

## A chi serve IL PONTE SULLO STRETTO

Dà una parte c'è chi considera l'opera un'opportunità per unire Calabria e Sicilia. Dall'altra chi preferirebbe puntare su **alternative meno costose**. Ma ora che il **governo** ha rilanciato il progetto, l'Italia si divide. E qui due tecnici spiegano le ragioni

DI *Valentina Calzavara*



5

Il progetto del ponte sullo stretto di Messina in un'immagine realizzata al computer

**P**erfino l'imperatore Carlo Magno, 1.200 anni fa, aveva sognato di unire la Sicilia al resto del continente. Facendo un salto nella storia recente del nostro Paese, l'idea di costruire il ponte sullo Stretto di Messina ha assunto un tono meno epico. Se ne parla da anni, ogni governo torna a discutere dell'opera, ma finora sono stati prodotti montagne di progetti e poco altro. Anche l'attuale esecutivo ha annunciato di volerlo realizzare. Si calcola un costo complessivo di circa 4 miliardi di euro, ma molti stimano almeno il doppio per arrivare a collegare Sicilia e Calabria.

Quali caratteristiche avrebbe la struttura? Sarebbe il ponte più lungo del mondo, con un'unica campata di 3.300 metri, sospesa nel vuoto e candidata a superare ogni record. Sessanta metri di larghezza, torri di sostegno alte 380 metri, sei corsie stradali e due binari ferroviari, con una portata di 6 mila veicoli l'ora e 200 treni al giorno.

Un'opportunità da cogliere oppure da accantonare? «A mio avviso si tratta di un progetto positivo che farà da volano all'economia e allo sviluppo del Sud Italia», sottolinea Gian Paolo Cimellaro, docente di Ingegneria Sismica del Politecnico di Torino. Per spiegare i benefici dell'opera, l'esperto ricorda quanto accaduto in California con la realizzazione del Golden Gate Bridge di San Francisco. «In quell'occasione si è creato un indotto significativo. L'architettura è diventata un polo di attrazione turistica e allo stesso tempo ha coinvolto le università locali, favorendone la crescita. Questo potrà accadere anche per il ponte sullo Stretto di Messina, con un effetto positivo per tutto il territorio», spiega Cimellaro. Il presidente del Consiglio Matteo Renzi

ha inoltre sottolineato l'importanza strategica dell'opera, stimando sei anni per la sua realizzazione e la creazione di 100 mila posti di lavoro. Una boccata d'ossigeno che dovrebbe rimettere in moto il Mezzogiorno.

Ma i pareri non sono tutti favorevoli e c'è chi denuncia l'impatto ambientale e i rischi di edificare in una delle zone più sismiche d'Italia. Resta poi un altro nodo da sciogliere: nel 2005 l'appalto per il ponte sullo Stretto è stato vinto dal consorzio d'impresе Eurolink. Dopo aver versato 350 milioni di euro, nel 2012 il governo ha annullato il contratto ed Eurolink ha chiesto un risarcimento di 790 milioni di euro per la mancata costruzione dell'opera. «Per la sua travagliata vicenda, il ponte sullo Stretto potrebbe essere definito il Ponte dei Sospiri, come quello percorso dai carcerati a Venezia. Ritengo che, prima di decidere se costruirlo o meno, bisognerebbe fare un'accurata analisi del rapporto costi-benefici attraverso una gara internazionale. Non si può concepire un'opera di tale portata senza sapere quale sarà la spesa per i contribuenti e senza valutare che esistono alternative, dai voli low-cost alle navi per trasportare persone e merci», spiega Marco Guido Ponti, professore ordinario di Economia Applicata al Politecnico di Milano. «E poi non dobbiamo dimenticare che qualsiasi ponte è un'infrastruttura straordinariamente complicata sul piano tecnico, che potrebbe dare luogo a spiacevoli sorprese. La storia ci insegna che spesso il livello di utilizzo delle grandi opere viene sovrastimato mentre i costi di realizzazione lievitano a dismisura». Troppo presto per trarre conclusioni. Tra qualche mese, garantisce il governo, verrà presentato lo studio di fattibilità dell'opera. Sarà davvero questa la volta buona? ■