

Il focus

Cosa accade nelle profondità? «Dinamismi attivi» Un fatto rilevante a lungo termine rispetto all'opera

DI ALFONSO ALIPERTA *

Lo Stretto di Messina rappresenta un'area di elevato pregio paesaggistico e naturalistico con caratteristiche che la rendono unica al mondo ma che, fino ad oggi, non sono state adeguatamente valorizzate. Si pensi, ad esempio, alla rupe di Scilla, alla Costa Viola, ai

Un'area «geologicamente giovane»

laghetti di Ganzirri, ai «terrazzi» che risalgono fino in Aspromonte, tutte forme collegate al fatto che l'area dello Stretto è «geologicamente giovane» con processi dinamici attivi.

A ciò si deve l'elevata sismicità dell'area che, storicamente, è stata interessata da numerosi terremoti di elevata intensità, oppure il progressivo, seppur impercettibile allontanamento della Calabria dalla Sicilia o il sollevamento del blocco aspromontano e peloritano. Tra l'altro, proprio gli studi a suo tempo redatti per la

progettazione del Ponte sullo Stretto hanno consentito di scoprire talune strutture e meglio definire determinati cinematismi fino a quel momento poco conosciuti. Ciò non significa, però, che l'esistenza di tali fattori sia preclusiva per la realizzazione dell'opera. Oggi, la scienza e la tecnica consentono di progettare e realizzare efficacemente una siffatta opera. Restano comunque delle criticità legate all'impatto sull'ambiente che dovranno essere adeguatamente mitigate e le necessarie valutazioni

sul rapporto costo-benefici, utili a valutare l'effettiva validità dell'opera. Fermo restando la fattibilità tecnica del ponte, è chiaro che la scelta se realizzare o meno tale importante opera, è esclusivamente di carattere economica e politica; inoltre, tale scelta non può essere sganciata da un'adeguata valorizzazione del comprensorio dello Stretto e da un ammodernamento infrastrutturale del Mezzogiorno. Non avrebbe senso realizzare una siffatta opera se rimanesse una cattedrale nel deserto o se non fosse collegata ad un moderno

sistema ferroviario (AV) ed autostradale. Personalmente, in considerazione dei numerosi fattori in gioco, ritengo difficoltoso esprimere un giudizio netto sull'essere favorevole o contrario alla realizzazione del ponte. Posso solo dire che da un lato, se l'opera fosse realizzata in tempi sostenibili e mettendo in campo importanti misure di mitigazione dell'impatto ambientale e non risultasse sganciata da una modernizzazione infrastrutturale del Mezzogiorno potrebbe rappresentare un'importante volano per lo



Le acque dello Stretto

sviluppo economico e turistico dell'area. Di contro, se rimanesse una cattedrale nel deserto o, peggio ancora, un'incompiuta potrebbe rappresentare una ferita mortale per l'intera area.

* Geologo

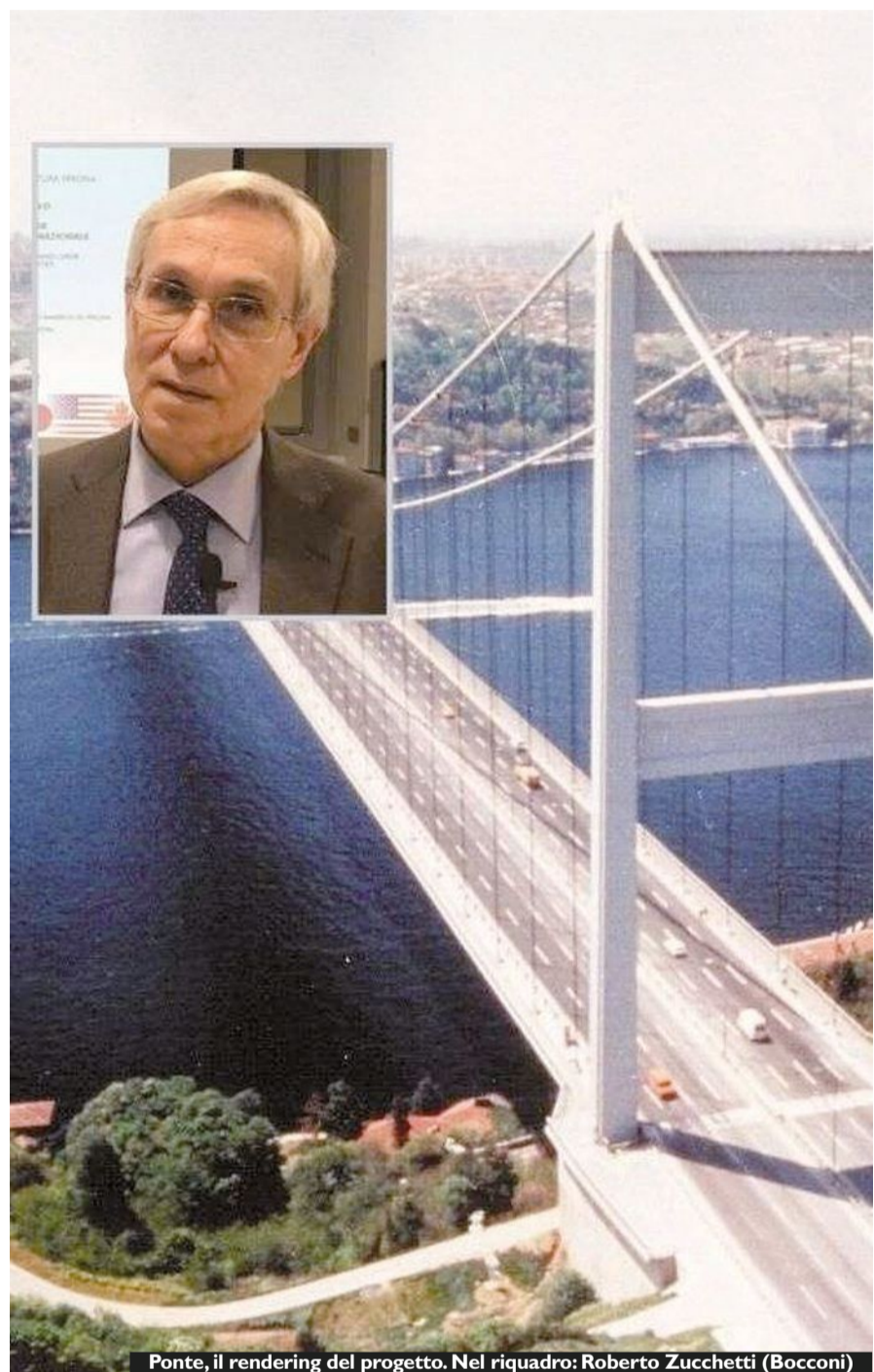
LA CURIOSITÀ

Un tuffo (storico) indietro, a 20mila anni fa

Muoversi dalla Calabria alla Sicilia a piedi e viceversa era possibile, ma non per strade sospese sul mare costruite dall'uomo. 20.000 anni esisteva un ponte naturale tra l'isola ed il continente che sembra fosse attraversato dall' homo sapiens di allora. Nella grotta di San Teodoro in Sicilia, infatti, sono stati trovati i resti di un uomo e di un cavallo, possibile testimonianza di un attraversamento di quelle che allora erano terre emerse. La ricerca, durata due anni, è stata coordinata da Fabrizio Antonioli, geomorfologo marino dell'Enea, e ha interessato specialisti non solo italiani, ma anche internazionali. Il passaggio, chiamato "Sella" ed oggi sommerso a 81 metri di profondità, potrebbe essere stato sfruttato per circa 1500 anni dall' homo sapiens, che per giungere all'isola mediterranea non avrebbe avuto altri mezzi, dal momento che nell'attuale Stretto di Messina la forza delle correnti marine era circa 4 volte superiore a quella odierna, toccando i 16 nodi. Una forza che dunque rendeva del tutto impossibile la navigazione dello Stretto ai natanti dell'epoca.

RAGIONI OPPOSTE

Roberto Zucchetti dell'Università Bocconi ha seguito l'iter della maxi-opera dagli albori. Fino ad oggi sono stati spesi oltre 300 milioni e la penale (minima) ne sommerebbe altri 700



Ponte, il rendering del progetto. Nel riquadro: Roberto Zucchetti (Bocconi)

Costruire il Ponte oggi? «Costerebbe di meno»

L'economista: «Ma serve una visione intermodale»

DI FEDERICO MINNITI

Roberto Zucchetti, economista dei trasporti della Bocconi, è il fondatore della PtsClas, uno delle più importanti agenzie di consulenza professionale del Paese. Un passato da sindaco (a Rho, in provincia di Milano), da sempre si è occupato del maxi-progetto del Ponte sullo Stretto di Messina. Un tema tornato in auge in queste settimane e, a suo avviso, che merita ancora di essere discusso. Oggi più di ieri. Ecco perché. **Facciamo un passo indietro. Se il dico Ponte di Messina, lei a cosa pensa?**

Vorrei fare con voi un rapido excursus storico. Si iniziò a parlare del Ponte con la legge 1158 del 1971: ben 49 anni fa. Nei primi trent'anni, cioè fino al 2003, si progettò l'opera che poi fu inclusa nei 18 progetti prio-

ritari a livello europeo da rendere operativi entro il 2020 (quest'anno, ndr). L'anno successivo venne pubblicato il bando di gara e, in soli 36 mesi, si trovarono General Contractor (Impregilo) e servizio di controllo (Parsons Transportation Group). Dal 2009 al 2012, il dibattito divenne "politico" e il consenso dei locali fece lievitare i costi del 45%. Fu il tempo che determinò il declino di questa maxi-opera. **In base ai suoi studi, possiamo sapere quanto si è già speso?** Ad oggi, è certificato che sono stati spesi ben 320 milioni di euro, secondo la stima della Corte dei Conti del 2016. Questo soltanto per tenere in vita la società, Stretto di Messina Spa, e le spese iniziali del progetto. **È quanto dovremmo spendere realisticamente di penale?** La risoluzione unilaterale del

contratto è oggetto di un lungo contenzioso. La richiesta di indennizzo da parte di Eurolink è stata di circa 1,2 miliardi di euro. Verosimilmente si potrà chiudere attorno ai 700 milioni di euro: la prossima udienza, l'ennesima, si terrà il prossimo 8 luglio presso il Tar del Lazio. **Perché si è tornato a parlare di Ponte sullo Stretto oggi?** Anzitutto nell'ottobre 2019, l'allegato Infrastrutture del Def ha parlato di «verifica di fattibilità del collegamento, stabile o non stabile, attraverso lo Stretto di Messina». Non una vera e propria riapertura al progetto, ma quasi. Inoltre, la situazione straordinaria attuale sta aprendo lo scenario del Recovery Fund che rappresenta un'occasione molto ghiotta: in questo caso occorre comprendere quanto costa, oggi, il denaro per farlo. Ed è molto poco. **Lei ci sta dicendo che, nel 2020,**

il Ponte costerebbe «di meno»? Esattamente. Sono soldi a fondo perduto che altrimenti perderemmo. Come accade con tantissimi fondi Pon che non vengono spesi. Il tasso di interesse sarebbe vicino allo zero e, inoltre, vista l'architettura societaria che vede società Stretto di Messina controllata da Anas e a sua volta controllata da Trenitalia, è facile comprendere come il soggetto promotore avrebbe la solidità patrimoniale per affrontare l'investimento. **C'è chi dice che tra i principali oppositori del Ponte ci siano le aziende che operano nel traghettamento sullo Stretto.** Bisognerebbe smetterla di giocare ai guelfi e ghibellini. Un esercizio molto in voga in Italia. In tema di traghettamento, le altre esperienze nel mondo ci dicono altro. È stimato, infatti, che il 28% delle automobili e moto resteranno sulle navi, così come il 13% dei veicoli commerciali. **Ma, facendo una valutazione costi/benefici, il Ponte porterebbe davvero uno sviluppo per il Mezzogiorno?**

Il ponte è un ponte: serve quanto sono importanti i punti che collega. Se il progetto è limitato al "Ponte" è inutile; se abbiamo un progetto di collegamento stabile e veloce della Sicilia e della Calabria con il resto del Paese allora può portare importanti cambiamenti. Ricordo però che maggiore accessibilità vuole dire maggiore competizione. **Quindi, il Ponte è utile solo a determinate condizioni?** Certo, anzi dico di più: è inutile se non lo si vede come un'opera che si incastra in un sistema di trasporto intermodale totalmente da rivedere, specie in alcune aree del Mezzogiorno.

C'è chi dice no

Sono diverse le sigle riunite negli anni a essersi opposte. Un collegamento ritenuto «inutile e dannoso» specie sotto il profilo ambientale. Come in Piemonte con la Tav

DI LIDIA LIOTTA

Ci risiamo. Ogni qualvolta si intravedono all'orizzonte flussi consistenti di denaro pubblico - a partire dal Piano Sud e dal Decreto Rilancio, dal Recovery Fund e dal Green Deal europei - e, soprattutto, ipotesi di procedure semplificate di intervento (chi ricorda la Legge Obiettivo del 2001?), rispunta la tentazione del Ponte sullo Stretto.

Gli attivisti green non indietreggiano

to, vera panacea per la mancanza di idee della nostra politica. Pochi lo sanno, ma del Ponte si cominciò a parlare niente meno che all'Assemblea Costituente, molto più di mezzo secolo fa. Da allora, l'idea di unire la Sicilia al Continente ha attraversato come un vero e proprio tormentone la politica repubblicana. All'inizio si trattava di retorica meridionalista e dell'illusione di una scorcio verso un futuro di sviluppo e di ricchezza per il Mezzogiorno. Poi il proposito s'è fatto più concreto, con la nascita nel 1981 della Società "Stretto di Messina" creata per progettare un collegamento stabile tra Sicilia e Calabria, che per studi, progetti preliminari e gestione è costata allo Stato più di 160 miliardi. Il forte movimento ambientalista contro il Ponte sullo Stretto, sin dalla presentazione nel 1993 delle Controdeduzioni sullo

Studio di Impatto Ambientale del primo progetto di massima e a seguire nel 2003 sul secondo, ha ampiamente dimostrato che, malgrado il suo fascino, il Ponte è un'opera dannosa e inutile dietro la quale si nascondono due grandi bugie: che serva al Sud e allo sviluppo di un sistema efficiente di trasporti, che il progetto sia fattibile e sostenibile. Viene da pensare, allora, che ancora una volta il vero affare sia quello della redazione dell'improbabile progetto esecutivo, solo per il quale occorrerebbero ancora centinaia di milioni di euro, prima ancora della realizzazione - dal costo prudenziale già stimato più di dieci anni fa tra i 7,5 e i 9 miliardi di euro - di un'opera di cui l'invalidità è certa (i trasporti e le comunicazioni hanno già preso da tempo altre vie), dall'impatto disastroso da ogni punto di vista, compreso quello occupazio-

nale, e inattuale per le nuove polarità e relazioni nel Mediterraneo. La vera domanda, piuttosto, è: perché ciclicamente si affida al Ponte la soluzione messianica dello sviluppo del Mezzogiorno? Questo progetto è erede di logiche ormai superate: la retorica dello sviluppo attraverso le grandi opere pubbliche, del superamento delle marginalità attraverso collegamenti fisici, il fascino dell'evento simbolico "volano" per altri processi necessari. Vorremmo, invece, sentire parlare finalmente in un'ottica green, di un piano tecnico-economico che individui i settori eco-sostenibili su cui investire in ricerca e innovazione, riequilibrio territoriale, sviluppo locale e nuova occupazione, basato sulla valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale dello Stretto.

L'opinione di Libera: le priorità sono altre

L'analisi

SS 106 e ferrovia: ammodernando queste due arterie si potrà superare l'isolamento locale

DI ENNIO STAMILE *

Grazie a Matteo Renzi, è stato rievocato il fantasma del Ponte sullo Stretto, che tanto fantasma non è visto che finora è costato circa un miliardo di euro. Come sappiamo, esso rappresenta un'opera simbolo del primo berlusconismo tutto italiano - se ne parla da circa un quarto di secolo - e viene richiamata di tanto in tanto da politici di turno di centro destra e qualche volta anche da elementi di una non meglio identificata sinistra, come nel caso di Renzi. Lo stesso ex premier, che già anni prima aveva già provato nel suo go-

verno a rilanciare l'opera senza successo, ancora una volta offre la palla al balzo ai "forzisti" che subito colgono l'occasione di rilanciare con tanto di mozione camerale presentata dalla onnipotente Stefania Prestigiacomo, per saperne di più sul fondamentale viadotto siculo-calabrese. Scrive la fedelissima del Cavaliere in un suo comunicato denso di aggettivi persuasivi: «Speriamo non si tratti solo di parole, ma che ci siano presto fatti concreti». Per nostra fortuna abbiamo un Premier che non proviene dai contorti meandri della politica italiana, che già anni prima di tangentopoli sembra aver

smarrito la bussola che orienta il pensare e l'agire politico sempre, comunque e dovunque al bene comune. Giuseppe Conte è intervenuto sulla vicenda con parole quanto mai condivisibili: «Non voglio declamare opere immaginifiche. Non a caso ho parlato di una rete infrastrutturale-viaria che è inaccettabile. C'è tanto da fare e quando avremo la possibilità di programmare e realizzare i progetti che ho citato, mi sederò a un tavolo e senza pregiudizi valuterò anche il ponte sullo Stretto». In parole povere, il Premier Conte ha ragionato in termini di voler dare priorità a

quegli interventi infrastrutturali che sono urgenti soprattutto alle nostre latitudini. Tanto per citarne alcune: l'ammodernamento della SS 106 Jonica, vero flagello per le decine di vittime della strada che ogni anno fa registrare; l'alta velocità, sembrerebbe che ci sia l'accordo per poterla fare arrivare fino a Reggio Calabria con Italo e Freccia Rossa. Vedremo come ciò sarà possibile, giacché la rete ferroviaria calabrese è a dir poco desueta. A meno che non si rievochino le famose «vacche di fanfani», della serie facciamo arrivare Italo e Freccia Rossa a Reggio con la velocità di un normale treno. Co-



I lavori sulla SS 106

si circa sessant'anni dopo, mentre di Fanfani non resta che un velato ricordo, la storia sembra ripetersi come abbiamo visto già con l'Autosstrada A3 ribattezzata A2. Dal berlusconismo al renzismo e la "location", come si ama dire ora, è la stessa: la Calabria.

* Referente regionale Libera Calabria

L'INCHIESTA

Il capo 'ndrangheta: «Devono pagare tutti»

«Nell'ambito dell'attività estorsiva dovevano pagare tutti», queste le parole dei vertici della 'ndrangheta emerse nel corso dell'operazione "Sansone", nella quale sono stati arrestati 26 appartenenti alla cosca Condello e alle famiglie mafiose Zito-Bertuca, Buda-Imerti e Garonfolo di Villa San Giovanni. L'inchiesta del Ros, coordinata dai sostituti della Dda Giuseppe Lombardo e Anna Maria Frustaci, ha fatto luce su numerose estorsioni. In manette, oltre ai vertici della 'ndrangheta di Archi e della cittadina in provincia di Reggio, è finito Pasquale Calabrese, imprenditore di riferimento della cosca Bertuca e impegnato in numerosi appalti pubblici. La 'ndrangheta aspira a mettere le mani sull'appalto per il Ponte? «Questa - ha rdichiarato il capo della Procura nazionale antimafia, Federico Cafiero De Raho - è una deduzione che certamente sulla base degli elementi giornalistici può anche avanzarsi». Un'ipotesi, vociferano in Procura, al vaglio anche nelle indagini in corso.