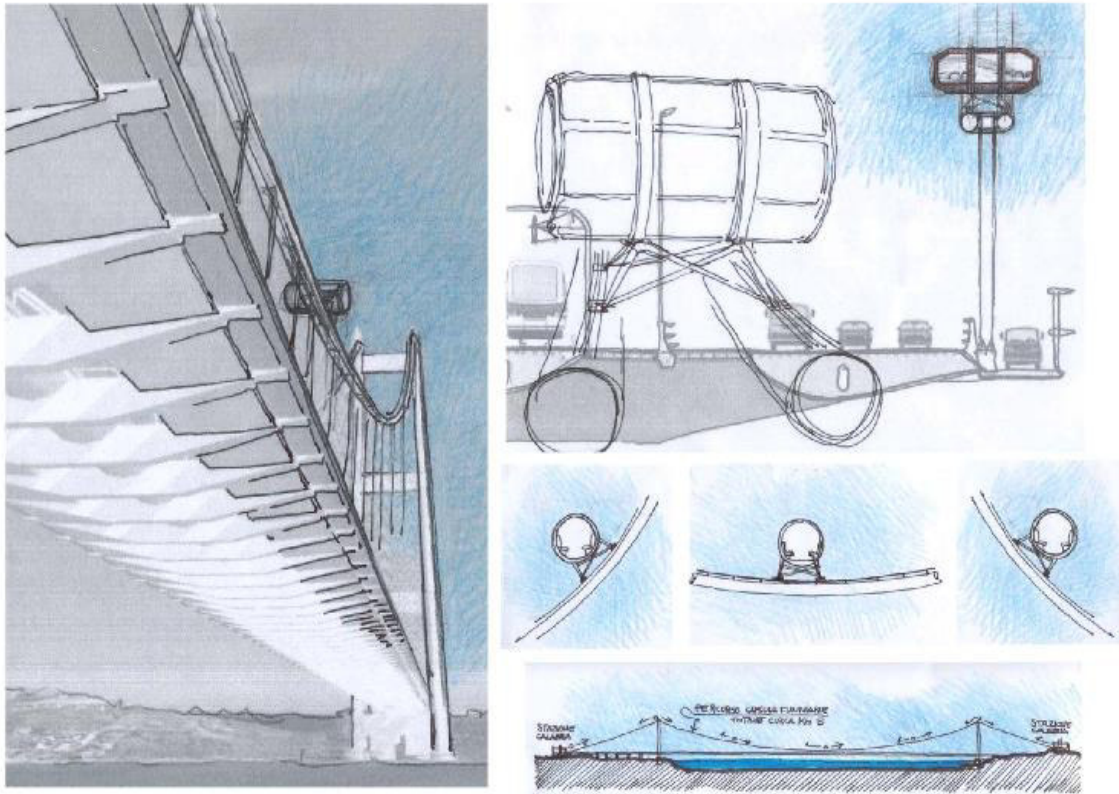
Si evidenzia che il progetto della Ruota di DUBAI si avvale delle competenze del Politecnico di Milano e nella fattispecie del dipartimento di Meccanica diretto dal Prof. Giorgio DIANA, già fra i progettisti del Ponte sullo Stretto di Messina (anch'esso relatore al Convegno e che è già a conoscenza dell'ipotesi illustrata di seguito)

...e sul Ponte (sbaragliando tutti)... con emozioni ben diverse, si arriverebbe a 400 metri !!

LE CABINE PANORAMICHE

realizzabili fruendo della transitabilità delle funi di sostegno dell'impalcato del ponte





Gruppo NON SOLO PONTE – luglio 2011
Ponte sullo Stretto di Messina

Fruibilità latente del Ponte sullo Stretto di Messina
(ipotesi di fruizione)

CONCLUSIONI

Le evidenti complementarità delle “potenzialità attrattive” che emergono dalle descritte AREE, che sfumandosi nei contorni, tendono a fondersi, fanno ritenere conseguenziale lo scaturire di una prorompente sinergia nell’intorno del “*Ponte riconfigurato*”, atta a farlo identificare come

“POLO STRATEGICO POLIFUNZIONALE”

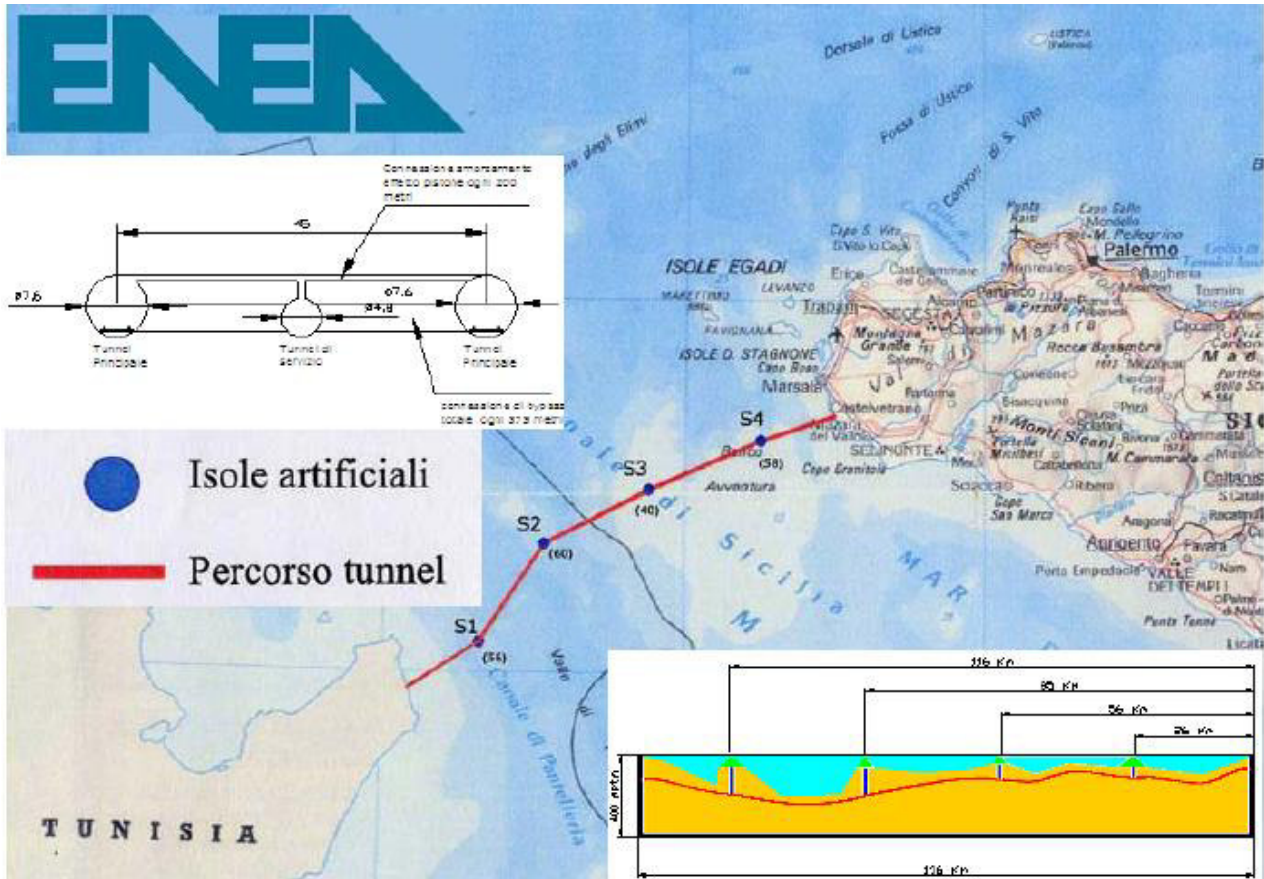
che, in forza delle pluralità attrattive evidenziate, si avvarrà anche della prestigiosa veste di:

“CENTRO FOCALE PERMANENTE DI PLURIFORMI CONVERGENZE INTERNAZIONALI “.

Dette **convergenze pluriformi**, con l’ausilio delle linee guida, da definire con un “**PROGETTO GENERALE DI SVILUPPO**” (da predisporre all’uopo), si ritengono **atte a creare un “indotto”**, che potrà attingere in modo cospicuo anche dal “bacino” costituito dal già esistente flusso dei **crocieristi**, che annualmente, **nel Mediterraneo, superano i 10 milioni e 20 milioni nel mondo**. Flusso atto a produrre **ulteriori benefici** anche per il **porto di Gioia Tauro**, preposto quale naturale approdo; mentre l’intero indotto risulterebbe altresì veicolabile nell’intera Sicilia, Calabria, e nelle restanti regioni del Paese, anche con l’ausilio di imbarcazioni idoneamente dimensionate ed equipaggiate, per consentire **escursioni di corto, medio e lungo raggio**, per approdi sulle coste ed isole minori, da programmare nel dettaglio, in sintonia con le esigenze/richieste degli operatori del settore e nell’ambito del “Progetto Generale di Sviluppo” sopra menzionato.

Le potenzialità attrattive derivanti dalle **TRE AREE**, atte, tramite l’allocazione degli insediamenti ad esse funzionali, a **riconfigurare** il Ponte sullo Stretto, risulterebbero altresì **propedeutiche** ed al tempo stesso **complementari**, di ben più ampi Progetti (oggi in embrione):

- 1) – **PROGETTO ARGE**, relativo all’ **“infrastrutturazione dell’intera Sicilia, intesa come hub del Mediterraneo e Megalopoli Globale di 5 milioni di abitanti”**.
- 2) – **PROGETTO ENEA**, relativo alla **“realizzazione di un tunnel sottomarino per unire la Sicilia all’Africa, costituito da 5 gallerie sottomarine collegate da 4 isole artificiali”**.



Fonte: <http://www.tunnelsiciliatunisia.enea.it/>.

PROGETTI, quelli menzionati, che il **VOLANO di SVILUPPO**, derivante dalla realizzazione del Ponte e la complementare piena fruizione della potenzialità delle **TRE AREE STRATEGICHE** individuate, porterebbe, con **“effetto domino”**, a **rapido compimento** e conseguentemente a configurare l’intera Sicilia come

PIATTAFORMA LOGISTICA DEL MEDITERRANEO

----- oOo -----

Documento composto da n°10 pagine compresa la presente

Le “fasi operative” per giungere alla realizzazione dell’intero Progetto, a cominciare da quelle per la costruzione del Ponte, sono riassunte nella 2^ Parte del presente Studio



Mercoledì 17 giugno 2015, ore 9-18, - Convegno ISAG - Spazio Europa di Via IV Novembre 149, Roma.
RELATORE: Michele COMPARETTO – www.nonsoloponte.it

2^ PARTE

SICILIA PIATTAFORMA LOGISTICA DEL MEDITERRANEO

PROCESSO DI RICONFIGURAZIONE DEL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

potenzialmente idoneo a divenire l'innescò di un volano di sviluppo il cui conseguente inarrestabile effetto "domino", risulterebbe atto a trasformare la Sicilia in

PIATTAFORMA LOGISTICA DEL MEDITERRANEO

FASI OPERATIVE

ATTIVAZIONE

delle confacenti procedure e degli idonei contatti interlocutori con la Soc. EUROLINK, da finalizzare al "**congelamento**" del contenzioso oggi in atto, conseguente alla caducazione del contratto per la costruzione del Ponte sullo Stretto, nella attesa della **riconferma di detto contratto**, previa la sua rimodulazione, in funzione della "**riconfigurazione**" del Progetto del Ponte, derivante dalle procedure e modalità descritte di seguito, **che dovranno essere definite in tempi brevi ed assolutamente certi**, anch'essi descritti di seguito.

NOMINA

- di un "**Commissario ad Acta per la costituzione della "Piattaforma Logistica Del Mediterraneo"**, (che, in seguito, sarà indicato come "Commissario ad Acta") dotato di poteri idonei ad operare anche nell'ambito del Diritto Internazionale ed alla esclusiva dipendenza del Ministro competente.
- di un "**Nucleo Operativo per la costituzione Piattaforma Logistica del Mediterraneo**" (che, in seguito, sarà indicato come "Nucleo Operativo") da costituire di concerto con il Commissario ad Acta, ed alla diretta dipendenza di detto Commissario. Struttura "snella", i cui componenti si ritengono, in parte "ripescabili" dai già appartenenti alla stessa Società dello Stretto di Messina ed in parte fra quanti "aventi titolo" (come meglio specificato di seguito) -

FUNZIONI del "Commissario ad Acta" e del "Nucleo Operativo".

Al "Commissario ad Acta", unitamente al "Nucleo Operativo", con l'ausilio dei Ministeri competenti, aventi funzione consultiva, sia delegato il compito di:

- a) - **redigere il "Piano Generale di Sviluppo"** connesso alla fruizione delle potenzialità delle TRE AREE (menzionate in precedenza), **ma primariamente procedere** alla realizzazione di un **Master Plan** complessivo, **derivante dalla selezione degli Studi e delle inerenti proposte progettuali, atte alla fruizione delle individuate potenzialità, oggi latenti, del Ponte sullo Stretto di Messina e dei territori ad esso limitrofi**, da elaborare con il contributo degli estensori di detti Studi, che opereranno di concerto con il "Nucleo Operativo" (del quale faranno anch'essi parte) e con il coordinamento del "Commissario ad Acta".

b) - **accertare**, che le proposte progettuali selezionate, siano realizzabili con la **sola introduzione**, nel già approvato Progetto Definitivo del Ponte, di confacenti predisposizioni per l'allocazione delle individuate opere aggiuntive che, "**riconfigurando**" il Ponte, possono rendere la sua costruzione **autofinanziabile** e, in quanto tale, sicuramente "bancabile". **Le proposte progettuali**, selezionate dal Nucleo Operativo, coordinata dal Commissario ad Acta, dovranno essere validate da una apposita Commissione, che dovrà avvalersi anche di Autorevoli componenti, aventi competenze interdisciplinari.

La citata Commissione dovrà anch'essa verificare prioritariamente la sostanziale mutata consistenza del rapporto costi/benefici, ai fini della sopraindicata autofinanziabilità e se dette proposte progettuali siano realizzabili con la sola introduzione di idonee predisposizioni, da inserire nel Progetto Esecutivo del Ponte senza sconvolgerne l'assetto strutturale.

A conclusione di detto iter, se sarà confermato che le proposte progettuali selezionate, migliorerebbero sostanzialmente il rapporto costi/benefici e non inciderebbero (se non marginalmente) sul già approvato Progetto Definitivo, **dette proposte diverranno oggetto - anche in funzione delle potenzialità aventi origine da quanto derivabile dal seguente punto c) - di Concorsi di Progettazione e Bandi di Gara Internazionali al fine delle relative progettazioni e realizzazioni.**

c) - **definire**, parallelamente alle operazioni di cui ai precedenti punti a) e b), il perimetro di una ipotizzabile: "**Area Franca**" che partendo da una entità minima, comprendente il Ponte e le aree strettamente confinanti con i suoi attacchi a terra, dovrà comprendere prioritariamente l'entroterra dei porti di Augusta e Pozzallo, estendendosi, il più possibile, all'intera superficie della Sicilia, anche avvalendosi della potenzialità, funzione della "Zona Franca", già preesistente nell'ambito della città di Messina e **mai attuata (!!)**.

d) - **attivare** tutti i necessari contatti a livello Nazionale ed Internazionale, e promuovere tutte le negoziazioni necessarie all'accertamento dell'esistenza delle potenzialità legislative ed "ambientali", idonee alla formalizzazione (a livello Nazionale e Internazionale) dell' "**Area Franca**" (da *definire, come descritto nel precedente punto "c"*) ed avviare le conseguenti azioni atte ad ottenere, a livello Nazionale e Internazionale, la necessaria formalizzazione.

Gli effetti combinati, derivabili dalle potenzialità di una possibile **Area Franca** e del **Ponte sullo Stretto riconfigurato** in funzione della individuazione delle TRE AREE, diverrebbero l'**innesco** per l'avvio dalla infrastrutturazione dell'intera Sicilia (**Progetto ARGE**) e per unire Sicilia e Tunisia (**Progetto ENEA**) - già citati - che, con "**effetto domino**", produrrebbero un "**inarrestabile volano di sviluppo**", atto a configurare la Sicilia come **PIATTAFORMA LOGISTICA DEL MEDITERRANEO**

TEMPI DI REALIZZAZIONE E SOSTENIBILITA' ECONOMICA

L'intera operazione, da programmare in **step**, con scadenze predefinite dagli Organi preposti, (Commissario ad Acta e Nucleo Operativo) dovrà svolgersi parallelamente alle **procedure di riavvio**, da parte dell'EUROLINK, **dei lavori di costruzione del Ponte nella versione d'origine, che dovrà avvenire in tempi brevi** (12 - max 18 mesi). Detti lavori, infatti, **potendosi avvalere del Progetto Definitivo approvato, potranno avere inizio subito dopo il completamento del primo di detti step**, che comprenderà prevalentemente la riconferma del contratto d'appalto alla Soc. EUROLINK, previa la revisione, di detto contratto, in funzione delle **predisposizioni** precedentemente menzionate, da inserire nel Progetto Esecutivo, **oggi non ancora eseguito** e che non dovranno, come già detto, incidere, se non marginalmente, sul già approvato Progetto Definitivo, nonché risultare idonee a consentire il successivo inserimento delle "opere aggiuntive", e la conseguente "riconfigurazione" del Ponte.

L'intero "iter" proposto, avente inizio congiuntamente all'insediamento del Commissario ad Acta (e del Nucleo Operativo) si protrarrà fino alle assegnazione degli appalti alle Imprese vincitrici delle Gare per la realizzazione delle nuove "opere aggiuntive", per poi continuare, dopo l'assegnazione di detti appalti, per redigere il **Piano Generale di Sviluppo**, connesso anche alla ipotizzata Zona Franca, fino a giungere alla configurazione della Sicilia come **PIATTAFORMA LOGISTICA DEL MEDITERRANEO**.

Dopo il completamento del **1° step, da contenere in un massimo di 12/18 mesi**, detto iter dovrà svolgersi parallelamente alla costruzione del Ponte e i Concorsi di Progettazione nonché l'affidamento alle Imprese degli appalti, per la realizzazione delle Opere aggiuntive, **dovrà avvenire entro l'arco temporale di ulteriori 30(?) mesi - prorogabili fino ad un massimo di mesi 36(?) - senza ritardare il normale svolgimento della costruzione del Ponte secondo il progetto d'origine che, allo stato attuale, prima del suo avvio, si torna a ripetere, necessiterebbe comunque dei tempi tecnici necessari per la definizione del Progetto Esecutivo, che ad oggi, per quanto è dato di sapere, non è ancora stato redatto.**

SOSTENIBILITA' ECONOMICA

pur ritenendo che in funzione delle sue individuate potenzialità, oggi latenti, il Ponte risulterebbe, come detto in precedenza, autofinanziabile, la pur indispensabile liquidità, necessaria per avviare la fase preliminare delle procedure, precedenti la individuazione dei finanziatori, si ritiene possa derivarsi, attingendo quanto necessario:

- dallo "storno" di parte dei **300 trecento milioni di euro**, accantonati, **a fondo perduto**, dal Governo Monti, nel novembre 2012, per far fronte ai costi del "contenzioso" conseguente alla caducazione dei contratti per la costruzione del Ponte. *Somma che peraltro, di fatto, risulterebbe insufficiente ai fini dello scopo preposto, poiché se il contenzioso dovesse giungere a termine, il costo, per l'erario, come già stimato da eminenti economisti (e come, peraltro, già valutato anche dall'attuale 1° Ministro in carica) supererebbe abbondantemente il miliardo di euro; pertanto, a prescindere dalla presente proposta, sarebbe doveroso cercare soluzioni alternative per evitare tale ingente speco di denaro pubblico;*
- dalle potenzialità derivanti dal "ripescaggio", in toto o in parte, della "forza lavoro" della Società Stretto di Messina (ai fini già descritti) oggi posta in liquidazione.

SI RITIENE CHE LA SINERGIA DERIVANTE DALLA DIFFUSIONE NELL'OPINIONE PUBBLICA DELL'ESISTENZA DELLE POTENZIALITÀ EVIDENZIATE, DAREBBE VITA, NELL'IMMEDIATO, A QUELLA CONCRETA PROSPETTIVA DI SVILUPPO E DI CRESCITA, INDISPENSABILE PER COSTITUIRE UN DETERMINANTE CONTRIBUTO, CHE CONSENTIREBBE ALL'INTERA NAZIONE E ALLE REGIONI MERIDIONALI DEL PAESE IN PARTICOLARE, IL SUPERAMENTO, IN TEMPI BREVI, DELLA DRAMMATICA "CRITICITÀ", OGGI IN ATTO.

si rimanda per ogni approfondimento alla consultazione dei contenuti del sito www.nonsoloponte.it e si rimane comunque pienamente disponibili per ogni incontro/confronto per meglio illustrare ed approfondire i contenuti il processo descritto che necessita comunque, come è evidente, di una maggiore definizione nell'ipotesi dell'inizio di un concreto percorso realizzativo.

Documento composto da n° 3 pagine compresa la presente

Arch. Michele COMPARETTO - Coordinatore del Gruppo di Studio Non Solo Ponte
(www.nonsoloponte.it - arch.comparetto@nonsoloponte.it)

Strada Comunale Val San Martino, 78 - 10131 TORINO
Tel./fax 011 8191404 - 8190642 mobile 336 469797
email: michele.comparetto@studiocomparetto.it
PEC: m.comparetto@architettitorinopec.it