

Stretto di Messina

IL PONTE DELLE CONTRADDIZIONI

I nodi di sostenibilità progettuale, impatto economico e ambientale rimangono irrisolti, eppure il governo promette l'avvio dei lavori entro due anni. **Così dalle diocesi di Reggio Calabria e Messina si alza uno stesso appello: «Prima le urgenze reali del territorio».**

Perché, invece che unire, il ponte divide

testo di **Tiziana Barillà**

foto di **Fabio Itri**

Centinaia di pellegrini messinesi, in cammino verso Roma, attraversano il Ponte sullo Stretto. Sullo sfondo la cupola di San Pietro e papa Giovanni Paolo II che a braccia aperte accoglie i pellegrini, mentre il vescovo di Messina – di spalle – guida i fedeli: questa la scena immortalata sul pesante portone d'ingresso del Duomo di Messina, su una formella di bronzo voluta fortemente dall'allora arcivescovo di Messina, monsignor Giovanni Marra, calabrese e fautore del Ponte. Quella scelta, fatta in occasione del Giubileo del 2000 e del restauro del Duomo, suscitò non poche polemiche. Del resto, su entrambe le rive dello Stretto, il

Ponte è da sempre tema di divisioni. Da decenni si parla di quest'opera da *guinness* dei primati mondiale, un ponte a campata unica per unire una distanza di oltre tre chilometri, al costo di 6-7 miliardi di euro. Una cifra impegnativa, soprattutto se l'opera è praticamente impossibile da realizzare.

«Sul fatto che il Ponte sia irrealizzabile sotto il profilo tecnico concordano molti ingegneri strutturalisti», spiega Domenico Gattuso, ordinario di Tecnica ed economia dei trasporti all'Università Mediterranea di Reggio Calabria. «Lo stesso ingegnere Remo Calzona, coordinatore del team di progetto dello Stretto di Messina, ha affermato che l'attuale pro- ➔



getto a campata unica non sta in piedi». Eppure l'idea della grande opera continua a imperversare sulla stampa nazionale e, soprattutto, locale. Il governo in carica l'ha inserito tra le priorità e il ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, ha già annunciato la posa della prima pietra «entro due anni».

Il miraggio del Ponte ignora la realtà delle infrastrutture che dovrebbero servirlo. «Le autostrade siciliane e calabresi versano in gravi condizioni, mentre i servizi ferroviari sono stati falciati», continua Gattuso. «L'aeroporto dello Stretto è in stato comatoso, quello di Catania è sottodimensionato». È facile, perciò, immaginare quanto, in Sicilia come in Calabria, la perplessità la faccia da padrona. Anche nel mondo ecclesiastico. Da entrambe le diocesi metropolitane dello Stretto, infatti, i vescovi esprimono perplessità sulla costru-

DUE DIOCESI, UNO STRETTO
L'attracco di un ferry boat a Villa San Giovanni. Nella pagina accanto, dall'alto: l'arcivescovo di Reggio Calabria, Fortunato Morrone; monsignor Giovanni Accolla, arcivescovo di Messina.

zione della grande opera. E invocano, piuttosto, un impegno per le emergenze reali del territorio.

Per verificare di persona, prendiamo l'aliscafo da Reggio e in 45 minuti siamo dall'altra parte dello Stretto. A due passi dal porto c'è l'episcopio messinese, dove ci attende monsignor Giovanni Accolla, arcivescovo di Messina. «Allora, lo facciamo questo Ponte?». L'accento è siciliano, anche se non messinese ma siracusano. Socievo-

le e informale, monsignor Accolla ci dice subito che prima di valutare qualunque opera «è necessario considerare il territorio e la gente che ci vive». Nominato vescovo da papa Bergoglio nel 2016, da sei anni vive a Messina e, ammette, «raggiungo più facilmente Siracusa che un'area estrema della città».

La sua diocesi è ampia e diversificata: da Taormina all'arcipelago delle Isole Eolie, dove l'industria del turismo raggiunge vette al limite del lusso, passando per Giampìli, nota alla cronaca per uno dei disastri naturali più gravi degli ultimi tempi. «In quest'area c'è una difformità notevole sia per la morfologia del territorio, sia per il tipo di vita che si conduce», ci fa notare. «Non dico che il Ponte non si debba fare ma, da un punto di vista sociale, la priorità oggi è investire nelle infrastrutture esistenti».

Della stessa opinione è monsignor Fortunato Morrone, alla



guida dell'arcidiocesi di Reggio Calabria-Bova da circa un anno e mezzo. Morrone è calabrese di Isola Capo Rizzuto ma, avverte subito, la Calabria è lunga e divisa, perciò sta ancora imparando a conoscere questo pezzo della sua regione. È un uomo gentile e assai umile, eppure i suoi occhi brillano di vivacità. Ci accoglie nella sua stanza personale, nell'episcopio del Duomo reggino, e risponde con fare calmo e curioso alle nostre domande mentre, tra i tanti libri, una chitarra classica ci osserva da un muro della stanza.

«Personalmente, da uomo che vive il suo quotidiano in questa terra, sono perplesso», dice. «La mia perplessità è di ordine non tanto economico, ma culturale. Chi propone questa grande opera lo fa in chiave emotiva: collegando finalmente le due sponde, l'Italia si unirebbe... anche se comunque

————— **«NON ABBIAMO BISOGNO DI UN PONTE, MA DI UN SISTEMA DIVERSO CHE TUTELI IL TERRITORIO. PICCOLE OPERE MA PUNTUALI, UN PASSO DOPO L'ALTRO»**

rimarrebbe fuori la Sardegna», scherza. Poi si fa serio: «Non abbiamo bisogno di un Ponte, ma di un sistema diverso che tuteli il territorio. Piccole opere ma puntuali, un passo dopo l'altro».

Oltre a essere stato a lungo parroco in Calabria, Morrone è stato docente di Teologia sistematica all'Istituto Teologico Calabro, viaggiando per anni tra Catanzaro e Isola Capo Rizzuto. «Non sono un tecnico, ma venendo da ↔

IL PONTE IN CIFRE TUTTE LE OBIEZIONI ALLA "GRANDE OPERA"

di Tiziana Barillà

Irrealizzabile. La difficoltà per il progetto del ponte a campata unica sta nella "luce libera", e cioè nella distanza tra i piloni di appoggio, che è di 3,3 chilometri. Un'infrastruttura senza precedenti. Finora i ponti più lunghi del mondo (con strada e ferrovia insieme) sono il Seto Ohashi Bridge e il Tsing Ma Bridge: con luci rispettivamente di 1.100 e 1.377 metri. La soluzione a tre campate, invece, è stata scartata per via della dimensione dei piloni (400 metri sotto il mare) e per i numerosi problemi geologici.

Inutile. I traffici stimati a regime risultano di entità modesta con una tendenza decrescente nel tempo, dato l'aumento del traffico aereo per i passeggeri e marittimo per le merci. Solo per fare un esempio, tra il 1995 e oggi, sullo Stretto si sono persi 3,4 milioni di passeggeri (-25 per cento).

Oneroso. Si parla di 6-7 miliardi e, per questo investimento, fino a oggi non si è registrato nessun impegno da parte di investitori privati in *project financing*. Perciò l'investimento graverebbe sulle sole finanze pubbliche.

Impattante. Il Ponte rimetterebbe in circolo automobili e mezzi pesanti là dove le scelte degli ultimi tempi stanno riuscendo a diminuire le emissioni. Grazie ai servizi rotaia-rotaia e alle "autostrade del mare", infatti, in Italia sono stati spostati sulle rotte marittime circa 1,7 milioni di mezzi pesanti, abbattendo due milioni di tonnellate di CO₂.

La soluzione alternativa. Meno impattante e di veloce realizzazione, un'alternativa sarebbe una nuova flotta navale strutturata e ben dimensionata.

«SERVE ATTENZIONE AI GIOVANI, PERCHÉ RISCHIAMO DI AVERE UN PONTE FISICO E, CONTEMPORANEAMENTE, DI ROMPERE UN PONTE TRA LE GENERAZIONI»



lunghe esperienze sulla Statale 106 ionica, mi chiedo: perché non realizzare le opere infrastrutturali di cui abbiamo davvero bisogno? Quaggiù siamo sempre stati trattati da gente di “un'altra Italia”. Il collegamento tra Taranto e Reggio Calabria è un disastro, sarebbe interessante se gli amici politici, animati da belle intenzioni, si prendessero una giornata per attraversare – rispettando i limiti di velocità entrando nei tanti centri abitati – la Statale 106, che ancora oggi è definita non a caso la “statale della morte”».

Per Morrone come per Accolla, il problema è culturale. Il Ponte dovrebbe essere una spinta, un ideale che fa da traino a un progetto di più grande respiro. «Prepariamo i territori a quell'obiettivo, anche culturalmente: nella mentalità smettiamo di attendere che arrivi “l'uomo della provvidenza” a toglierci le castagne dal fuoco e cominciamo a muoverci noi. Se accanto alle strutture e alle infrastrutture si crea questo cambiamento culturale, forse alla fine non ci sarà bisogno nemmeno del ponte fisico perché sarà possibile attrezzare lo Stretto in un sistema nuovo. Abbiamo gli strumenti anche tecnologici per farlo». Perciò, «il governo italiano che vuole impegnarsi in questa terra dovrebbe pensare non alla “grande opera” ma all'insieme delle opere necessarie. Fare le “piccole opere” significa dare spazio alla grande opera.

RISCHIO TERREMOTI

Sopra: un traghetto attraversa lo Stretto. A destra: una esercitazione sisma nello Stretto alla direzione della Protezione civile di Reggio Calabria.

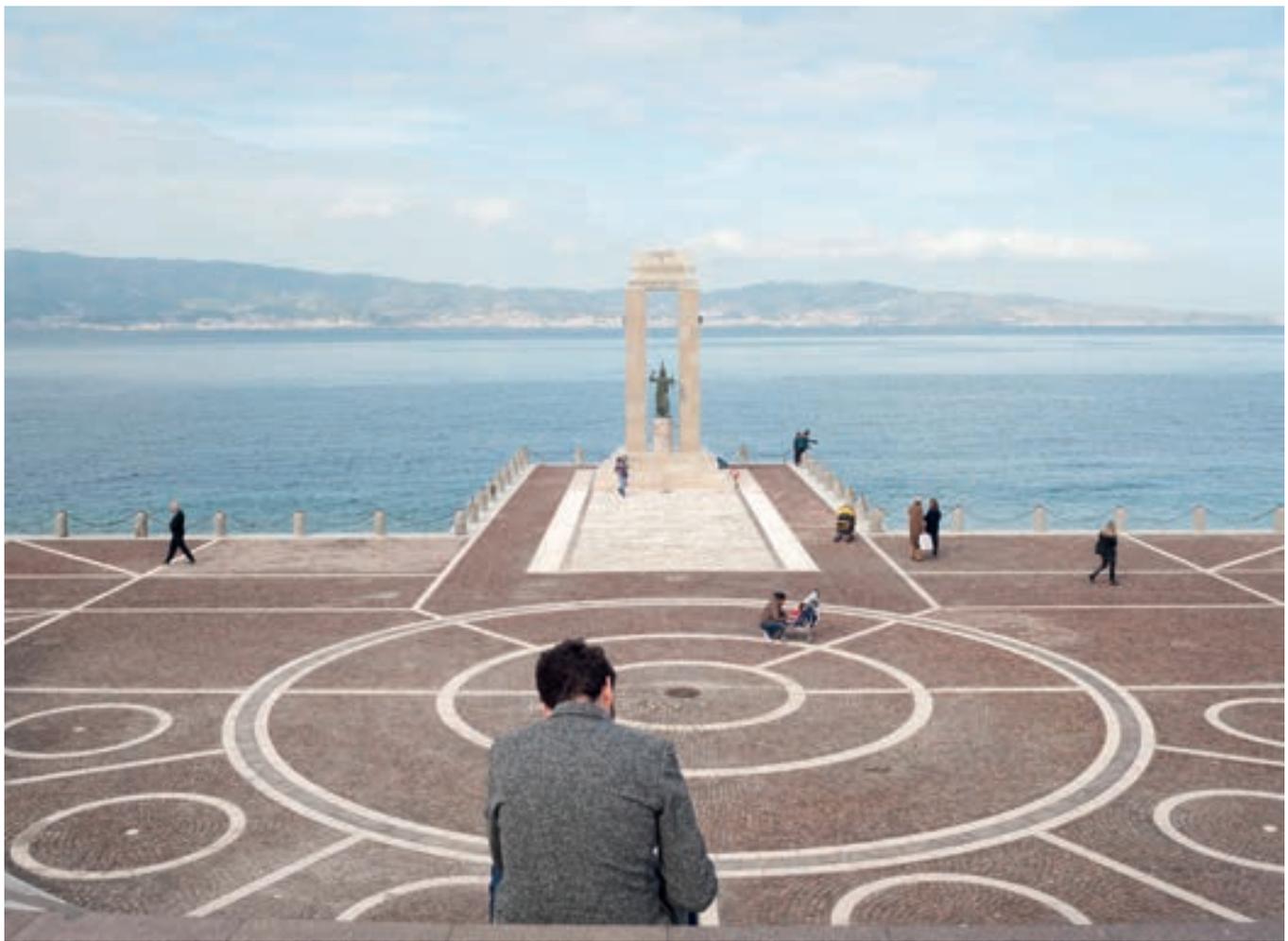


Anzi, messe insieme le piccole, diventano esse stesse la “grande opera”. Che sia un ponte ideale e ci si metta a lavorare ai pilastri».

Di pilastri a cui lavorare, in Calabria e Sicilia, ce ne sono parecchi. Ma ce n'è uno in particolare che preme a monsignor Accolla: «L'attenzione ai giovani, perché rischiamo di avere un ponte fisico e, contemporaneamente, di rompere un ponte tra le generazioni. Sappiamo bene che entrambe le regioni hanno grosse difficoltà su servizi sanitari e istruzione. Subiscono un grave spopolamento e si corre il rischio di invecchiamento dei piccoli centri urbani. Siamo diventati meta per i profughi delle parti più povere dell'Africa, ma restiamo anche luoghi di emigrazioni per i nostri giovani. Sono questi i ponti che hanno priorità. Ma se già di quello fisico si parla da tanto, per “ponti” come questi ci vuole molto tempo».

Prima di salutarci, monsignor Accolla ci invita a visitare il piccolo santuario di Dinnammare, 1.200 metri di altitudine alle spalle della città di Messina. Da lì una vista mozzafiato racchiude l'intera area dello Stretto: da Capo d'Orlando fino all'Etna e Lamezia Terme. L'Area dello Stretto è insieme una città e un patrimonio storico e naturale. La sua unicità, a partire dagli anni Ottanta, ha trovato anche un fondamento scientifico grazie alle ricerche del professor Daniele Castrizio, storico di “cittadinanza strettense” che vive a Reggio e insegna Numismatica Medievale a Messina.

Lo incontriamo a San Paolo dei Greci, dove è pope della chiesa greco-ortodossa di Reggio, nella periferia sud della città. Seduti in una sala, con innanzi una magnifica iconostasi, Castrizio pesca dai suoi ricordi di laureando. La sua tesi all'Università di Messina è



il primo studio accademico sulla numismatica bizantina. Nemmeno la sua professoressa conosceva l'argomento, lo ammise e andarono in biblioteca a cercare libri.

Studiando, si accorse che l'intera bibliografia sulla monetazione bizantina dell'Italia del Sud era sbilanciata dal punto di vista politico: veniva separata in Calabria e Sicilia, eppure i dati di Reggio erano uguali a quelli di Messina e Catania, mentre i dati di Palermo, così come quelli di Catanzaro e Cosenza, erano differenti. «Partendo da questa intuizione, feci una ricerca sull'area di circolazione monetaria dello Stretto che non era solo di monete ma anche di idee, matrimoni, cibo, dialetto. Per la prima volta l'Area dello Stretto venne identificata da un punto di vista scientifico».

«Siamo una città unita dal mare, da secoli», afferma Castrizio. «E se incrementassimo i

UNA TERRA INCANTATA POPOLATA DA MITI

Le coste della Sicilia viste dal Lungomare Falcomatà, di Reggio Calabria. Il lungomare del capoluogo calabrese è considerato «il chilometro più bello d'Italia».

collegamenti saremmo davvero un'unica città. È questo il punto verso cui tendere. Avremmo anche i numeri per diventare una regione autonoma. Ma c'è un grosso problema culturale italiano: si è fatta strada l'idea per cui a problemi complicati si debbano trovare soluzioni semplici. Non risolveremo i problemi di Reggio né di Messina con il ponte, né con nessuna altra grande opera. Anzi, in realtà, questa opera più

che unire dividerebbe le città, isolandole».

Nel 2013, questo pezzo di terra — che ha ispirato Omero, Nietzsche, Pascoli, Goethe — è quasi entrato sotto la protezione dell'Unesco come patrimonio immateriale dell'umanità. Nello Stretto c'è una città abitata non solo da persone, ma anche da miti e leggende. E un patrimonio storico e naturale impareggiabile. Scilla e Cariddi, la Fata Morgana, la leggenda di Colapesce e le storie di Giufà, il mito di Kronos, Ulisse e le Sirene, il passaggio di San Paolo, l'attraversamento sulle acque di san Francesco di Paola, solo per citarne alcuni. Lo Stretto presenta, poi, un habitat naturale significativo, dove sopravvivono specie di eccezionale valore universale. Qui le coste che si interrompono in Africa riprendono in Sicilia e proseguono in Aspromonte. ⇨



Il tema della violazione del patrimonio naturale è oramai relegato a punto di secondaria importanza, ma secondario non è.

Cosa significherebbe costruire un'opera così grande per questo habitat? L'Area dello Stretto è composta da correnti marine particolari, l'incontro del mare Tirreno con lo Jonio costituisce un *unicum* dal punto di vista della flora e della fauna marina. Una parte significativa di questi esemplari è esposta alla fondazione Horcynus Orca di Torre Faro. Specie uniche che richiamano alla mente i miti e le leggende. Un patrimonio della cultura popolare che rischia di non giacere nemmeno più in fondo al mare. L'habitat, quindi, subirebbe ulteriori trasformazioni, che andrebbero ad aggiungersi a quelle già causate dall'innalzamento della temperatura dell'acqua nel mare.

CEMENTIFICAZIONE SELVAGGIA

Impianto di canalizzazione delle acque, parte delle opere per la messa in sicurezza di Giampilieri (Messina), che nel 2009 fu colpita da un'alluvione che provocò 37 vittime.

«Occorre difendere l'unicità dello Stretto», dice sicuro Antonino Mantineo, messinese che come Castrizio (e molti altri) attraversa quotidianamente lo Stretto per insegnare Diritto ecclesiastico e canonico all'Università degli studi Magna Graecia di Catanzaro. Per commentare l'impatto del ponte sull'Area dello Stretto, il professore si affida a un versetto della Genesi: «Il Signore Iddio adunque prese l'uomo, e lo pose nel giar-

dino d'Eden, per lavorarlo, e per custodirlo» (2,15). «Per secoli, se non millenni, questo versetto ha dato adito a una versione antropocentrica del rapporto tra l'uomo e la natura», spiega. «Come se l'uomo dominando la natura potesse non solo assoggettarla ma addirittura usarle violenza, sfruttarla fino a impoverirla, defraudarla delle sue risorse naturali».

La sua comunità ecclesiale di base, chiamata Nuovi Orizzonti e guidata dal padre gesuita Felice Scalia, ha preso una posizione insolitamente decisa. «Il nostro è un No secco al Ponte», dice Mantineo. «Siamo chiamati a prenderci cura di un territorio che va consegnato alle prossime generazioni. Il rapporto va invertito, non già dominatori, ma custodi e curatori della natura. Quel versetto di Genesi colloca l'uomo in un giardino e lo invita a prendersene cura, non a farne scempio».