

ANNO 8 N. 10 OTTOBRE 2015 EURO 1,00

# Moleskine

The image shows three ibexes in flight against a backdrop of a lush green valley. The birds are captured in mid-flight, with their wings spread wide, showing the intricate structure of their feathers. They have dark bodies and long, curved horns. The background is a vibrant landscape of rolling green hills and valleys, with some small buildings visible in the distance. The overall scene conveys a sense of freedom and migration.

**MIGRARE PER LA VITA...**

# RIAPPARE IL PONTE DI MESSINA

## Un dibattito lungo 145 anni

IL GOVERNO RENZI VALUTA UNA RICONSIDERAZIONE DEL PROGETTO

COME INFRASTRUTTURA FERROVIARIA - SPONSOR IL MINISTRO ANGELINO ALFANO

*Domenico Maria Ardigzone*



Il dibattito sull'attraversamento stabile dello Stretto di Messina è una storia infinita, non priva di polemiche. Se ne cominciò a parlare 145 anni fa, nel 1870 quando lo studente Carlo Alberto Navona presentò all'università di Torino come tesi di laurea il progetto di un tunnel sottomarino tra Villa San Giovanni e Ganzirri. Ancora oggi l'opinione pubblica è divisa tra sostenitori e detrattori dell'idea del Ponte, un'idea che richiama aspetti ambientali e geologici in un'area particolarmente segnata da movimenti sismici. Tuttavia la scienza ingegneristica, che ha fatto passi da gigante nella sperimentazione dell'impiego del cemento e dell'acciaio, si dichiara pronta a realizzare un collegamento fisso d'avanguardia, sbalorditivo per il mondo intero.

Al riguardo vale ricordare un appello lanciato dalla

comunità scientifica italiana il 27 febbraio del 2013 sul Corriere della Sera (con un avviso a pagamento) in seguito alla decisione del Governo Monti di non realizzare l'opera. "Il lavoro svolto per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina - sottolineava l'appello - rappresenta un patrimonio di conoscenze da non perdere. Noi che parliamo una sola lingua, quella della scienza e dell'ingegneria affermiamo che il ponte sullo Stretto di Messina non è una storia di sprechi ma, al contrario, è una impresa che ha portato all'Italia ed alla comunità scientifica internazionale uno straordinario bagaglio di specifiche conoscenze multidisciplinari che sono state riconosciute e oggi ricercate in tutto il mondo".

"Lo straordinario lavoro svolto da un grande team internazionale, a guida italiana, al quale hanno par-



tecipato studiosi ed istituzioni scientifiche tra i più autorevoli del mondo, nonché leader mondiali nella progettazione di ponti sospesi e nella realizzazione di grandi opere - spiegavano i firmatari dell'appello - rischia oggi di essere definitivamente perso. Trascinando con sé tutte le importanti ricadute in termini di sviluppo e coesione territoriale italiani. I più autorevoli ambienti scientifici internazionali - notavano infine gli studiosi - hanno riconosciuto che il progetto del Ponte ha saputo conseguire tutti gli obiettivi prefissati, in particolare quelli relativi a sicurezza, efficienza e continuità di servizio, durabilità, e ricadute socio-economiche. Decidere sulla sua realizzazione spetta ora alle autorità del Governo italiano».

La risposta è arrivata (paradossalmente, s'intende) qualche settimana fa, il 29 settembre 2015, dal Governo Renzi con l'approvazione alla Camera di una mozione di Ncd (sponsor il ministro Angelino Alfano) riformulata su suggerimento del sottosegretario ai Trasporti Umberto Del Basso De Caro per valutare «l'opportunità di una riconsiderazione del progetto del Ponte sullo Stretto come infrastruttura ferroviaria (quindi solo per i treni), previa valutazione e analisi rigorosa del rapporto costi-benefici, quale possibile elemento di una strategia di riaggiornamento del sistema infrastrutturale del Mezzogiorno».

Tra le iniziative che hanno accompagnato il dibattito sul Ponte sono da ricordare queste date: 1883 Tecnici della direzione delle ferrovie Novara-Pino e Genova-Acqui-Asti presentano all'Esposizione Universale di Torino il progetto di un Ponte a 5 campate tra Ganzirri e Punta Pezzo a doppia sede stradale e ferroviaria; 1968 Anas, Ferrovie dello Stato e Consiglio Nazionale delle Ricerche studiano il progetto internazionale dell'opera. L'anno successivo Anas organizza il famoso «Concorso di idee per attraversamento stabile dello Stretto di Messina» che ebbe una partecipazione internazionale. Sei «idee-progetto» meritano il primo posto ex aequo. Cinque riguardavano un collegamento sospeso tra le due coste e uno, noto come il «Ponte di Archimede», proponeva un collegamento immerso in acqua, una sorta di tunnel a circa 30 metri di profondità. I modellini dei progetti prescelti vengono esposti alla Fiera Campionaria di Messina.

Nel 1971 c'è il varo della legge 1158 per costituire la società di progettazione e gestione del Ponte; dieci anni dopo, nel 1981, nasce la Stretto di Messina Spa. Nel 2005 la «Impregilo» si aggiudica la gara come general contractor. Due anni dopo, nel 2007 il Governo Prodi decide che l'opera finisca nell'Anas. Nel 2008 la ripartenza: a maggio Berlusconi annuncia il riavvio e stanziava 1,3 miliardi; nel settembre 2009 ripartono i contratti con Eurolink



*Ipotesi di ponte*

e Parsons. E si annunciano i passi successivi: dicembre 2009 realizzazione variante ferroviaria di Cannitello (30 milioni di euro); entro il 2010 approvazione del progetto definitivo.

Resta da dire che la mozione approvata alla Camera il 29 settembre 2015 ha scatenato la reazione della CGIL Calabria e della categoria Filt dello stesso sindacato: “Per rispondere ai grandi interessi lobbistici - si legge in un comunicato - si tenta di riaprire una questione che nulla a che vedere con la modernità della prospettiva dell’Area dello Stretto e con la necessità di un efficiente sistema di mobilità dell’area. Pensavamo che il Ponte fosse una discussione chiusa per tante ragioni. Ed invece scopriamo che qualcuno tenta di riaprirlo e ci stupisce enormemente il fatto che la prima firmataria della mozione sia una calabrese dell’area di Crotona dove il treno cammina come nel Far West senza elettrificazione e su un solo binario senza nemmeno arrivare a Roma. Dall’on. Dorina Bianchi ci saremmo aspettati una mozione per l’elettrificazione della linea ferrata jonica che rispondesse ai bisogni dei cittadini di quell’area. Ed invece pensa al Ponte chissà perché. Siamo seri”.

Desidero chiudere questo pezzo con una mia “filastrocca” sul fantomatico Ponte.

*Hai sentito? Voglion fare il ponte sullo Stretto: un’arcata di cemento tre chilometri e seicento, la più lunga del pianeta*

*senza appoggi sul fondale. Un arco grigio e non “baleno”, trattenuto sulle sponde da due torri gigantesche sulle coste sfregiate di Scilla e Cariddi. Le trivelle dei sondaggi degli Anni Sessanta dormono negli abissi, nell’epicentro tellurico del Millenovecentootto, nelle acque profonde, accanto a Colapesce che ancora stringe la tazza d’oro lanciatagli per sfida da Federico Secondo.*

*Trascolorano miti e leggende: Fata Morgana s’incupisce per i nuovi riflessi marini del miraggio capovolto, Nettuno brandisce il tridente, ringhiano i sei cani orrendi che sbranarono i marinai d’Ulisse, rigonfia la voragine marina da cui sfuggì l’eroe troiano, il pescespada s’adombra dell’ombra del ponte (semmai si farà). La montante rigetta i pesciolini abissali dagli organi luminosi e gli occhi atrofici, materia di studio del Talassografico di San Raineri. Lucio Cecilio Metello rivendica il primato del suo ponte di zattere legate a grandi botti per condurre a Roma centoquattro elefanti catturati ai punici nella battaglia di Palermo. Era il 260 avanti Cristo. Impallidisce il prodigio di San Francesco da Paola che traghettò sul mantello con un lembo attorcigliato al suo bastone a mo’ di vela. Correva l’anno 1474.*

*Intanto l’uomo sfida i terremoti, non teme l’otre di Eolo con i venti contrari, vuole comunque sovrappassare l’Jonio e il Tirreno nel punto in cui i due mari si scontrano e ribollono come fiumi in piena. No, meglio non farlo il ponte, proprio no. Il grigio arcobaleno sulle due coste ferite farebbe impallidire l’indaco cielo del Bosforo d’Italia. Intanto una voce sussurra: Ora ora arrivau u ferribotti ■*

