

**SEI MILIONI
DI VEICOLI ALL'ANNO
E 60 mila treni. Questa
è la capacità di transito
prevista per il Ponte
sullo Stretto, i cui
lavori di realizzazione
dovrebbero cominciare a
luglio del prossimo anno.
Con una previsione di
costo dell'opera di 13,5
miliardi, a fronte degli
8,5 stimati nel 2011.**

INTANTO I PONTI VENGONO GIÙ

È ormai un incubo, figlio di una situazione di forte degrado del territorio nazionale, un dissesto idrogeologico che non risparmia alcuna regione d'Italia con pesanti ripercussioni anche sulle malconce infrastrutture del Paese.

Basta una forte pioggia e sono disastri, con danni ingenti. Il più recente in ordine di tempo, ha colpito, l'ultimo lunedì di ottobre, l'Emilia Romagna, territorio già messo a dura prova dalle inondazioni della primavera scorsa. Il maltempo e le forti piogge abbat-

tutesi in particolare nella zona occidentale della regione, nel parmense e nel piacentino, hanno infatti provocato il

cedimento di un pilone e il conseguente crollo parziale del ponte di Ozzanello, sul torrente Sporzana, che collega i territori di Fornovo e Terenzo.

Nello stesso giorno, sempre nel parmense, si è registrato un secondo crollo. A cedere è stato il ponte che attraversa il torrente Baganza a Marzolaro, frazione del comune di Calestano.

Fortunatamente, in entrambi i casi non si sono registrati danni alle persone, ma la grande paura continua.



MA A CHI
SERVE

DAVVERO?

Quella che il Ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini presenta come la più grande opera green al mondo, viene invece bollata come del tutto inutile da Legambiente. Che a proposito del Ponte sostiene che...

Con l'attenzione dei media focalizzata sul conflitto in Medio Oriente (che ha scalzato dalle prime pagine dei quotidiani l'altrettanto cruenta guerra in Ucraina) e il Governo impegnato a limare il testo di una manovra che ha portato fibrillazioni pure dentro la stessa maggioranza dell'esecutivo Meloni, la questione del Ponte sullo Stretto sembra essere passata in secondo piano, almeno nel dibattito pubblico.

Anzi, a dirla tutta, è scomparsa dai radar. Logico, visto l'incalzare della cronaca, ma anche tenuto conto del fatto che, dopo il sì del Senato alla costruzione dell'opera, l'avvio dei lavori di realizzazione è relativamente lontano, essendo previsto (dal ministro Salvini) a luglio del prossimo anno.

È davvero senza senso continuare a parlare di una simile cattedrale nel deserto (il Ponte sullo Stretto)

Legambiente

IL PIANO DI ANAS

Per strade più sicure

Fino al 2032 programmati investimenti per 64,5 miliardi

Manutenzione, ma non soltanto. Il piano industriale di Anas (Gruppo Fs Italiane) annunciato in occasione del Salone della Giustizia svoltosi a Roma da Aldo Isi, Ad della società che in Italia gestisce 32 mila chilometri di strade e autostrade, 20 mila tra ponti e viadotti e più di 2 mila gallerie, va oltre.

Si prevedono anche specifiche attività di monitoraggio delle infrastrutture, innovazione tecnologica, oltre a una serie di azioni mirate alla prevenzione, all'informazione, all'educazione alla sicurezza stradale e all'importanza della guida corretta.

Si tratta di un piano corposo «programmato fino al 2032 e sostenuto» spiega il numero uno di Anas «da investimenti per 64,5 miliardi di euro». Per rendere le nostre strade più sicure, sostiene Isi, «è fondamentale agire con determinazione sulla manutenzione programmata delle infrastrutture». Ambito all'interno del quale è prevista quest'anno «la pubblicazione di gare per 2,9 miliardi con 750 cantieri di nuova consegna, per un investimento di 1,8 miliardi di euro».

Altro im portante pilastro della strategia Anas dei prossimi anni è quello della sicurezza stradale. «Vogliamo offrire agli utenti un viaggio confortevole e sicuro». L'obiettivo, come da indicazioni della capogruppo Fs, è quello di ridurre del 50 per cento entro il 2030 le vittime di incidenti stradali per allineare l'Italia alle performance dei più avanzati paesi europei».

Franco Salvena

TRAGHETTI RO-RO PER LE MERCI

Per alleggerire lo spostamento delle merci e dunque il numero dei camion che quotidianamente si spostano tra Sicilia e Calabria nei due sensi, la combinazione treno più nave offerta dai traghetti Ro-Ro potrebbe essere una buona soluzione. A patto di acquistare moderni traghetti di 200 metri di lunghezza in grado di ospitare convogli ferroviari interi.



Nel frattempo il Ponte sullo Stretto ha ottenuto i finanziamenti necessari nella legge di Bilancio. Passaggio chiave per l'ambizioso progetto che Matteo Salvini, il principale sostenitore, ha commentato con evidente soddisfazione, e pure togliendosi qualche sassolino dalle scarpe, in un'intervista al Corriere della Sera pubblicata il 31 ottobre, nella quale il titolare del dicastero delle Infrastrutture sottolinea come con questo risultato «abbiamo smentito i veleni di chi non credeva alle risorse per il Ponte».

Opera, sono sempre parole di Salvini riportate dal quotidiano milanese, che «con una massiccia diminuzione di milioni di tonnellate di CO₂, porterà almeno 30 mila posti di lavoro», e conseguentemente

«una maggiore ricchezza per le famiglie per oltre 18 miliardi di euro, come illustrato anche da uno studio di Opeconomics».

Ma qualcuno parla di grande bluff

Considerazioni e numeri tuttavia non sufficienti a garantire al progetto un consenso plebiscitario. Il Ponte sullo Stretto è oggi, come lo è stato in passato e come probabilmente sarà anche in futuro, un'opera controversa e divisiva.

Tra le voci di chi non solo storce il naso, ma si oppone alla realizzazione del ponte c'è Legambiente, che nel dossier 2023 molto significativamente intitolato 'Il grande bluff' non ricorre a troppi giri di parole. «È davvero senza senso», si legge, «continuare a

parlare di una simile cattedrale nel deserto, visti i fallimenti che questo tipo di approccio ha avuto negli scorsi decenni. È però ripartita la retorica di questa 'grande opera' utile solo a sperperare altri soldi pubblici, oltre al miliardo di euro che fino a oggi sono costati studi, consulenze e stipendi della società Stretto di Messina, che di fatto ha distolto l'attenzione dalle vere priorità per far spostare persone e merci in modo civile e da paese moderno in Calabria e Sicilia».

Bocciatura senza se e senza ma per quest'opera di cui si parla, è il caso di ricordarlo, dal lontano 1968, quando con la legge 384 venne assegnato ad Anas, Ferrovie dello Stato e Consiglio nazionale delle ricerche, il compito di valutare



13,5 miliardi di euro il costo stimato del Ponte sullo Stretto, opere a terra comprese. La cifra potrebbe però lievitare a oltre 15 miliardi. Nel 2011 il costo era di 8,5 miliardi.

140 mila le tonnellate di CO₂ nell'aria che secondo il ministro Matteo Salvini si risparmierebbero.

20 minuti circa il tempo necessario per l'attraversamento dello Stretto a fronte dei circa 45 attuali.

15 miliardi di euro gli investimenti programmati sulla rete stradale in Sicilia.

12,8 miliardi quelli programmati invece per la Calabria (Statale 106 Jonica compresa).

la fattibilità di un collegamento fisso sullo Stretto tra Sicilia e Calabria.

Le fortissime riserve di Legambiente sul progetto del ponte toccano diversi aspetti, tra cui la sostenibilità ambien-

L'unica certezza è che si riattiva un carrozzone mangiasoldi, la Stretto di Messina Spa.

Agostino Santillo (Movimento 5 Stelle)

tale ed economica dell'opera. Sul primo punto, spiega il dossier, «qualunque sforzo per rendere sostenibile ambientalmente un'infrastruttura di questo tipo verrebbe annullato dall'impatto generato sulle due Zone di protezione speciale presenti (sul lato calabrese la Zps della Costa

Viola e su quello siciliano la Zps dei Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antenna a Mare e Area marina dello Stretto), oltre che da un sistema di ben undici Zone Speciali di Conservazione». E prosegue

poi il documento: «Nello Stretto si ha una delle più alte concentrazioni di biodiversità al mondo, e

già nel 2005 la Commissione europea era pronta ad aprire una procedura d'infrazione contro l'Italia per violazione della direttiva comunitaria Uccelli proprio in relazione al progetto del ponte a unica campata». Chiudendo così il capitolo sull'ecologia: «Di estrema rilevanza sarebbero

anche gli impatti sull'ecosistema marino».

C'è l'incognita dei costi

Per quanto riguarda invece la sostenibilità economica, Legambiente sottolinea come sia già stato speso «circa un miliardo di euro in progetti senza realizzare alcuna opera, mentre ancora non si ha idea di quanto effettivamente, a fine lavori, costerebbe (il ponte)» considerando che trattasi di opera passata «dai quasi 5 miliardi di euro del 2001 (delibera Cipe 121/2001) ai 6,3 miliardi stimati dalla Corte dei conti nel 2011, fino agli 8,5 miliardi dell'anno seguente», per arrivare agli attuali 13,5 miliardi di euro indicati dal Governo nell'allegato al Def (Documento economia

e finanza). Cifra, si legge nel dossier «superiore a quanto speso per realizzare l'alta velocità tra Torino e Milano (tratta tra le più costose del sistema Av in Italia)», che si ipotizza di recuperare col pedaggio per l'attraversamento e i benefici connessi al commercio e al turismo.

Resta il fatto che quella di Legambiente è una sonora bocciatura. Che peraltro fa il paio con le perplessità sulla sicurezza del Ponte sollevate in relazione alla sismicità dell'area. «Una zona», dice Carlo Doglioni, presidente dell'Istituto nazionale geofisica e vulcanologia, «notoriamente soggetta a terremoti tra i più forti che possano avvenire in Italia». C'è di che stare tranquilli.

Alberto Gimmelli