

Sistemi di Logistica

la newsletter

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

SISTEMI DI LOGISTICA

la newsletter

Supplemento a

SISTEMI DI LOGISTICA

Anno XII - n. 2

Dicembre 2019

Rivista trimestrale on line

Registrazione del Tribunale

di Napoli

n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale

Rocco Giordano

Direttore responsabile

Umberto Cutolo

Comitato scientifico

Alberto Amatucci

Luigi Battistelli

Andrea Boitani

Giacomo Borruso

Agostino Bruzzone

Giulio Erberto Cantarella

Fabio Carlucci

Loreto Colombo

Fabrizio Dallari

Giulio Maternini

Giuseppe Moesch

Pasquale Persico

Lanfranco Senn

Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione

Lisa Russo

Redazione

via Risorgimento, 46

80028 (Grumo Nevano)

Napoli

Tel. +39 081 8332871

Fax +39 081 3951646

segreteria.giordanoeditore@

gmail.com

Editore

Giordano Editore

via Santa Brigida, 6

80132 Napoli

Tel. +39.081.18531135

Fax +39.081.3951646

www.roccogiordanoeditore.eu

Il collegamento stabile Stretto di Messina

Con l'articolo che pubblichiamo abbiamo voluto ricordare le «tappe» ed il dibattito che ha animato il collegamento stabile dello Stretto di Messina e, che è ancora oggi animato anche se in maniera molto sfocata. Abbiamo ritenuto opportuno riportare in maniera sintetica alla memoria, le motivazioni che oggi potrebbero essere collegate ai fatti nuovi che sono al centro della vita politica, e far riflettere e riprendere i temi per una decisione su un'opera che non è mai riuscita a vedere la luce!

La prima motivazione è conseguente a considerazioni di grande rilevanza economica, industriale e sociale che riguardano l'ILVA di Taranto.

Non siamo tra gli addetti ai lavori, ma le informazioni raccolte dalle documentazioni che arrivano sui nostri tavoli ci ricordano che l'impianto di Taranto raggiunge un break - even ovvero un sistema di pareggio economico costi - ricavi ad un livello di produzione di circa 7/8 milioni di Tonn-anno, oggi viceversa ne produce circa 5 milioni di tonnellate per problemi di ordine ambientale.

La seconda, è di tipo aziendale, infatti è stato ritenuto dal management che a «bocce ferme» gli esuberi di personale sarebbero di circa 5000 unità per avere un pareggio economico dati i limiti di produzione.

L'impatto sociale sulla economia del territorio della città di Taranto del Mezzogiorno e del Paese sarebbero devastanti!

Sul piano imprenditoriale, per produrre acciaio speciale, quello che serve per un collegamento stabile quale può essere il Ponte sullo Stretto di Messina e non solo, sono necessari investimenti per un ammodernamento tecnologico e manageriale, dando così sostanza al dibattito che va di moda, ovvero tecnologia 4.0 e allo stesso tempo evitare l'esodo dei giovani laureati del Mezzogiorno.



Questa è una decisione che spetta al Governo, al MISE al MEF in primis e qui la domanda sorge spontanea: chi è che ha rappresentato negli anni il Ministero dello Sviluppo economico, e il Ministero di Economia e Finanza? l'unica strada che tutti sembrano vogliono imboccare, ma molto accidentata, è la cassa Depositi e Prestiti, così come hanno invocato per lungo tempo per un salvataggio dell'Alitalia.

L'unica strategia che individuiamo in queste posizioni è la soluzione contingente, questo significa rattoppare un vestito ormai completamente usurato. Queste riflessioni sono rilevanti anche per un altro motivo: realizzare il collegamento Stabile significherebbe incentivare il partenariato pubblico privato, ma con regole chiare, puntando ad una concessione per n- anni a soggetti privati.

Altri aspetti come quelli di ordine giuridico, che riguardano la Società Stretto di Messina sono in cantiere e non sappiamo ancora la risoluzione. Iniziamo a mettere mano a soluzioni strategiche per il nostro Paese. Il collegamento Stabile dello Stretto di Messina comporta implicazioni non da poco. Chi ha seguito i lavori in quella stagione ci sottolinea le importanti analisi e valutazioni di tipo tecnico manageriale che se attuate avrebbero dato al Paese un posizionamento diverso nel Mediterraneo e avrebbero consentito la formazione di una nuova classe dirigente non solo privata.

Il tema che si pone riguarda l'intero Paese se non l'Europa continentale, è necessario pertanto che le Regioni del Mezzogiorno siano in concerto per la Macroregione Mediterranea. Solo così è possibile entrare nella competizione di un mercato globale, considerando che circa il 20% del traffico mondiale interessa il Mediterraneo. Un punto cardine sono appunto le infrastrutture ed i nostri contendenti sono la Spagna che attraverso Gibilterra si collega al Marocco, e la Grecia che attraverso il Pireo e la ferrovia che porta a Belgrado, consente di risalire in Europa per una via alternativa a quella del corridoio trans - europeo Helsinki -Malta, tagliando definitivamente fuori dal sistema logistico il Sud Italia e la Sicilia in particolare. Se persisteremo nell'isolamento, resteremo schiacciati tra l'opulento Nord Europa e Nord Africa in crescita visibile!

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com



Ponte Stretto di Messina

Premessa

Il Progetto Definitivo dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina e dei collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della società – concessionaria per la sua realizzazione e gestione – in data 29 luglio 2011. Conseguentemente, nel mese di settembre 2011, sono state avviate le procedure previste dalla normativa vigente per infrastrutture strategiche d'interesse nazionale ai fini di completare il complesso iter approvativo necessario per procedere all'avvio dei lavori. Si tratta del progetto di un'opera unica riferita, nella sua caratteristica essenziale, al ponte a campata sospesa più lunga al mondo, pari a 3300 metri.

L'evoluzione del progetto

L'idea di collegare in modo stabile la Sicilia al continente ha antichissime origini, più precisamente nel 1985 il Presidente del Consiglio Bettino Craxi dichiarava che il ponte sarebbe stato presto fatto. Dieci anni più tardi, nel 1996, l'allora presidente dell'IRI, Romano Prodi, disse che il ponte era una priorità e che i lavori sarebbero stati realizzati al più presto.

Negli anni 2000 i due principali candidati alla guida del governo, Silvio Berlusconi e Francesco Rutelli (il quale aveva addirittura fissato la data della prevista inaugurazione), annunciarono, durante la campagna elettorale per le elezioni legislative, il loro sostegno politico alla proposta di costruzione del ponte sullo Stretto di Messina. Nel 2001 l'opera è stata inserita nell'ambito delle «infrastrutture strategiche d'interesse nazionale», ai sensi della cd. «Legge Obiettivo».

Nel mese di agosto 2003 il CIPE ha approvato il Progetto Preliminare ed il relativo Studio d'impatto Ambientale che in seguito è stato messo in gara d'appalto. Nell'ottobre 2005, l'Associazione Temporanea di Imprese Eurolink S.C.p.A., con Impreglio S.p.A. capogruppo/mandataria ha vinto la gara d'appalto come contraente generale per la costruzione dell'opera e sono stati sottoscritti i contratti con altri soggetti coinvolti nel processo di realizzazione tra i quali il Project Management Consultant Parsons Group Inc., il Monitore Ambientale, incaricato di effettuare il monitoraggio «in area vasta».

Le attività hanno subito un brusco rallentamento nel 2006, subito dopo la nomina del governo Prodi che bloccava formalmente le attività visto che l'opera non era più considerata prioritaria.

Il nuovo Governo Berlusconi, succedutosi nel maggio del 2008 al Governo Prodi, confermava la priorità dell'opera annunciando di voler riprendere con speditezza, l'avvio del progetto di costruzione del ponte, riavviando tutte le attività interrotte. Nel mese di dicembre 2010 il Contraente Generale consegnava il Progetto Definitivo,



successivamente approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nel mese di luglio del 2011 è sottoposto ad istruttoria ai fini delle determinazioni del CIPE. L'istruttoria prodromica alle deliberazioni del CIPE, avviata a settembre 2011, si è sostanzialmente conclusa nel novembre 2012, restando da acquisire soltanto i pareri del MATTM per via di alcune integrazioni su aspetti non determinanti ai fini dell'impatto ambientale, considerata la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione.

In data 30 ottobre 2012 sono stati completati i lavori relativi alla realizzazione della «Variante di Cannitello» nel rispetto dei tempi preventivati e, con sostanziale risparmio dei fondi stanziati dal CIPE per l'intervento.

L'Autorità di Governo, ad istruttoria ormai pressoché terminata, con delibera CIPE n. 6/2012 del 20 gennaio, ha ridotto le risorse in precedenza assegnate e, successivamente, con il decreto legge del 2 novembre 2012, n. 187 ha optato per una soluzione volta a rimandare la decisione finale sull'opera, incidendo sui rapporti contrattuali in vigore.

I contenuti del Progetto Definitivo ed il valore aggiunto per la comunità locale

Il Progetto Definitivo trae origine da una soluzione progettuale frutto di studi e approfondimenti scientifici compiuti, nel tempo, dai massimi esperti in ambito nazionale ed internazionale. In particolare il Progetto Definitivo recepisce le prescrizioni formulate dal CIPE nella delibera n. 66 del 1 agosto 2003, di approvazione del Progetto Preliminare stesso nonché i contenuti per progetto sviluppato in sede di gara dal Contraente Generale; comprende inoltre le varianti al Progetto Preliminare, introdotte in esecuzione di richieste di Enti locali, le sopravvenute novità normative e gli adeguamenti di ottimizzazione progettuale, meglio descritti in seguito.

A conclusione delle attività di Progettazione Definitiva, **il costo complessivo degli interventi previsti per la realizzazione dell'opera, conferma in sostanza, le stime dei lavori per gli interventi già previsti nel progetto preliminare. I maggiori impegni economici, che determinano un Quadro Economico dell'opera d'importo pari a Euro/milioni 7.428 (costi del 2012), sono infatti dovuti, per gran parte, alle varianti** che incidono rispetto al predetto quadro economico per l'importo di Euro/milioni 1.627, considerato al netto del ribasso e comprensivo degli aggiornamenti contrattuali. Di seguito si descrivono, brevemente, sotto il profilo tecnico, le richiamate varianti, sintetizzabili nelle seguenti categorie:

- a) Varianti rese necessarie da richieste Enti terzi;
- b) Varianti rese necessarie da sopravvenute prescrizioni di legge;
- c) Adeguamenti di ottimizzazione progettuale.



Tra le varianti indicate al punto a), il cui costo complessivo è pari a Euro/milioni 729 (al netto del ribasso e comprensivi degli aggiornamenti contrattuali) rientrano:

- Lo spostamento a monte del tracciato autostradale lato Sicilia nel tratto compreso tra la galleria Le Fosse e la Galleria Serrazzo, quest'ultima esclusa (cd. Variante Cittadella Universitaria);
- La variante infrastrutture ferroviarie del Versante Sicilia, che prevede l'allungamento, per circa 3 km in galleria, dei collegamenti ferroviari fino alla nuova Stazione di Messina, da realizzarsi in località Faro (cd. Variante Faro);
- L'introduzione, lungo il tracciato ferroviario in Sicilia, di tre fermate ferroviarie in sotterraneo, in località Papardo, Annunziata ed Europa, per realizzare un servizio metropolitano interregionale locale.

Le varianti indicate sub b) sono quelle introdotte per effetto di novità normative intervenute nel periodo intercorso tra la data di presentazione dell'offerta di gara (maggio 2005) a quella di avvio della Progettazione Definitiva (febbraio - aprile 2010), per un importo pari a Euro/milioni 625 (al netto del ribasso e comprensivi degli aggiornamenti contrattuali).

La rappresentazione grafica che segue (cfr. Figura 1) contiene l'indicazione del tracciato del ponte sospeso e dei suoi collegamenti.



Figura 1

Con l'introduzione di tali varianti, il Quadro Economico dell'opera – al netto del ribasso e comprensivo degli aggiornamenti contrattuali



– è variato da Euro/milioni 5.382 a Euro/milioni 7.428 e quindi di un importo corrispondente a Euro/milioni 2.046 (al netto degli interessi, degli oneri assicurativi e delle altre spese sostenute nel periodo di costruzione e capitalizzate tra gli investimenti). Di tale ammontare, il costo del ponte sospeso è pari a circa Euro/milioni 3.500.

Di seguito (cfr. Figura 2) viene fornita una rappresentazione grafica della variazione del Quadro Economico tra Progetto Preliminare e Progetto Definitivo, al netto del ribasso e non comprensivo degli aggiornamenti contrattuali.

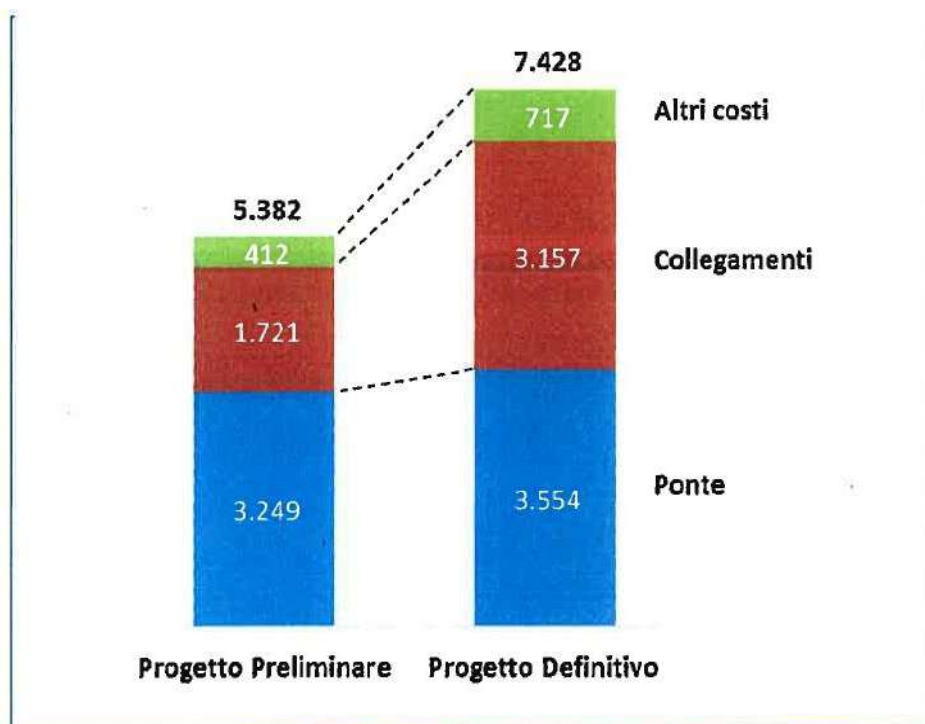


Figura 2

Come si ricava da tale rappresentazione grafica, l'aumento dei costi di realizzazione dell'opera non è determinato, se non in misura marginale, dal costo del ponte sospeso, che subisce solo modeste variazioni, ma dalla realizzazione delle varianti richieste dal territorio ed approvate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, quale Concedente. Infatti il costo occorrente per la realizzazione dei collegamenti aumenta di oltre Euro/milioni 1.400. Sebbene tali varianti non siano indispensabili per la funzionalità del progetto, esse determinano un importante valore aggiunto per il territorio e la comunità locale. Basti solo pensare al riguardo alla realizzazione delle tre fermate ferroviarie del sistema interregionale, da utilizzare come sistema metropolitano ed alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria in località Gazzi, a sud di Messina, collocata rispetto al tracciato dell'opera indicato nella Figura 1 a sinistra, che permetterà il recupero delle aree ferroviarie dismesse, dando finalmente alla città il Lungomare sull'area dello Stretto.

È infatti evidente che l'opera per dimensione, originalità e singolarità costituisce una notevole risorsa ed occasione per il territorio e



uno strumento per lo sviluppo del Sud-Italia. Con la realizzazione dell'opera, infatti, potrebbe finalmente realizzarsi l'anello di congiunzione tra la Sicilia ed il continente – quale segmento del Corridoio Strategico Helsinki – Palermo - La Valletta – per candidare la Sicilia e l'Italia a «piattaforma del Mediterraneo». Nella seguente Figura 3 vengono indicati graficamente i corridoi europei prioritari (TEN-T).

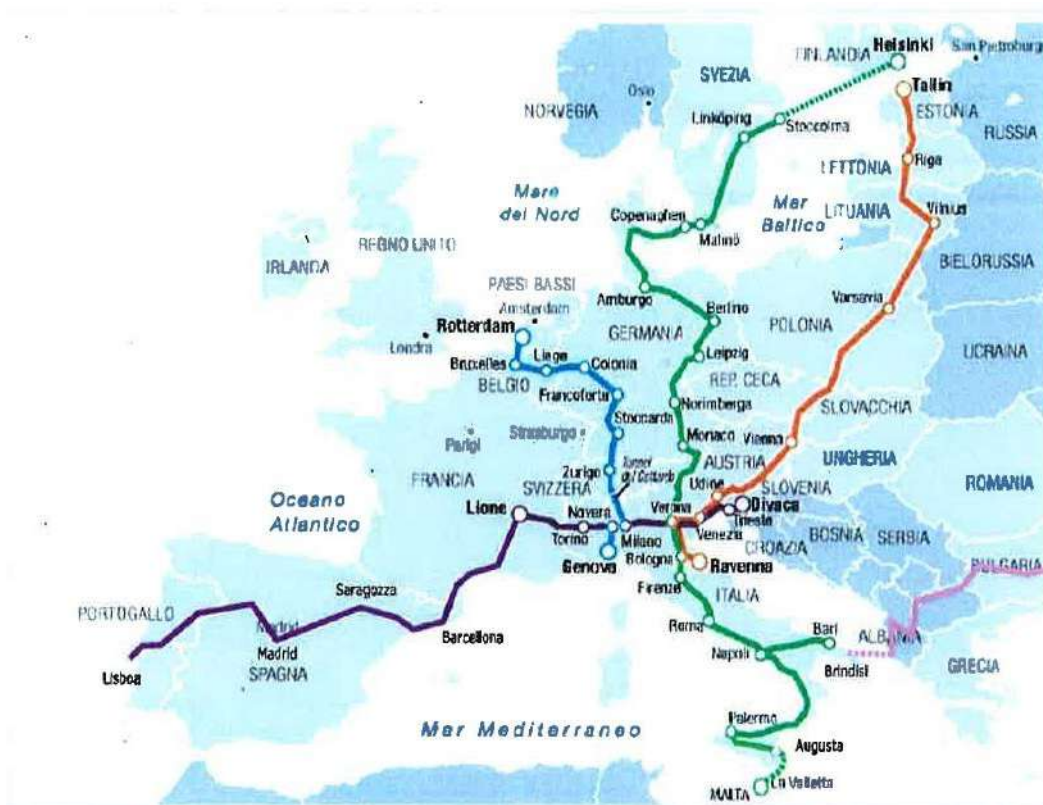


Figura 3

In effetti, gli studi più aggiornati sui sistemi di trasporto merci indicano che solo il 25% dei materiali provenienti dal Far- East sono destinati a rimanere nel Sud-Europa, dopo aver attraversato il canale di Suez, secondo le rotte principali indicate nel grafico che segue (cifr. Figura 4).

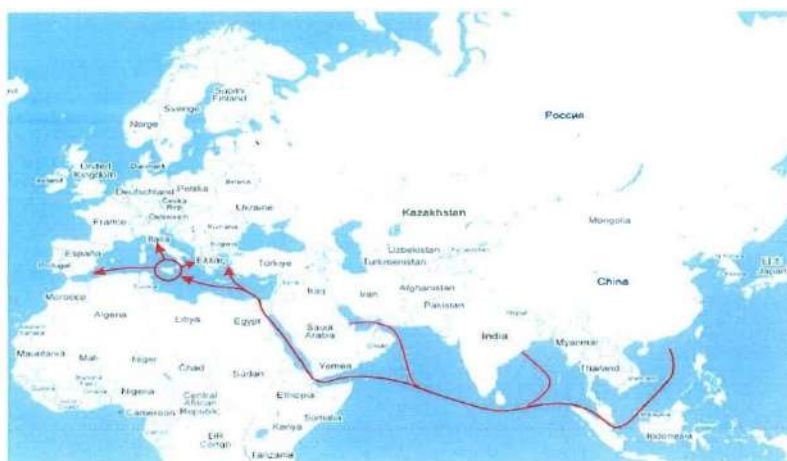


Figura 4



È evidente che i traffici provenienti dall'Est ed in particolare dal Medio Oriente e dall'Asia, in prospettiva, sono destinati ad intensificarsi. Pertanto l'esistenza di una piattaforma logistica nel Sud-Europa che, con un attraversamento stabile dello Stretto di Messina e via ferro anziché via nave contribuirebbe ad attrarre merci ed investimenti, anche destinati al Nord-Europa, per il notevole risparmio di tempi e di costi che si intuisce già solo guardando la rotta di attraversamento merci indicata nella successiva Figura 5. In particolare, considerato che una parte significativa dei traffici merci provenienti dal Medio Oriente e dall'Asia e che attraversano il Mediterraneo sono attratti dai porti del nord (Northern Range) ed un ruolo chiave è svolto dagli efficienti collegamenti con i mercati dei rispettivi hinterland, la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina ed il miglioramento della rete ferroviaria del Sud Italia consentirebbe di ridurre i tempi di percorrenza tra Suez e Rotterdam di circa 5 giorni. Tale risparmio di tempo su volumi così elevati (circa 500 miliardi Euro/anno di valore) comporterebbe economie significative.



Figura 5

Il Progetto dell'Opera nel mondo

Si è già detto che il Progetto Definitivo dell'opera, per il suo importo contrattuale, per le soluzioni tecniche individuate presenta una valenza straordinaria. In particolare il ponte sospeso ha caratteristiche di assoluta novità e singolarità così da suscitare, da sempre, nella comunità scientifica internazionale, un profondo interesse, derivante sia dalla dimensione dell'opera che dalle soluzioni progettuali adottate. La stessa soluzione progettuale prescelta per l'impalcato è nota in tutto il mondo come «soluzione Messina».

La risonanza dell'opera nel mondo scientifico conosce continui apprezzamenti. Nel Sud Est asiatico ed in particolare in Indonesia, il Progetto Definitivo dell'Opera ha assunto una notorietà significativa che si è concretizzata nella proposta, alle strutture della Società, di collaborare nella progettazione e nelle attività di Project Management Consultant dell'attraversamento dello Stretto della Sonda.

La stessa risonanza ha contribuito notevolmente a far accrescere l'interesse verso l'infrastruttura anche da parte di istituzioni cinesi che hanno contattato i rappresentanti della Società per conoscere, più da vicino, il progetto e la compagine societaria. Allo stato dette manifestazioni di interesse sono avvenute da tre diverse direzioni. In particolare sono pervenuti segnali da parte di possibili enti finanziatori, compagini interessate ad un investimento azionario, società interessate alla fornitura ed al monitoraggio della carpenteria metallica e del sistema di sospensione del ponte, le delegazioni delle quali sono state incontrate ad Istanbul da rappresentanti della Società, interessate a concorrere al finanziamento del Ponte per quanto riguarda, in particolare, la componente «costruzioni» così come esplicitato nel memorandum of understanding firmato nell'occasione.

La Società ha coltivato le relazioni intercorse a tali descritti livelli, nella piena convinzione che ogni forma d'investimento si riveli vantaggiosa per la concreta realizzazione dell'opera. Ciò vale ancor di più se si considera il contesto economico/finanziario di riferimento, connotato da una grave crisi finanziaria. Peraltro l'interesse di investitori verso l'opera appare inserirsi in un ampio contesto che coinvolge iniziative sull'isola siciliana. In tal senso la posizione strategica della Sicilia nel Mediterraneo è a dir poco significativa anche in considerazione delle prospettive di sviluppo del Nord Africa.

Il costo dell'investimento dell'Opera

Come illustrato nel grafico seguente (Figura6), il costo complessivo dell'investimento è pari a Euro/miliardi 8,5 ed è determinato dall'importo dell'affidamento al Contraente Generale, pari a circa Euro/miliardi 6,7, dai costi degli altri contraenti (Project Consultant, Monitore Ambientale) che insieme agli altri costi per oneri assicurativi, per l'alta sorveglianza etc. etc. sono stimati in Euro/miliardi 0,6, dalle somme a disposizione (comprehensive degli imprevisti) pari a Euro/miliardi 0,7, nonché dagli oneri finanziari so-



stenuti nel periodo di costruzione e capitalizzati, stimati in Euro/miliardi 0,7.

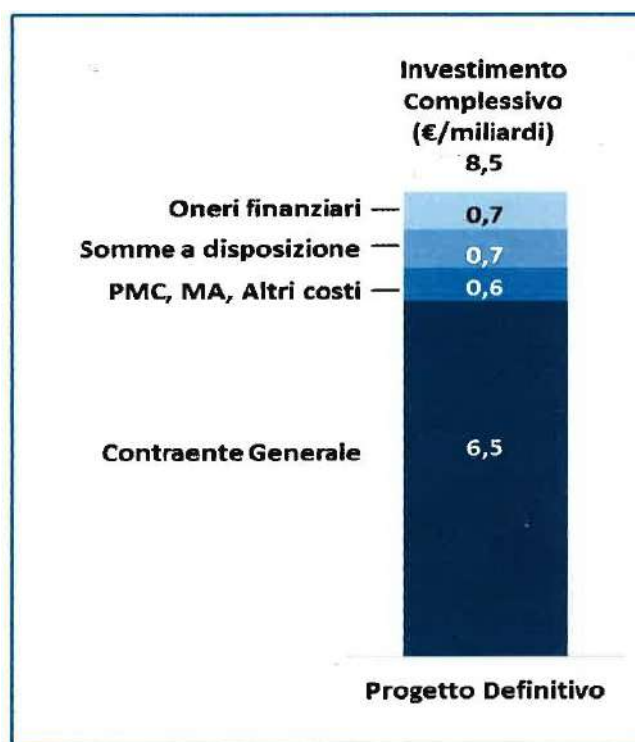


Figura 6

In sede di approvazione del Progetto Definitivo (luglio 2011), la Società ha verificato la sostenibilità della struttura finanziaria sulla base delle condizioni al momento vigenti per il finanziamento di progetti simili per dimensioni e caratteristiche. Lo schema di finanziamento conferma sostanzialmente quanto previsto nei precedenti piani economico-finanziari di Convenzione e prevede, in via preliminare, la copertura del fabbisogno finanziario del progetto per il 40% tramite risorse pubbliche e per il rimanente 60% tramite finanziamenti da reperire sui mercati nazionali ed internazionali secondo lo schema tipico del project finance, da rimborsare quindi con i ricavi ottenuti durante i 30 anni di gestione dell'opera. La Convenzione prevede inoltre il pagamento alla fine del periodo di concessione di un valore di riscatto pari al massimo al 50% dell'investimento realizzato. Il progetto è stato inoltre sottoposto con esito soddisfacente a due diligence sia per gli aspetti legali e fiscali, che per la qualità delle stime di traffico da parte dei consulenti indipendenti Norton Rose e Steer Davies Gleave.

L'art. 34 decies della legge n. 221/2012

L'iniziativa del Ponte, che già aveva ricevuto una battuta d'arresto a seguito della delibera CIPE n. 6/2012 del 20 gennaio con cui sono state sostanzialmente azzeccate le risorse assegnate in precedenza per la realizzazione dell'opera, ha poi subito un ulteriore intervento da parte dell'Autorità di Governo, ad istruttoria approvativa ormai sostanzialmente completata e con i lavori della variante di Cannitello realizzati. In particolare con l'art. 1 del decreto legge del 2 novembre 2012, n. 187, confluito nell'art. 34 *decies* del decreto legge



n. 179/2012, convertito con modificazioni in legge n. 221/2012, è stato impostato un percorso normativo, volto essenzialmente a rimandare la decisione finale sulla costruzione dell'opera finale stessa, incidendo sui rapporti contrattuali in vigore. Con tale norma il Legislatore, in massima sintesi, ha deciso di:

- Prorogare, per un periodo complessivo di circa 2 anni, i termini per l'approvazione del Progetto Definitivo, al fine di verificarne la fattibilità tecnica e la sussistenza delle effettive condizioni di bancabilità;
- Rivedere alcune condizioni contrattuali dell'affidamento a Contraente Generale stabilendone il recepimento in un Atto Aggiuntivo da sottoscrivere nel termine perentorio del 1 marzo 2013;
- Nel caso in cui non venisse sottoscritto il predetto Atto Aggiuntivo ovvero nell'ipotesi in cui nei due anni previsti per le verifiche finanziarie non si giungesse ad una soluzione tecnico-finanziaria sostenibile, scatterà la revoca ex legge dell'efficacia di tutti i contratti in corso tra la concessionaria Stretto di Messina S.p.A. e il Contraente Generale, con il pagamento delle sole spese effettuate ed una maggiorazione limitata al 10% nonché conseguente messa in liquidazione della Società.

La mancata stipula dell'Atto Aggiuntivo e la caducazione della concessione

Nonostante le intese e serrate trattative avviate e svolte dalla Società – d'intesa con le competenti Autorità di Governo- fino all'ultimo giorno utile, il Contraente Generale non ha sottoscritto il previsto Atto Aggiuntivo sicché non è stato possibile raggiungere, in concreto, gli obiettivi che si era prefisso il Legislatore. Il Contraente Generale, infatti, da un lato, ha inteso recedere dal Contratto e, dall'altro, anche contestando la validità delle nuove disposizioni, ha avviato una attività di tutela giudiziale, avanti il giudice amministrativo e ordinario che, in massima sintesi, ha rappresentato condizione ostativa alla firma dell'Atto Aggiuntivo.

Si è così venuta a determinare l'ipotesi prevista dalla Legge di caducazione, con effetto dalla data di entrata in vigore del decreto legge 2 novembre 2012 n. 187, di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché la convenzione ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato da Stretto di Messina, con conseguente messa in liquidazione della Società e nomina del Commissario Liquidatore.

In considerazione del verificarsi dell'evento previsto dalla legge, nei termini sopra richiamati, che ha drasticamente inciso sull'operatività della Società e sui programmati sviluppi di realizzazione dell'opera (il completamento dei lavori e l'apertura del Ponte al traffico era prevista nel 2019) in attuazione di quanto stabilito dalla legge 221/2012, con apposito D.P.C.M. del 15 aprile 2013, è la Società è stata posta in liquidazione e nominato un Commissario Liquidatore.



Considerazioni finali

La valenza dell'opera, sotto i profili tecnico/scientifico e strategico, avrebbe meritato una continuità di indirizzi ed azione, indispensabili alla programmata esecuzione delle attività della Società, indipendentemente dal colore politico delle diverse maggioranze avvicendatesi al Governo. Ciò vale, ancora di più, quando gli investimenti e le opere da realizzare hanno, per loro stessa natura, durata pluriennale.

Per effetto degli automatismi previsti dalla Legge verrà definitivamente cancellato il progetto, completando il processo liquidatore della Società che negli anni ha costituito un polo d'eccellenza per l'esportazione dell'ingegneria italiana nel mondo, con conseguente perdita di un importante patrimonio scientifico ed un'opera strategica per lo sviluppo del Sud-Italia.

Il Ponte sullo Stretto rappresenta allo stato, l'intervento più interessante e rappresentativo nell'ingegneria in Italia. Più di ogni altra infrastruttura però attrae investimenti per la sua valenza scientifico/tecnologica e contribuisce a rilanciare la tradizione italiana nel mondo delle costruzioni.

Si ritiene che occorra attentamente riflettere sullo stato di attuazione delle opere pubbliche nel nostro Paese in quanto, da una veloce analisi degli investimenti infrastrutturali in atto, si registrano frequenti difficoltà a portare a compimento anche opere considerate come necessarie. Basti solo pensare al riguardo alla realizzazione della tanto sospirata «Livorno/Civitavecchia», alla recente esperienza dell'alta velocità tra Torino e Lione, ovvero all'Alta velocità Salerno/Reggio Calabria.

Non si tratta solo di un problema del Ponte ma di un problema strutturale che deve trovare un'adeguata e rapida soluzione per consentire al nostro Paese di superare il gap infrastrutturale con le altre nazioni europee ad arginare il declino, altrimenti inevitabile e dirompente.

A CURA DI

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

