

approfondimento

Tra sostenitori e fautori del no, l'opera continua a dividere l'opinione pubblica. Anche se per molti, oggi, si tratta di un modo antiquato di concepire lo sviluppo. Una lettura dell'ultimo libro di Aurelio Angelini

Anna Re

Il ponte sullo stretto di Messina nasce dall'idea, di origini immemorabili, di collegare in modo stabile la Sicilia al continente. I primi progetti risalgono all'epoca dei Romani che avevano pensato e, forse, realizzato un ponte su barche. Questa soluzione, quasi banale, avrebbe però impedito il transito delle navi nello Stretto. Si dice, infatti, che essi fossero riusciti a far transitare le truppe su un ponte di barche e botti. Il tentativo è raccontato da Plinio il Vecchio che narra della costruzione, voluta dal console Lucio Cecilio Metello (251 a.C.), di un ponte fatto di barche e botti per trasbordare dalla Sicilia 140 elefanti catturati ai cartaginesi.

Da allora i tentativi di collegare le due sponde di terra sono stati innumerevoli, ma di ponti nessuna traccia.

Il mitico Ponte sullo Stretto di Messina di Aurelio Angelini propone un'accurata analisi e ricostruzione della controversa vicenda legata alla costruzione dell'opera, al suo impatto ambientale, ai rapporti tra Sicilia e continente, alle spese ingenti che tale progetto porta con sé. Il volume è arricchito da una presentazione di Giovanni Puglisi, un'introduzione di Osvaldo Pieroni e una postfazione di Emanuele Sgroi.

«I movimenti che in questi anni si sono battuti contro la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina hanno fatto leva, oltre che sull'impatto ambientale dell'opera, sull'attuale gap infrastrutturale tra Sud e Nord del Paese che ha allontanato sempre di più la Sicilia dal resto dello stivale – scrive Giovanni Puglisi –. La domanda a cui oggi dobbiamo dare una risposta è quella di come riavvicinare la Sicilia al resto del Paese e se, per far questo, è sufficien-



Il ponte sullo Stretto di Messina Un'avventura millenaria

te velocizzare il tratto di tre chilometri della traghettata, sfidando le conseguenze paesaggistiche e ambientali, oppure scegliere un'altra strada, dopo un'attenta analisi di costi-benefici. L'elenco di quali grandi opere e infrastrutture bisognerebbe realizzare in Sicilia e in Calabria sono più che note, a partire dalla bestia nera delle infrastrutture italiane, la Salerno-Reggio Calabria, per arrivare al raddoppio dei binari ferroviari in Sicilia.

Di faraonico ci sono solo i profitti

Il sogno di buona parte dei siciliani di collegarsi al continente attraverso un ponte ha però finora prodotto solo profitti faraonici e costi senza ricavi, se non talora di natura "politica".

Aurelio Angelini cerca di dipanare e spiegare l'intricato evolversi dell'avventura. Si parte da una storia del luogo e della letteratura, che ha contribuito alla costituzione del mito del ponte, soffermandosi anche sull'ambiente naturale di questi luoghi. È proposta una selezione di brani letterari in cui viene citato lo stretto e le sue bellezze.

Vengono poi descritti i primi progetti che si sono succeduti alimentando il dibattito politico e scientifico nel tempo. Si presentano anche studi di esperti – ingegneri, tecnici, geologi, ma anche economisti e industriali – che si sono interessati alla questione, manifestando spesso pareri altamente discordanti. Emerge anche

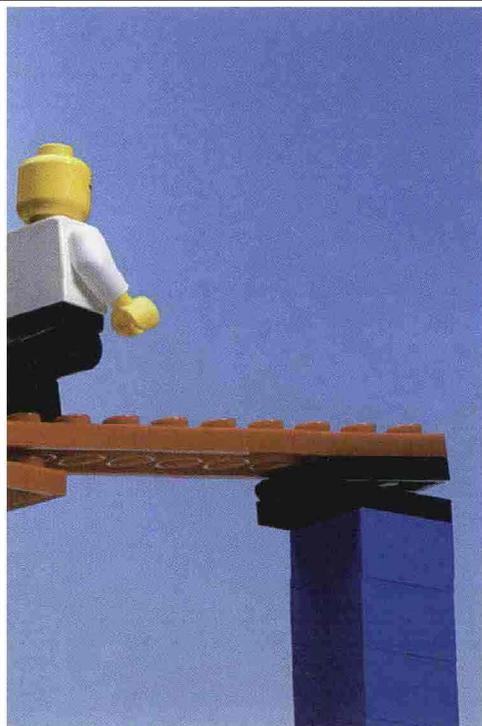
l'enorme quantità di soldi pubblici utilizzati per un progetto sempre annunciato ma mai veramente cantierizzato.

Il volume fornisce un'immensità di dati, cifre, informazioni e testimonianze che dimostrano un lavoro rigoroso e puntuale su tutte le fonti a disposizione, anche iconografiche, indispensabili per comprendere al meglio l'evoluzione del progetto di un'opera ciclopica perlomeno nelle intenzioni. L'autore propone volutamente un'obiettivo esposizione di fatti perché il lettore possa decidere autonomamente la sua posizione, prendendo atto di tutte le fasi che si sono succedute e delle scelte che sono state operate.

Interessante l'Appendice dove, in forma schematica, vengono elencate le posizioni pro e contro il ponte e la cronologia così complessa che ne caratterizza la storia. Si scopre così che i sostenitori del ponte ritengono che sia tecnicamente fattibile e gioverebbe al Meridione d'Italia. L'opera rappresenterebbe un monumento, un simbolo. Darebbe impulso all'economia del Sud, stimolandone la produzione agricola e industriale e garantirebbe maggiore facilità di trasporto. Rappresenterebbe poi un potente volano per lo sviluppo del settore turistico, sfatando la visione di un'Italia in perenne ritardo e inconcludente, e risulterebbe un asse di comunicazione strategico per l'Europa, rompendo l'isolamento fisico e culturale della Sicilia.

Anche da un punto di vista economico si ritiene che avrebbe un impatto posi-

approfondimento

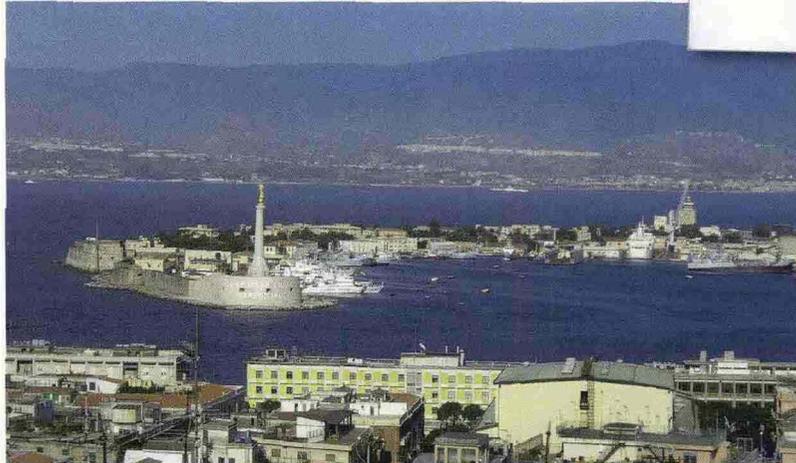


vo favorendo gli investimenti e creando l'area metropolitana Messina-Reggio Calabria. Ci sarebbe anche una forte ricaduta produttiva in fase di costruzione con impiego di notevole manodopera (40.000 unità). Il ponte rappresenterebbe l'elemento centrale della più importante città-regione del Mediterraneo, un nodo fondamentale del collegamento tra Europa centrale e Africa ed eliminerebbe una strozzatura lungo uno degli assi di comunicazione più importanti per l'Europa e i suoi collegamenti con Africa e Medio Oriente. Contribuirebbe inoltre a spostare il baricentro dell'Europa più a Sud. La sua costruzione sarebbe strettamente collegata a un piano infrastrutturale stradale, ferroviario e marittimo più ampio per la Sicilia e per la Calabria.

Le molte alternative

I fautori del no al ponte sostengono prima di tutto che la tenuta nel tempo

Il porto di Messina



è a rischio per fenomeni geotettonici e sismici. Le Valutazioni Ambientali Strategiche che sono state fatte sono superficiali e lacunose. Il ponte modificherebbe la percezione del luogo – nodo di culture mitologiche – che storicamente ha una grande forza evocativa. L'impatto ambientale, poi, sarebbe notevole: metterebbe a rischio la conservazione di ambienti umidi, marini e costieri eccezionali, essendo baricentro di un importante sistema di aree protette: Nebrodi, Aspromonte, Etna, Alcantara, Eolie, Isola Bella e RNO Laguna di Capo Peloro e punto di transito fondamentale per le migrazioni di numerose specie.

Si ipotizza poi una scarsa ricaduta occupazionale. E si crede fortemente nell'insostenibilità economica del progetto: più di cento anni il tempo stimato dell'ammortamento finanziario ed elevati i rischi di infiltrazioni mafiose negli appalti. Inoltre l'investimento graverebbe tutto sullo Stato non riuscendo ad attrarre investitori privati.

Le regioni interessate sono caratterizzate da un'inadeguatezza del sistema dei trasporti, sarebbe pertanto più urgente potenziare e modernizzare la rete ferroviaria, navale e stradale di Sicilia e Calabria (in Sicilia la velocità commerciale sulla rete ferroviaria è di 24 Km/h).

Va aggiunto che la costruzione del ponte non cambierebbe in modo rilevante i tempi di attraversamento dello Stretto: rappresenterebbe una mera operazione di immagine. Inoltre potrebbe frenare lo sviluppo di un sistema di trasporto merci sostenibile privilegiando la gomma, al contrario di quanto concepito

nel *Libro Bianco* della Commissione della Comunità Europea. Bisogna invece puntare sulla diversificazione di modi, mezzi e vie di comunicazione tra Sicilia e continente. La soluzione alternativa proposta è potenziare la multimodalità, realizzando un sistema integrato basato su una rete infrastrutturale, che possa migliorare l'intera rete dei trasporti in Sicilia e in Calabria.

Infine il ponte rappresenta un modo di pensare antiquato e non è appoggiato dalle comunità e dagli enti locali. Si deve puntare sull'idea di un grande spazio per la sostenibilità, che diffonda la cultura della prevenzione e della cura.

Sarà la storia a dirci chi ha ragione, o meglio chi l'avrà vinta in quest'avventura millenaria. Il fatto è che con l'ultimo governo Berlusconi si è ritornati a parlare di ponte. Ne aveva parlato il Cavaliere in campagna elettorale, sostenendone la costruzione in caso di vittoria del centro-destra, e il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, aveva annunciato al suo insediamento la sicura messa in cantiere dell'opera entro il 2009. Ma ancora oggi la questione è confusa e l'avvio dei lavori è continuamente rallentato. ■

Aurelio Angelini

Il mitico Ponte sullo Stretto di Messina.

Da Lucio Cecilio Metello ai giorni nostri:

la storia, la cultura e l'ambiente

Franco Angeli, 2011

pp. 288, 28 euro



Aurelio Angelini.

Docente di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio nell'Università di Palermo e di Ambiente e Sviluppo sostenibile nell'Università IULM di Milano, è presidente del comitato scientifico UNESCO-DESS e direttore della Fondazione UNESCO Sicilia. Tra le

sue pubblicazioni: *Manuale di ecologia, sostenibilità ed educazione ambientale* (con P. Pizzuto), 2007; *Il Futuro di Gaia*, 2008; *Il Piano di gestione UNESCO Isole Eolie*, 2008; *Linee Guida per l'interpretazione ambientale delle aree protette*, 2008; *L'uso della biodiversità in Sicilia*, 2009; *Differenza e Gap di genere*, 2009; *N ulla si butta, tutto si ricicla*, 2009.

