

Il Ponte sullo Stretto di Messina Una storia infinita che... continua

Origini e prospettive dell'opera pubblica che, tra promesse e rinvii, continua a essere la più chiacchierata del Paese

Tre secoli prima dei Greci, esploratori Siculi giunsero nella nostra Isola attraversando lo Stretto di Messina su altri gonfi d'aria. I successivi, più massicci, sbarchi, avvennero con zattere. Ma chi ci impedisce di credere che, già da allora, qualcuno pensasse alla realizzazione di un ponte?

Di certo, a quanto si ipotizza dall'analisi di frammenti di scritti di Stra-bone e Plinio il Vecchio, nel 250 a.C. il comandante Lucio Cecilio Metello, vinto i Cartaginesi in Sicilia, si era ri-

trovato con ben cento elefanti da guerra che avrebbe voluto condurre a Roma. E per questo realizzò, tra Messina e Regium, un ponte galleggiante.

Una struttura stabile ipotizzarono invece coloro i quali sapevano pensare il grande, come Carlo Magno, sorpreso dalla vicinanza delle due sponde, Ruggero II d'Altavilla che quattrocento anni dopo fece studiare le correnti, e, nel 1840, Ferdinando II di Borbone, re della due Sicilie.

Dopo l'Unità, quando la Sinistra storica arrivò al potere con Giuseppe Zanardelli, quest'ultimo lanciò una sfida: "Sopra i flutti o sotto i flutti, la Sicilia sia unita al Continente!". L'ingegner Navone aveva infatti progettato un tunnel sottomarino.

Ma bisognerà attendere il 1969 perché venga bandito un concorso internazionale per realizzare il Ponte sullo Stretto. Due anni dopo nacque la Società Stretto di Messina spa che, alla fine del secolo scorso, elaborò una



serie di progetti, tra cui quello attuale, di un ponte sospeso a campata unica da 3.300 metri.

Poi riprese il tira-e-molla: nel 2011 il progetto definitivo fu approvato e appaltato dal governo Berlusconi, ma il successivo premier, Monti, bloccò l'iter. Dal 2013 al 2016 la Stretto di Messina fu messa in liquidazione anche se rimase in vita. Ultimamente, sulla spinta del governo Meloni e in particolare di Matteo Salvini, l'iter del Ponte sembrava avere superato, no-

nostante molte opposizioni, gli ultimi ostacoli. Fino al recente intervento della Corte dei Conti.

Così occorreva fare... il punto sul Ponte. E per illustrare la situazione abbiamo coinvolto una serie di personaggi che, riteniamo, abbiano da dare contributi molto positivi.

Pagine a cura di
Giuseppe Lazzaro Danzuso

© RIPRODUZIONE RISERVATA

“Ipotizziamo la fase realizzativa per giugno 2026”

Nicotra (Cda Stretto di Messina Spa): “Fiduciosi di avviare opportune iniziative per far ripartire l'iter”

Dal 2023 Ida Angela Nicotra, avvocata e ordinaria di Diritto costituzionale nell'Università di Catania, fa parte del Consiglio di amministrazione della Stretto di Messina Spa, la società concessionaria per lo studio, la progettazione, il finanziamento, la costruzione e la gestione del Ponte, che ha ripreso le proprie attività proprio nel giugno di quell'anno, dopo il decreto-legge che ha aggiornato e integrato la legge costitutiva del 1971. A lei abbiamo rivolto alcune domande per fare... il punto sul Ponte alla luce di quanto recentemente accaduto.

Dopo lo stop della Corte dei conti, adesso cosa dobbiamo aspettarci? Quali sono i prossimi appuntamenti sul Ponte?

“Allo stato le motivazioni della deliberazione della Corte dei conti sono oggetto di attento approfondimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, le Amministrazioni coinvolte, e con il supporto tec-

nico della Stretto di Messina, per verificare tutti gli aspetti”.

Si dovrà dunque attendere l'esito di un dialogo tra Corte dei conti e i tecnici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ma quali potrebbero gli esiti?

“Siamo fiduciosi di individuare le opportune iniziative conseguenti alle motivazioni, anche sulla scorta dell'impegno profuso per riavviare la realizzazione del Ponte secondo le modalità previste dalla legge speciale approvata dal Parlamento, che ha altresì definito l'opera strategica e di preminente interesse nazionale. L'obiettivo è ottenere dalla Corte una registrazione piena della delibera Cipess. Il percorso individuato non prevede una nuova gara ma la riattivazione dei procedimenti riguardanti la delibera Cipess e il Decreto interministeriale relativo al III Atto aggiuntivo alla Convenzione al fine di conformarsi alle motivazioni della Corte dei conti”.

Quali potrebbero essere i tempi, secondo lei?

“Completato il controllo di legittimità sulla delibera Cipess da parte della Corte dei conti, ipotizziamo per il giugno del 2026 la fase realizzativa, con l'avvio della progettazione esecutiva e dei primi cantieri, che sostanzialmente riguardano le opere compensative indicate dai Comuni. Ossia la viabilità e gli accorgimenti che permetteranno di minimizzare, fin dall'inizio delle attività, ogni impatto sul territorio che sarà così preparato a ospitare i cantieri principali del Ponte”.

Nelle motivazioni del rigetto della delibera Cipess sull'infrastruttura, la Corte dei conti ha sostenuto che sono state violate le direttive Ue su ambiente e appalti. Di quali direttive si tratta?

“Si tratta delle direttive Ue Habitat e Appalti. Con la Commissione dell'Unione Europea, dal riavvio del progetto nel 2023, sono in corso

interlocuzioni. Auspiciamo che l'Europa ritenga corretta l'interpretazione nell'applicare entrambe le direttive. In una lettera della Commissione del 15 settembre, oltre a prendere atto dell'impegno del governo e della valenza strategica dell'opera, non hanno segnalato alcuna critica alla procedura di comunicazione adottata”.

Per il 31 dicembre è prevista l'assemblea di approvazione del Bilancio dell'esercizio. E il Cda scadrà. O no?

“No, il Consiglio di amministrazione della Stretto di Messina scadrà nel 2026”.

Qual è la sua personale opinione sul Ponte?

“Con la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina assisteremo alla creazione di una nuova mobilità per la Sicilia e la Calabria con l'apertura di scenari del tutto nuovi. Sarà un cambiamento epocale per la qualità della vita, la mobilità, il tessuto produttivo,

Ida Angela Nicotra

Aperto 365 giorni l'anno e 24 ore su 24, senza alcuna interruzione di traffico, è lo strumento per dare continuità a strade e ferrovie rendendo sostenibile il prolungamento dei servizi ad alta velocità/capacità in Calabria e in Sicilia”.

Cosa pensa dei cosiddetti No Ponte?

“Ognuno ha pieno diritto ad avere le proprie opinioni ed è bene che queste trovino spazio in nome di una democrazia sana e matura. Ritengo altresì che sia compito del Governo, che rispecchia un Parlamento democraticamente eletto, trarre sintesi e portare avanti progetti per il bene del Paese”.



I ponti, così sospesi in aria, hanno sempre fatto paura, compreso quello di Brooklyn, il primo in acciaio, realizzato nel 1883 e oggi simbolo di New York.

“Non reggerà” si diceva. E quando, nel giorno dell'inaugurazione, una donna cadde dalle scale urlando, fu il panico: nel fuggi-fuggi generale dodici persone morirono schiacciate dalla folla. Nessuno volle più salirci, su quel ponte maledetto, fin quando, un anno dopo l'inaugurazione, chi l'aveva costruito non s'inventò un “test di resistenza” con una singolare prova da carico: un corteo con una ventina di elefanti, ma anche cammelli e dromedari, che appartenevano ai circhi di Phineas Barnum.

La paura dei ponti, gli elefanti e la ruota di scorta

di Luigi Bosco*

Per quanto riguarda il Ponte sullo Stretto di Messina, ormai la scienza ha a disposizione metodi ben più efficaci per scacciare la paura dei disastri.

Grandi esperti hanno espresso dubbi sulla possibilità del transito dei treni nell'attraversamento stabile tra Sicilia e Calabria. E questo a causa di potenziali eccessive deformazioni. La preoccupazione è che - passando dagli attuali ponti con circa due chilometri di campata a uno con tre chilometri e trecento metri - ci si possa trovare di fronte a fenomeni attualmente non noti alla comunità scientifica.

Ecco perché il Comitato tecnico scientifico della Società Stretto di Messina, nel passare dal progetto definitivo a quello esecutivo, potrebbe e dovrebbe richiedere una verifica dei calcoli delle analisi strutturali. E un'attenzione particolare dovrebbe essere anche dedicata ai cavi portanti, che incidono in maniera rilevante sul peso complessivo dell'opera, e per i quali si potrebbe valutare il ricorso a materiali leggeri ultraresistenti di nuova genera-

zione, con grandi benefici di tutta l'opera nel suo complesso.

Tornando ai calcoli, con gli strumenti oggi disponibili - molto più evoluti rispetto a quelli di qualche decennio fa, ai tempi dell'iniziale progetto del ponte - potrebbe poi essere valutata l'eventuale opportunità del passaggio dalla tipologia di ponte sospeso a quella in cui al sistema di sospensione vengono aggiunti alcuni stralli, ossia dei cavi di rinforzo. La tipologia mista ha un illustre antenato proprio in quel ponte di Brooklyn di cui parlavamo all'inizio. Ed è stata utilizzata con successo in numerose strutture realizzate in tutto il mondo. I cavi di rinforzo potrebbero ridurre significativamente la deformabilità verticale, alla stessa stregua di una riduzione della luce libera, rendendo sicuramente più agevole il transito dei treni.

Anche per quanto riguarda la deformabilità e la stabilità trasversale c'è un contributo degli stralli: l'allungamento dei cavi stessi, in caso di spostamento laterale dell'impalcato, determina-

rebbe una reazione di contrasto a tale movimento.

Si potrebbe inoltre ricorrere - per la prima volta al mondo - a un sistema di stralli diagonali, che, per non costituire ostacolo al transito nelle corsie laterali, potrebbero essere ancorati a mensole sporgenti dall'impalcato verso l'esterno. Ma anche sul cassone centrale adibito al transito dei treni, sistema che, un po' meno efficace, eviterebbe di incidere sull'aerodinamica dell'impalcato.

La mia lunga esperienza sul campo mi ha insegnato che, specie quando si procede alla realizzazione di opere innovative, è opportuno servirsi di meccanismi di supporto integrativi. Quelle che nel linguaggio comune vengono definite “ruote di scorta”. E poiché siamo in una fase di passaggio dal progetto definitivo al progetto esecutivo del Ponte sullo Stretto, e pertanto non sono possibili interventi che stravolgano il progetto stesso, occorre una “ruota di scorta” che non comporti

tempi lunghi o costi rilevanti. E che tra l'altro potrebbe essere attivata e utilizzata solo in caso di bisogno. La nostra “assicurazione” potrebbe discendere da un'approfondita analisi del comportamento della struttura potenziata con la predisposizione di dispositivi di ancoraggio e stralli, da implementare anche in un secondo momento.

Certo, occorrerà uno studio dimensionale dei cavi e delle modalità operative con le quali l'intervento potrebbe essere effettuato, ad opera realizzata, in caso di necessità o, più semplicemente, di opportunità. Con questi piccoli e poco costosi accorgimenti, insomma, il rischio che l'affaire Ponte sullo Stretto si rivelà - come molti temono - un affare anche senza essere realizzato, si allontanerebbe. E potrebbe nascere una struttura in grado di rivoluzionare l'economia della Sicilia e dell'Italia.

*ingegnere strutturista
ed ex assessore alle Infrastrutture
della Regione Siciliana

© RIPRODUZIONE RISERVATA

“Il Ponte è la chiave dello sviluppo”

Parola di Pino Aprile, giornalista e scrittore che vede nella realizzazione dell’infrastruttura di collegamento del Meridione un’enorme opportunità per il Paese.

È appena calato il sipario sul primo atto di una vicenda della quale, i più avveduti, immaginavano già la conclusione. Compresa Checco Zalone, che al Ponte - un’opera che *sono anni ca a gente ne parla... ma non la fanu mai* - aveva dedicato, sedici anni fa, una canzone.

Al *coup de théâtre* del 29 ottobre con il rifiuto della Corte dei Conti di

registrare la delibera Cipess sulla quale poggia l’iter per il Ponte sullo Stretto, sono seguite le motivazioni della sentenza di bocciatura - la violazione delle normative europee su Ambiente e appalti - e la decisione del Governo di andare avanti. Con il vice premier e ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini, che nei primi di dicembre, dopo aver incontrato il commissario europeo ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas, ha ribadito che l’orientamento di Bruxelles è quello di fare in modo che l’opera possa partire quanto prima.

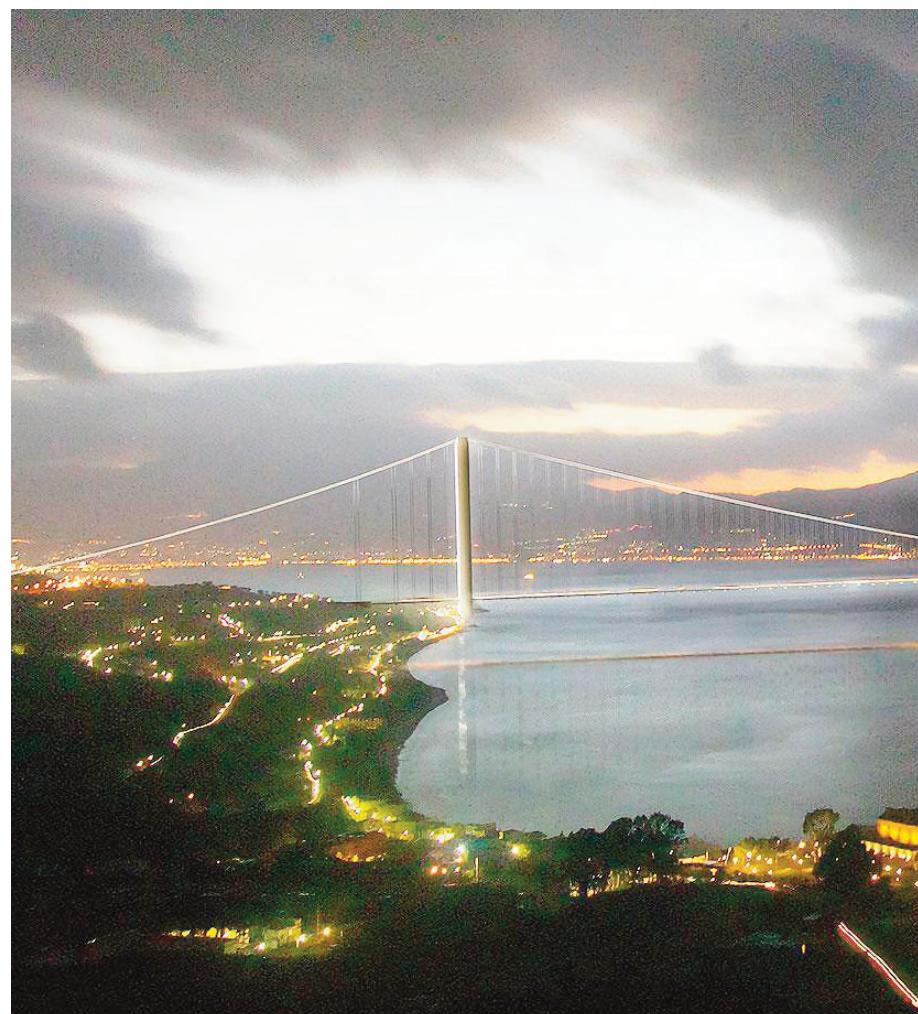
Da qualche tempo, però, al Sud si comincia a pensare che la determinazione del capo della Lega ex Nord nel portare avanti il progetto, potrebbe basarsi sulla filosofia del *noi ci guadagniamo comunque*.

Rientra in questo quadro l’opinione espressaci da Pino Aprile, giornalista e scrittore che da decenni si batte per i diritti del Mezzogiorno d’Italia: “Il dubbio è che Salvini possa aver costruito tutta la faccenda in modo che, come previsto dal contratto, la Webuild venga risarcita anche se il Ponte non sarà realizzato”.

“**Non dimentichiamo - ha aggiunto** - che Webuild è la ex Impregilo, che ebbe pagata tutta la tratta della Salerno Reggio Calabria anche se l’autostrada non giunse mai a Reggio, ma a Villa San Giovanni. Quindi ci sono importanti precedenti a questo genere di contratto”.

Ma chi finanzia il Ponte, oltre allo Stato italiano?

“Quando i leghisti accusarono Salvini di sprecare risorse per il Sud con il progetto del Ponte, quello spiegò ai suoi come quei soldi sarebbero tornati tutti al Nord perché le aziende cui era affidato l’appalto erano settentrionali. Non solo: va ricordato come, alla spesa per il Ponte, concorrono, economicamente, Sicilia e Calabria e che altre risorse provengono dai Fondi per la coesione territoriale, per l’80% destinati al Sud. Insomma, il Ponte ce lo paghiamo noi terroni, come se non riguardasse l’Italia intera, non l’Europa, che lo chiede dal 1976”.



Questo il danno. La beffa sarebbe doverlo pagare senza che in realtà sia stato costruito. Ma perché il Ponte è sempre al centro di polemiche?

“Perché il Sud è una colonia che viene messa contro sé stessa dal colonizzatore. E questo condiziona la cultura dominante sfruttando lo strumento della comunicazione nazionale, tutto in mano ai poteri del Nord e che consente ai potenziati economici di fare quanto a

loro serve. L’economia guida, il potere esegue, la comunicazione convince e la cultura dominante giustifica. Il sistema è rodato: in tutto il mondo quando l’economia ha avuto bisogno di schiavi, è stato usato questo sistema, come in Italia con Cesare Lombroso che parlò dei meridionali criminali nati. Così in Italia il Nord ha sottratto risorse al Sud condannandolo a un ritardo di cui è vittima ma gli viene rimproverato come ne fosse l’artefice”.

Un terrone di successo



Pino Aprile

Pino Aprile è nato a Gioia del Colle nel 1950, cresciuto a Taranto e in seguito si è trasferito ai Castelli Romani, dove vive. Giornalista, ha lavorato in Rai al settimanale di approfondimento del Tg1, TV7, e con Sergio Zavoli, nell’inchiesta a puntate “Viaggio nel Sud”. Ha lavorato come cronista alla “Gazzetta del Mezzogiorno”, è stato vice direttore di “Oggi” e direttore di “Gente”.

Ha scritto libri tradotti in diversi Paesi: il primo, “Elogio dell’imbecille”, nel 1997, sui meccanismi di moltiplicazione della stupidità, è stato a lungo best seller in Spagna (un caso editoriale), mentre in Giappone la prima edizione fu pensata per i manager delle multinazionali; poi, “Elogio dell’errore”, “Il trionfo dell’apparenza”; tre libri di mare e vela. “Terroni”, rilettura non fiabesca dell’Unità d’Italia e della Questione meridionale, nel 2010 ha fatto registrare tirature che non si vedevano da mezzo secolo, con centinaia di ristampe, decine di premi e dopo quasi dieci anni resta fra i cento titoli più venduti, pur avendo superato da tempo il mezzo milione di copie. “Giù al Sud” ne ha quasi replicato il successo e l’aggiunta di “Mai più terroni”, “Il Sud puzza”, “Terroni ‘ndernesionali”, “Carnefici”, “Attenti al Sud” (con Maurizio de Giovanni, Mimmo Gangemi e Raffaele Nigro) hanno trasformato l’opera di Aprile in un fenomeno più politico che editoriale. “L’Italia è finita” porta a maturazione un’analisi della malaugurata del Paese esposta ininterrottamente per circa dieci anni, nelle sue diverse manifestazioni (economia, politica, società, cultura, narrazione storica).

Dalla costituzione datata 1971 fino ad arrivare ai giorni nostri

La Stretto di Messina Spa: storia, rinascita e progetti

La Stretto di Messina Spa - che ha ripreso le attività nel giugno del 2023 dopo il decreto-legge che ha aggiornato e integrato la legge costitutiva del 1971 - è la società concessionaria per lo studio, la progettazione, il finanziamento, la costruzione e la gestione del Ponte. È stata ricostituita nel giugno del 2023 e le nuove norme hanno adeguato la compagnia azionaria e la governance e reso nuovamente efficace la concessione affidata alla Società, riavviando le attività progettuali.

Il capitale sociale, interamente versato, della Società Stretto di Messina ammonta a poco più di 672 milioni di euro, ripartito in percentuale tra gli Azionisti, che sono Ministero dell’Economia e delle Finanze (55,162%), Anas spa (36,699%), Rete Ferroviaria Italiana spa (5,829%), Regione Calabria (1,155%) e Regione Siciliana (1,155%).

Dal 2023 la Società è retta da un Consiglio di amministrazione presieduto da Giuseppe Recchi e con amministratore delegato Pietro Ciucci, di cui fanno parte Eleonora Maria Mariani, Ida Angela Loredana Nicotra e Giacomo Francesco Saccomanno.

La Società ha inoltre un Comitato Scientifico con compiti di consulenza tecnica composto da nove esperti nominati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti d’intesa con la Regione Calabria e la Regione Siciliana.

liana e coordinato dal prof. Alberto Prestinari, già Ordinario di Rischio Geologico nell’Università La Sapienza di Roma.

COS’È AVVENUTO DAL 2023

Il 18 dicembre del 2023 è stato sottoscritto l’aumento di capitale riservato al Ministero dell’economia e delle finanze, per 370 milioni di euro. Il 15 febbraio del 2024 il Consiglio di amministrazione ha approvato l’aggiornamento al Progetto Definitivo del 2011. Il 13 giugno 2024 il Consiglio Europeo ha confermato come il Ponte

sullo Stretto di Messina sia un’opera fondamentale del corridoio Scandinavio-Mediterraneo e il 17 luglio dello stesso anno la Commissione Europea ha finanziato la progettazione esecutiva con 25 milioni di euro, ossia la metà dell’importo relativo alla parte ferroviaria. Il 13 novembre 2024, poi la Commissione di Valutazione di Impatto Ambientale ha espresso parere favorevole sul progetto, tappa mai raggiunta prima nell’iter dell’Opera.

Il 21 maggio del 2025, la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale ha espresso parere favorevole sulla Valutazione di Incidenza sull’Ambiente. Il 16 luglio di quest’anno è stato firmato l’Accordo di Programma che definisce gli impegni tecnici e finanziari tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell’Economia e delle Finanze, la Regione Siciliana, la Regione Calabria, Rete Ferroviaria Italiana, Anas e Società Stretto di Messina. Il 6 agosto il Cipess ha approvato il progetto definitivo del Ponte sullo Stretto di Messina. Nella relazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si attesta che l’intero fabbisogno del progetto, ossia tredici miliardi e mezzo di euro, è interamente coperto da risorse già stanziate dal bilancio dello

Stato e dalle risorse acquisite dalla Società con l’aumento di capitale sottoscritto nel 2023 dal Ministero dell’economia e delle finanze.

IL PROGETTO

Secondo il progetto, il Ponte sullo Stretto avrebbe dovuto avere una campata sospesa centrale di tre chilometri e mezzo, mentre la sua lunghezza complessiva (comprese le due campate laterali di 183 metri ciascuna) sarebbe stata di tre chilometri e 666 metri.

Le torri sulle due sponde, alte 399 metri, avrebbero retto quattro cavi di sospensione in acciaio (ciascuno formato da 44.323 fili di acciaio) del diametro di un metro e 26 centimetri.

La larghezza dell’impalcato sarebbe stata di poco più di sessanta metri, in modo da ospitare tre corsie stradali per senso di marcia, due corsie di servizio e due binari ferroviari.

Era previsto un Franco navigabile, ossia lo spazio che una nave può utilizzare per passare sotto un ponte, di 72 metri (70 nel caso di pieno carico delle corsie stradali e con due treni passeggeri in contemporanea) per una larghezza di 600 metri.

Il progetto prevedeva inoltre la realizzazione di quaranta chilometri di raccordi stradali e ferroviari. E il periodo di vita stimato per l’opera era di duecento anni.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

del Mezzogiorno e dell'intero Paese"

egamento stabile tra Sicilia e Calabria una chiave di volta per la crescita del Sud: grazie all'opera, marittimo. Ma questo possibile cambio di rotta sembra destare preoccupazioni. E mal di pancia...



Aggiungiamo che la comunicazione nazionale da oltre un secolo e mezzo bolla quello meridionale come territorio abitato soltanto da sfaticati, ignoranti, parassiti e criminali. Anche se ultimamente vengono diffusi dati trionfalisticci su presunte impennate dell'occupazione, presto smentite dalla realtà".

Perché i potenti economici del Nord avrebbero paura del Ponte?

"Perché rivoluzionerebbe il sistema dei porti, attualmente ripartito tra Trieste in Adriatico e Genova nel Tirreno, che hanno un numero limitato di banchine retroporto. Uno solo di porti del Sud come Gioia Tauro, Taranto, Augusta, ha più banchine di tutte quelle del Nord messe assieme. Eppure, come non c'è mai stato un movimento No Mose a Venezia, oggi non ci sono No Diga foranea a Genova: ci sono solo i No Ponte".

Ma a Genova sono state riscontrate criticità?

"La Diga foranea prevede la realizzazione di un basamento, su fondali profondi fino a 50 metri, per proteggere dalle onde il porto, e una serie di banchine retroportuali. Va ricordato che nel 2022 il prof. Piero Silva, ingegnere idraulico docente della Sorbona e tra i maggiori esperti portuali al mondo, consulente dell'impresa, si era dimesso affermando che l'opera non avrebbe potuto, come previsto dal Pnrr, essere realizzata entro il 2026, che i costi sarebbero stati molto superiori al previsto. Ma soprattutto aveva spiegato che la diga rischiava di sprofondare sul fondale limaccioso, con gravi pericoli. Beh, anche in questo caso all'appaltante Webuild è stato garantito che ogni extra sarà coperto dallo Stato. Intanto è in corso un'indagine poiché quanto finora costruito della diga, già comincia a sprofondare. Ma della questione si parla poco: si preferisce puntare i riflettori sul Ponte".

Perché?

"Perché, se si facesse il Ponte e le strutture ferroviarie e stradali connesse, le supernavi che giungono nel Mediterraneo preferirebbero sbarcare ad Augusta, Gioia Tauro, Taranto e non certo caricarsi i costi per raggiungere gli asfittici porti di Trieste e Genova. Insomma, il Ponte è la chiave dello sviluppo non soltanto del Sud ma dell'intera Italia, perché moltiplicherebbe il traffico delle merci che giungono in Europa da tutto il mondo. È palese che si debba fare, ma il Nord è terrorizzato dall'idea che possa condurre a un'improvvisa, reale crescita del Meridione anche in termini di lavoro. A Rotterdam, tra porto e indotto, lavora quasi mezzo milione di persone. E ad Augusta, sta sviluppando un si-

stema di banchine che sarebbe il più grande d'Italia. Con il Ponte e le opere ferroviarie e stradali connesse tutto il Sud diverrebbe un enorme porto commerciale che convoglierebbe tutto il traffico marittimo. Così... si grida che è importante farlo e poi... Il Nord si sta comportando ancora una volta come il marito che preferisce... amputarsi pur di non farne godere la moglie".

Un'autocastrazione?

"Già: l'Italia nordista si castra per impedire lo sviluppo della Nazione perché... partirebbe dal Sud. Il Ponte è infatti la cerniera di tutto questo. Ecco perché il potere economico settentrionale da una parte crea progetti zoppi destinati solo ad arricchire in qualunque caso le imprese del Nord, dall'altra, attraverso la comunicazione nazionale, fomenta i No Ponte. Ma, come dicevo, è piuttosto curioso che non esistano i No Diga foranea a Genova. Se movimenti sociali e culturali puntano l'indice sul Ponte, coinvolgendo non solo i meridionali in mala fede ma anche quelli convinti dalla comunicazione nazionale, ci spiegassero però perché tutte queste obiezioni non vengono fuori per esempio per il terzo valico per forare l'appennino della Liguria".

E gli ambientalisti?

"Animati da tante buone intenzioni ma... sempre e soltanto al Sud. Per trent'anni il raddoppio ferroviario tra Termoli e Lesina è stato bloccato, isolando l'intero Meridione, perché la realizzazione della ferrovia avrebbe disturbato la presenza dell'uccello fraticino, un piccolo trampoliere che nidifica in quelle zone umide. Ma vi pare possibile che nessun movimento ambientalista si sia mai preoccupato, per il Mose di Venezia, delle sofferenze, - invento - della vongola striata?

Per gli scempi della Diga di Genova per le afflizioni della sarda cornuta? Mai nessuno che abbia preso le difese della povera lumaca albina, messa in pericolo dai lavori per le Olimpiadi invernali che stanno stuprando la zona della Milano-Cortina e dei monti veneti? Mai nulla, su al Nord, che ostacoli grandi opere. Perché le sensibilità si manifestano solo per bloccare opere pubbliche nel Mezzogiorno. Spesso con una curiosa motivazione: tutto deve rimanere com'è, perché... poi, lì al Sud, devo poter passare delle magnifiche vacanze! È un paradiso, lasciamolo immutato".

Come i meridionali possono risolvere tutto questo?

"Rendendosi, almeno mentalmente, autonomi. La comunicazione è in mano dell'economia dominante. In Confindustria solo il 7% è meridionale e si tratta di piccole e medie aziende, che, spieci dirlo, ma non contano nulla. Ricordiamoci che, ai tempi di Draghi presidente del Consiglio, Confindustria ebbe la faccia tosta di porre al Paese la "Questione settentrionale". Ecco, se i nostri imprenditori si rendessero conto che creando una Confindustria Sud, invece che essere considerati come parenti poveri e fastidiosi, potrebbero trattare direttamente con il Governo e l'Europa, allora molte cose cambierebbero".

Tornando al Ponte: presenta davvero tutte queste criticità costruttive?

"Ma pensate davvero che tutti gli ingegneri e i professionisti che hanno certificato la fattibilità del Ponte in cinquant'anni, siano così ansiosi di finire in galera?"

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quando Ciucci parlò del Ponte con il Quotidiano di Sicilia

6

FORUM

Quotidiano di Sicilia 24 Aprile 2024 QdS

Forum
con Pietro Ciucci
ad Stretto Messina Spa

Il Messina Style. "Questa struttura alare, che già ci stanno copiando, costituisce il 'Messina Style' ed è suddivisa in tre sezioni, due per il traffico stradale e una centrale per quello ferroviario, a doppio binario"

Tanto rumore per nulla. "1239 chiarimenti e integrazioni del Mase? Nessuna bocciatura. Siamo in una fase ordinaria di valutazione dell'impatto ambientale. Abbiamo trenta giorni di tempo per rispondere"

Pietro Ciucci, ospite del QdS per il Forum con i Numeri Uno

"Il progetto Ponte è ben di più del Ponte" Lavoro, bonifiche, 40 km di strade e binari

L'opera, pensata 53 anni fa, farà lavorare 15 mila persone per otto anni, potrà resistere a terremoti di magnitudo 7,1 della Scala Richter e a venti fino a circa 300 km/h. Costerà appena 1,5 miliardi di euro fanno

I numeri del "Progetto Ponte"

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è più del Ponte?

Altre che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?

Altro che cattedrale nel deserto

Il progetto Ponte è ben di più del Ponte?



Il Ponte sullo Stretto non è *o questo o quello* Come smontare le tesi dei soliti “benaltristi”

Spendere le risorse “altrove” significa rifiutarsi di sciogliere il nodo della continuità territoriale

Salvo Fleres*

I cosiddetti “benaltristi” sostengono che il Ponte sullo Stretto di Messina sia un lusso superfluo, e propongono di destinare i fondi stanziati per questa straordinaria opera a strade e ferrovie in Sicilia e Calabria, come se le infrastrutture fossero una sorta di gara a somma zero, in quanto le une escluderebbe le altre.

Una simile posizione, priva di elementi e di visione, ignora il fatto che il Ponte, così come è stato pensato e ideato, integra e completa l’attuale incompleta rete di trasporti del Mezzogiorno, potenziando l’intero sistema-Paese, grazie a collegamenti stradali e ferroviari già inclusi nel progetto e dunque affatto alternativi.

Con un costo complessivo di circa 13.532 miliardi di euro, di cui 10.508 al contraente generale (9.242 per i lavori e 1.266 per sicurezza e altre misure), l’opera prevede ben quaranta chilometri di nuove arterie che connettono il Ponte alle autostrade A2 in Calabria e alle Messina-Catania e Catania-Palermo in Sicilia.

Per entrare nel merito, l’ultima analisi ufficiale di Unioncamere sul rapporto costi-benefici, su un orizzonte temporale di trent’anni, quantifica per il Ponte un investimento attualizzato di 9.083 milioni a fronte di benefici per 10.931 milioni, con un Vane (Valore Attuale Netto) positivo di 1.848 milioni. La proiezione finanziaria tiene conto del fatto che, già oggi, le automobili che attraversano annualmente lo Stretto sono circa 1,8 milioni, ai quali bisogna aggiungere i circa 400.000 mezzi pesanti, per un totale di circa 2,2 milioni di mezzi.

È stato calcolato inoltre, che, durante la realizzazione dei cantieri per la costruzione dell’imponente infrastruttura, l’opera genererà un incremento di 23,1 miliardi di Pil e 36.700 posti di lavoro stabili, riducendo tempi di trasporto, costi logistici ed emissioni inquinanti, creando nuove opportunità produttive per la Sicilia e per l’intero Paese.

La capacità moltiplicativa ipotizzata, com’è facile constatare, è impONENTE: 6.000 veicoli/ora su 6 corsie e 200 treni/giorno su 2 binari, dimezzando i tempi della tratta Roma-Palermo che attualmente è di circa 12 ore (inclusi i 90 minuti, quando va bene, di carico, scarico e traghettamento dei treni).

Le cifre proposte non sono il frutto di ottimistiche elucubrazioni, ma sono contenute nel Pef (Piano economico finanziario) e nei documenti collegati all’approvazione da parte del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile, che certificano come il Ponte amplifichi e integri altre opere, come quelle legate all’alta velocità ferroviaria e all’alta capacità di trasporto, già programmate in Sicilia e Calabria e, in parte, in fase di realizzazione.

A garantire la sostenibilità del Ponte è inoltre un sistema già programmato - di manutenzione ordinaria da 80 milioni annui e straordinaria da 1,64 miliardi fino al 2060 - che garantisce la sostenibilità dell’opera con ricavi derivanti dai pedaggi, stimati progressivamente in 336,4 milioni annui entro 2062.

È opportuno inoltre chiarire ai “benaltristi” che il Ponte rappresenta un’opera strategica del Corridoio Scandino-Mediterraneo delle reti transeuropee (Ten-T) e per questo l’Ue lo sostiene.

E dopo quelle per i “benaltristi”, forniamo dati che rispondono anche a qualche pruriginoso ambientalista, che evidentemente hanno a cuore le condizioni degli uccelli migratori del Sud, ma non quelle delle marmotte o dei falchi del Nord, messi in pericolo da opere di ben maggiore impatto sul sistema ecologico.

Sulla presunta pericolosità, il Ponte - con una campata di 3.300 metri, torri da 399 metri e una resi-



stenza a eventi tellurici fino a 7,1 della scala Richter -grazie all’elasticità e all’oscillazione del manufatto potrà affrontare fenomeni sismici di entità molto superiore a quelli statisticamente ipotizzati nella zona.

Sempre sul fronte ecologico, le previsioni dicono che il Ponte ridurrà l’impatto ambientale e l’emissione di CO2 nell’area dello Stretto, oltre a contribuire a mutare la Sicilia e l’intero Mezzogiorno in un grande pontile, dal quale potranno transitare le merci delle circa 60.000 navi che oggi attraversano il Canale di Sicilia.

Tornando a coloro i quali sostengono che il Ponte avrebbe solo impatti negativi sul territorio, ricordiamo che, a differenza di quanto accade per il resto dell’Italia, il transito automobilistico e pedonale tra Sicilia e Calabria è l’unico a presentare un costo piuttosto

significativo. E che le tariffe ipotizzate per attraversare il Ponte in auto vanno da 3,93 a 7,14 euro per tratta, circa dieci volte meno degli attuali costi medi, che vanno dai 36,50 ai 39,70 euro. Più alto è il costo per i mezzi pesanti, dunque per il trasporto delle merci, il cui traghettamento per tratta, mediamente, attualmente supera i 45,7 euro.

Le previsioni a supporto dell’importanza dell’opera, inoltre, parlano di 4,5 milioni di veicoli nel 2033, con una crescita del traffico merci pari al 2% annuo, fino al 2032, un dato destinato ad aumentare con l’incremento delle potenzialità portuali degli scali del Mezzogiorno.

I “benaltristi”, dunque, sempre che siano in buona fede, dovrebbero ammettere che il Ponte sarà un moltiplicatore di sviluppo: strade e ferrovie

locali sono essenziali, è vero, ma, dovranno sopportare “l’imbuto” dello Stretto tali infrastrutture rimarrebbero isolate, come avviene oggi.

E va ribadito che il progetto, oltre al rafforzamento delle tratte tra Messina e Palermo e tra Messina e Catania, include anche diverse stazioni intermedie sia in Sicilia che in Calabria, favorendo in questo modo il transito interno.

Insomma, spendere “altrove” o per “ben altro” le somme destinate al Ponte e alle strutture connesse, significherebbe rifiutarsi di sciogliere il nodo cruciale dell’integrazione e della continuità territoriale, rinunciando a benefici quantificati in svariati miliardi per tutto il Paese.

*giornalista professionista
© RIPRODUZIONE RISERVATA

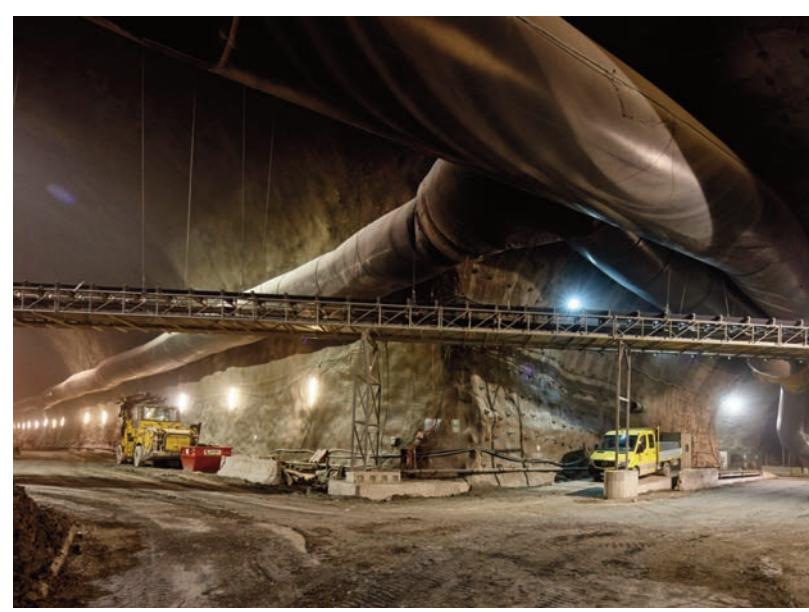
Quei meridionali che attaccano un’opera capace di “unificare” l’Italia

Un modo di agire autolesionistico, che fa il gioco di chi non vuole bene al Sud e ai cittadini del Mezzogiorno

È noto che il Nord in atto presenta una condizione infrastrutturale più che doppia rispetto a quella esistente nel Sud. La questione si sta consolidando anche adesso, con l’uso delle risorse del Pnrr, ma non tanto a causa delle scelte compiute nella ripartizione delle risorse, bensì per i ritardi e le lentezze della Pubblica amministrazione, dei Comuni, delle Regioni che, a giudicare dai vari rapporti intermedi, non erano e non sono pronti ad affrontare gli impegni e i tempi connessi.

Ma c’è anche un problema tutto meridionale: l’autolesionismo, che ha molto a che fare con l’individualismo, con l’esterofilia, con l’inerzia “lamentosità”, con la tendenza a essere ipercritici. Così accade che il Ponte sullo Stretto di Messina, venga osteggiato anche da una parte di meridionali, vittime della loro condizione atavica di inconcludenti “mugugnoni”.

Ma ecco un esempio plastico della situazione appena descritta. Nel



I cantieri per il Tunnel del Brennero

Nord Italia si sta costruendo un’opera da primato mondiale: il Tunnel del Brennero. È la galleria ferroviaria sotterranea più lunga mai realizzata sul

pianeta, un’infrastruttura senza paragoni, costruita con tecnologie mai tenute prima nella storia. Si tratta di un investimento da oltre dieci miliardi di

euro, che permetterà ai treni di risparmiare un’ora di tempo nell’attraversamento delle Alpi, aumentando la capacità del trasporto ferroviario e riducendo l’inquinamento prodotto dai mezzi su gomma. Un’opera complessa, che richiede anni di lavori e un livello ingegneristico superiore, che tuttavia, fortunatamente per tutti, si sta affrontando con successo.

Al Sud, il Ponte - di costo simile - produrrebbe effetti ancora più rilevanti: collegare stabilmente la Sicilia significa, infatti, ridurre fino a tre ore i tempi di attraversamento dei treni e consentire finalmente l’arrivo sull’Isola di convogli e navi merci e passeggeri ad alta capacità e velocità.

Va sottolineato come, oggi, i traghetti permettano il transito soltanto di treni piccoli e scomponibili, l’esatto contrario di ciò che serve per uno sviluppo competitivo. Il Ponte, inoltre, intercettando il traffico navale mediterraneo, ridurrà inquinamento e

tempi di navigazione, con benefici sui costi delle merci.

Ecco, dunque, la differenza: mentre al Nord si realizzano opere sofisticate che avvicinano l’Italia all’Europa e nessuno protesta, nessuno sfila, nessuno si lamenta, al Sud, quando si prospetta una concreta opportunità per colmare un divario storico e connettere davvero l’Italia intera con il resto dell’Europa, si protesta, si sfila, ci si lamenta. Facendo così il gioco di chi non vuol bene né al Meridione né ai meridionali.

Perché accade tutto questo? Forse perché noi siciliani siamo abituati a subire diffidando, perché abbiamo dimenticato l’azione e la partecipazione. Forse perché consideriamo più comodo e meno “compromettente” prendere posizione e lottare per una reale perequazione sociale, economica ed infrastrutturale. Chissà quando cambieremo? (sf)

© RIPRODUZIONE RISERVATA