

Il Sud soffoca, basta rinvii: **facciamo il ponte sullo Stretto**

→ **Il gruppo tecnico istituito dal Conte2 si è detto a favore dell'opera ma con un progetto diverso. Dopo aver perso già 20 anni, significa iniziare daccapo con gli studi di fattibilità e i passaggi burocratici. Tutto sembra orientato verso il nulla**

Leandra D'Antone*
Alberto De Bernardi**

I Ponte sullo Stretto era necessario, tecnicamente fattibile, molto ben studiato, progettato e valutato attraverso una procedura amministrativa di grandissima trasparenza. Nel 2003 figurava nella Short List di Van Miert tra le 13 opere strategiche prioritarie dell'Unione europea. Non era che un tratto di strada e ferrovia indispensabile a realizzare l'alta velocità fino a tutta la Sicilia nell'ambito del grande Corridoio europeo Berlino-Palermo (per far diventare l'Europa più mediterranea e il Sud più europeo). Insieme all'alta velocità ferroviaria costituiva una scelta di qualità capace di ridurre drasticamente il dominante e massivamente inquinante traffico stradale di persone e merci. Ciononostante non è stato realizzato.

Oggi dichiariamo nuovamente che il Ponte è necessario e urgente: abbiamo perduto vent'anni di tempo mentre il Sud è un deserto infrastrutturale. Senza un Ponte come se ne fanno in tutto il mondo, anche verso isole più piccole - ma che in questo caso collegherebbe stabilmente al continente la Sicilia con i suoi 5 milioni di abitanti - perde la sua funzione tutta l'alta velocità ferroviaria fino a Sud. Alta velocità che, applicando le tecnologie e le velocità già da tempo in vigore nel Centro-Nord fino a Napoli, consentirebbe di collegare Roma allo Stretto in tre ore, Roma a Catania in tre ore e mezza, Roma a Palermo in 5 ore.

L'economia del Sud è soffocata dalla insopportabile inadeguatezza delle infrastrutture di comunicazioni terrestri e dai conseguenti costi più elevati della mobilità: il Sud è disuguale anche per questo oltre che nei diritti di cittadinanza. Per la mancanza di infrastrutture sociali e materiali i suoi giovani più qualificati emigrano e la popolazione decresce. Intanto, porti strategici come Gioia Tauro - venti anni fa di primato europeo accogliendo le grandi navi container in movimento

dal Far West al Far East - hanno perduto importanza. Questa è la conclusione, tanto benvenuta quanto intempestiva, del Gruppo di lavoro istituito lo scorso anno dal Governo Conte 2 presso il Ministero delle Infrastrutture per la valutazione delle diverse possibilità di collegamento stabile nello Stretto di Messina. Il gruppo di lavoro iniziava i suoi lavori proprio mentre lo stesso governo Conte inseriva nel Pnrr la realizzazione al Sud di un'alta velocità finta, denominata Alta velocità di Re-te, diversa da quella realizzata nel resto d'Italia, che toccasse al massimo i 200 km orari lasciando sostanzialmente i tempi di percorrenza uguali a quelli già in atto.

La relazione tecnica si è basata sulla ricchissima mole di studi strutturali, geologici, sismici e ambientali - oltre che di impatto economico e trasportistico - effettuati dalla Società Stretto di Messina fin dal 1981, anno della sua costituzione con una partecipazione Iri del 51% e quote pari di FS, Anas, Regione Sicilia e Regione Calabria. Si, è vero: sono stati spesi oltre 300 milioni di euro in trent'anni, ma francamente non sembrano molti per la difficoltà, la novità e l'altissima qualità delle ricerche e delle personalità scientifiche migliori al mondo impegnate a confrontare tre modalità di attraversamento con approfondimenti scientifici completi. Erano peraltro stati effettuati con costi aggiuntivi anche gli studi imposti da una forma di ambientalismo ideologico e irrazionale, come quando nel 2011 il Cipe prescriveva la verifica dell'effetto dell'ombra del ponte sulla vita dei pesci! Il Gruppo di lavoro ha dichiarato maggior favore per la realizzazione di un altro progetto: non un ponte a campa-

ta unica ma un ponte a tre campate. Insomma, per il Gruppo tecnico il ponte è necessario, ma dobbiamo farne un altro, meno costoso e soprattutto a carico totale dello Stato, anche se non fa parte del Recovery Plan. Ma per un nuovo progetto di ponte occorre ricominciare daccapo con gli studi di fattibilità, i bandi, e tutti i passaggi burocratici che il precedente progetto aveva superato. A parere degli esperti, per la sua eventuale realizzazione occorrerebbero almeno dieci anni. Tutto sembra orientato verso il nulla. Un nulla capace di far dire a molti Cinquestelle di aver cambiato opinione solo perché è cambiato il progetto e di ammorbidente anche l'ostilità strumentale del Pd (che nel 1996, invece, con Prodi, era stato favorevole alla sua realizzazione). Le più efficaci politiche meridionaliste in Italia sono state effettuate negli anni Cinquanta nel segno della salute della moneta e dello sviluppo da un ex Governatore di Banca centrale, Donato Menichella. Nuove politiche me-

ridionaliste nel segno della salute dell'Euro, del rilancio dell'economia europea e del futuro delle nuove generazioni è chiamato oggi a realizzare Mario Draghi. Al suo governo chiediamo ora, con grande fiducia e col massimo delle aspettative, che l'alta velocità ferroviaria nel Sud - da Salerno Reggio a Calabria e in Sicilia - diventi, come nel resto d'Italia, una modalità di trasporto integrata con le altre e concorrenziale con il trasporto stradale ed aereo. Viceversa, il progetto inserito nel Pnrr non va in questa direzione: si allontana dal percorso tirrenico a Praia verso Tarsia per poi rientrarvi dopo Cosenza e include addirittura 180 km di gallerie su 400 km di linea (in più, la cosiddetta alta velocità Palermo-Catania, in corso di realizzazione per ridurre a due ore il tempo di percorrenza di 180 km, raggiunge appena i 90 km orari!).

Ci aspettiamo la realizzazione immediata di un'opera - il Ponte sullo Stretto - che non ha alcuna ragione d'essere rinviata.

*Università La Sapienza

**Fondazione PER

Diseguaglianza

L'economia del Mezzogiorno è paralizzata dalla inadeguatezza delle infrastrutture. A Draghi chiediamo che l'alta velocità nel Meridione diventi, come nel resto del Paese, concorrenziale con il trasporto stradale e aereo. Invece il progetto nel Pnrr non va in questa direzione

