

Ponte sullo Stretto l'eterno ritorno

**Il ministero: studio di fattibilità sul collegamento tra la Calabria e la Sicilia
L'opera non è mai partita ma negli anni sono già stati spesi 300 milioni**

IL CASO

PAOLO BARONI

ROMA

Sul tavolo c'è anche l'*«opzione zero»*, ovvero la possibilità di non far nulla. Ma per la Commissione di esperti nominata nel 2020 dal ministro delle Infrastrutture rimettere in piedi un progetto per un ponte in grado di collegare Calabria e Sicilia ha senso, anzi di più visto che «sussistono profonde motivazioni per realizzare un sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina». E quindi dopo l'imprimatur già ricevuto dal Parlamento l'idea riprende quota. Si tratta solo di decidere quale progetto adottare: ponte a campata unica, ripescando il vecchio progetto del consorzio Eurolink congelato 10 anni fa, o ponte a più campate più semplice da realizzare?

Incarico a Rfi

Ieri, durante il consiglio dei ministri, il titolare delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha illustrato ai colleghi quali sono le azioni necessarie per avviare la realizzazione dello studio di fattibilità tecnico-economica del progetto, annunciando che l'incarico verrà affidato tramite procedura pubblica a Rfi, «in quanto capace di garantire la più appropriata continuità e interconnessione dell'intervento

con quelli ferroviari già progettati nei territori calabresi e siciliani». A disposizione ci sono già 50 milioni di euro già messi a bilancio del 2021, mentre sono 510 i milioni già stanziati per potenziare nel frattempo per migliorare e velocizzare l'attraversamento dello Stretto a partire dal rinnovo della flotta dei traghetti e del materiale rotabile.

«Lo studio – spiega una nota del Mims – dovrà prendere in esame la soluzione progettuale del “ponte aereo a più campate”, valutandone la intrinseca sostenibilità sotto tutti i profili indicati, mettendola a confronto con quella del ponte “a campata unica” e con la cosiddetta “opzione zero”». Inoltre, lo studio dovrà fornire gli elementi necessari a valutare la realizzabilità del sistema di attraversamento stabile anche sotto il profilo economico-finanziario.

Tra le motivazioni che giustificano un'opera del genere, già costata in passato alla cassa pubblica 300 milioni di euro per un progetto prima approvato e poi messo nel cassetto, ci sono in primis luogo «considerazioni socio-economiche legate anche agli andamenti negativi della popolazione, occupazione e Pil per l'area che sono decisamente superiori a quelli nel Centro-Nord e nello stesso Mezzogiorno», aveva spiegato ad inizio agosto Giovannini in Parlamento.

Tre motivazioni a favore

Ci sono poi motivazioni trasportistiche: il tempo medio di attraversamento attuale dello Stretto è paragonabile al tempo di viaggio che un'auto impiega per percorrere dai 100 ai 300 km. Non solo, ma la Sicilia è tra le isole più popolose al mondo che non possiedono un attraversamento stabile eppure ha un elevato potenziale di collegamento. E un ponte sullo Stretto, assieme agli interventi programmati dal Pnrr su reti di trasporto e alta velocità, permetterebbe di rendere confrontabili i tempi medi di viaggio sulla rete ferroviaria da e verso il Sud con quelli oggi offerti al Centro-Nord, ridurrebbe i costi di attraversamento e inoltre «potrebbe modificare nel tempo le scelte localizzative e di approdo di taluni traffici, producendo anche un incremento di domanda».

Per i tecnici le altre soluzioni, il tunnel flottante e quello subalveo, per quanto suggestive vanno scartate innanzitutto per problemi legati alla simicità della zona e poi per una questione di costi. Che non vengono al momento ancora quantificati (le stime oscillano tra 6 e 10 miliardi di euro), mentre per quanto riguarda il suo finanziamento si suggerisce di mettere tutto a carico del bilancio pubblico, visti «i benefici diffusi che l'opera ha sull'intero Paese».

L'impatto della campata unica

I due progetti di ponte presentano entrambi punti di forza e

punti di debolezza. Nelle loro conclusioni gli esperti sostengono che «il sistema con ponte a più campate consentirebbe di localizzare il collegamento in posizione più prossima ai centri abitati di Messina e Reggio Calabria, con conseguente minore estensione dei raccordi multimodali, un minore impatto visivo una minore sensibilità agli effetti del vento, costi presumibilmente inferiori e maggiore distanza dalle aree naturalistiche preggiate».

Secondo il cronoprogramma del Mims la prima fase dello studio di fattibilità dovrebbe concludersi entro la primavera cui seguirà la fase di dibattito pubblico coinvolgendo tutti i soggetti interessati a quest'opera. L'intergruppo parlamentare per il Ponte sullo Stretto insiste perché i lavori comincino prima della fine della legislatura. «Esiste un progetto appaltato – ricorda la coordinatrice e senatrice di Italia Viva, Silvia Vono – e quindi immediatamente cancellabile che permetterebbe ai cittadini di avere un'opera ingegneristica unica a livello mondiale, 12 mila nuovi posti di lavoro e 100 mila assunzioni di indotto e altre opere a terra con tutti gli interventi di compensazione e su questo in Parlamento c'è un fronte trasversale mai esistito che può far partire l'opera, è una occasione da cogliere subito senza perdere altro tempo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I pro e i contro



Il progetto di ponte a campata unica (3.300 m.) c'è già: è quello di Eurolink. In questo modo si ridurrebbero i tempi



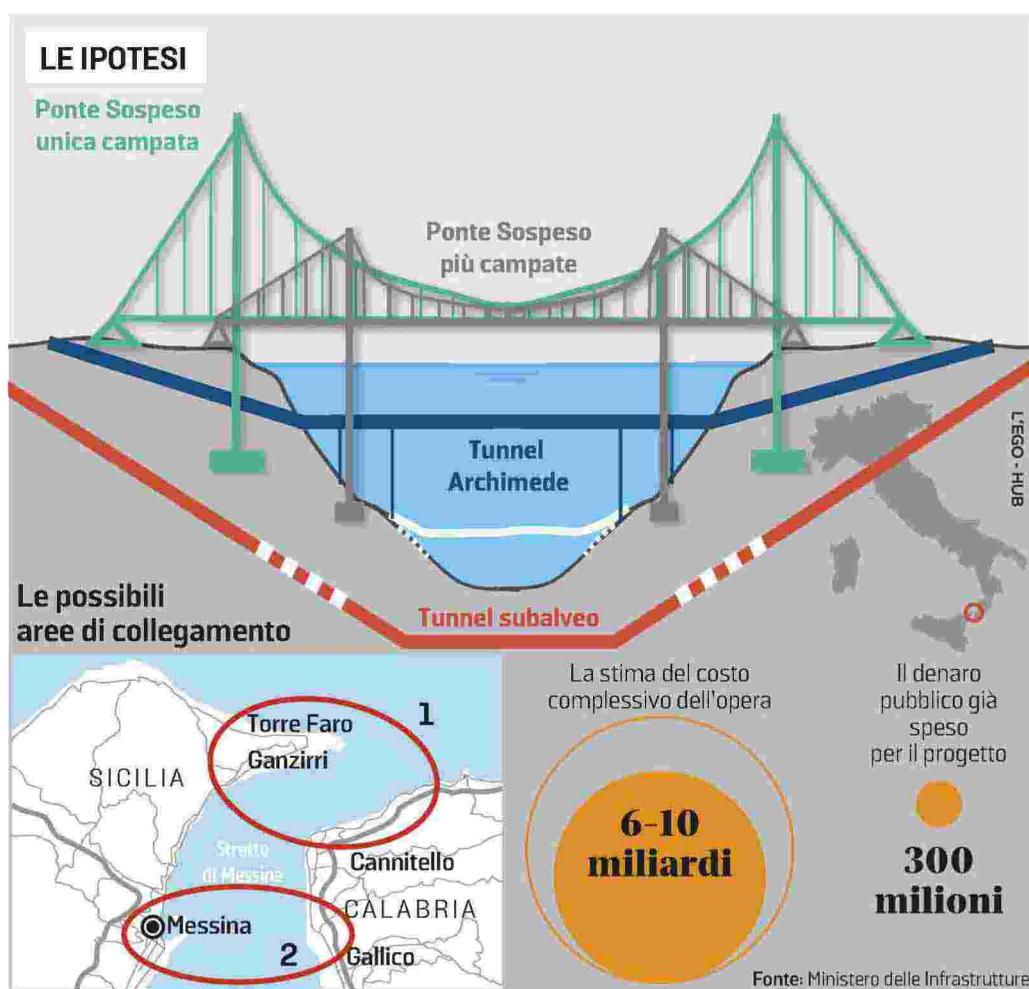
Il principale punto di debolezza è che una campata unica così lunga non è mai stata realizzata nel mondo



Il ponte a più campate costa meno e riesce a conciliare meglio esigenze di mobilità locale e di lunga percorrenza



Per realizzare più campate occorre approfondire gli aspetti sismici e le interazioni tra piloni e fondale marino



Una elaborazione grafica del progetto del ponte sullo Stretto di Messina, dove si prevede una campata unica di 3.300 metri, come sul modello di Eurolink

045688