
La scommessa del ponte

Autore: Alma Pizzi Pasquali

Fonte: Città Nuova

Poche volte in Italia un'opera infrastrutturale è stata così dibattuta ed ha avuto fasi alterne di consensi e dissensi, come quella del ponte sullo Stretto di Messina. Ora c'è chi scommette che il ponte più lungo del mondo sarà realtà nel 2012. Il 1° agosto scorso il Cipe, Comitato interministeriale per la programmazione economica, ha dato via libera al progetto del ponte sullo Stretto di Messina, che rientra fra le grandi priorità infrastrutturali d'Italia, inserita fra le 18 opere strategiche a livello europeo, individuate dal Gruppo Van Miert, appositamente incaricato dall'Unione europea. Potrà così essere rispettata la tempistica che prevede la gara per l'affidamento dei lavori entro quest'anno, l'approvazione del progetto definitivo entro i primi mesi del 2005, subito dopo l'apertura dei cantieri, con il completamento dei lavori nel 2011 e la parziale apertura al traffico, che sarà totale nel 2012. Queste le previsioni. Siamo andati ad incontrare la persona che oggi più di altri si sta occupando di questo progetto faraonico, per farci dire quali sono a suo parere le opportunità connesse al ponte e per sottoporgli le critiche che ad esso vengono rivolte. Giuseppe Zamberletti, più volte ministro della Protezione civile e oggi presidente della società "Stretto di Messina SpA", ci riceve con la consueta gentilezza e con la passione che lo ha sempre contraddistinto, anche nei periodi più difficili della sua azione parlamentare, ai tempi dei terremoti del Friuli e del Belice. "Il ponte - ci dice - diventerà lo strumento per rivitalizzare e riequilibrare il sistema dei trasporti nonché per aggiornare le infrastrutture portanti del Mezzogiorno, avvicinando il Mediterraneo all'Europa". Secondo gli ambientalisti potrebbero esserci dei danni all'assetto naturale, sia marino che terrestre, provocati dalla costruzione del ponte di Messina. Come si pone la Società in merito a questa posizione? "Lo Studio di impatto ambientale ha ottenuto il parere favorevole della Commissione speciale di Via (Valutazione impatto ambientale) del ministero dell'Ambiente e recentemente la compatibilità ambientale da parte del Cipe. "Le prescrizioni e le raccomandazioni espresse dalla Commissione di Via non comportano modifiche significative al progetto e non ne stravolgono il costo. Ovviamente, verranno tutte considerate dalla Società in fase di progettazione definitiva. "Lo studio ha dimostrato che il ponte non ha interferenze significative con l'ecosistema esistente, tenuto conto dell'intero ciclo vitale di tutte le specie animali e le varie specie arboree, relativi microclimi ed ecosistemi. L'ambiente marino non subirà alcun impatto nella fase di costruzione del ponte e tanto meno nella fase di esercizio. "Una serie di ottimizzazioni tecniche sul nuovo progetto hanno permesso benefici in termini di impatto ambientale, grazie alla riduzione di 22 chilometri dei raccordi al ponte, e vantaggi paesaggistici con la scelta di gallerie per buona parte dei collegamenti viari e ferroviari previsti anziché tratti a cielo aperto". Il ministro dei Trasporti Lunardi ha recentemente annunciato che gli assi autostradali e ferroviari Salerno-Reggio e l'autostrada Palermo-Messina saranno pronti prima dell'apertura al traffico del ponte sullo Stretto. "Questa infrastruttura - ribadisce l'onorevole Zamberletti - trascinerà con sé la realizzazione di opere che senza un attraversamento stabile avrebbero scarso significato: ad esempio l'alta velocità ferroviaria Salerno- Reggio Calabria si allungherà fino alla Sicilia, rendendo possibile l'aggiornamento della rete ferroviaria siciliana, che in caso contrario rimarrebbe isolata". Cosa risponde a chi mette in dubbio l'utilità del ponte? "Il ponte è prima di tutto una risposta ad un bisogno. L'attuale sistema di attraversamento dello Stretto crea spesso disagi. In assenza di interventi la situazione è destinata a peggiorare e già prima del 2012 il traghetto non sarà in grado di soddisfare la domanda, come emerge dalla relazione del consulente, scelto dal precedente governo per compiere una analisi finanziario-economica e trasportistica del ponte. "Il collegamento stabile aperto 365 giorni l'anno 24 ore su 24 anzitutto porterà un contributo alla riduzione del deficit infrastrutturale che colpisce in particolare il

Mezzogiorno, creando le condizioni favorevoli per un rilancio economico e sociale dell'area, grazie al marcato aumento della capacità del sistema di trasporto. Infatti il ponte è un sistema di collegamento viario e ferroviario che consentirà di portare l'Alta velocità anche in Sicilia. Attualmente il transito di Eurostar è impossibile con i traghetti. "Per quanto riguarda le ricadute occupazionali per l'intero periodo di costruzione, gli studi stimano un incremento pari ad oltre 40 mila unità limitatamente alle regioni dello Stretto. "In fase di esercizio poi si attiverà un "effetto volano", in altre parole un moltiplicatore di sviluppo destinato a creare straordinarie ricadute, anche superiori a qualsiasi aspettativa positiva, sul sistema industriale ed economico del Mezzogiorno, determinando al contempo effetti positivi sullo sviluppo del territorio e nella vita quotidiana". Quanto agli aspetti sismici, il ponte sarà in grado di resistere senza danni a un sisma corrispondente a una magnitudo 7,1 della scala Richter (più grave del terremoto di Messina del 1908). "Su tale questione vorrei riprendere le recentissime affermazioni del professor Enzo Boschi, presidente dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia. Durante i "Seminari Internazionali sulle emergenze planetarie" di fine agosto ad Erice, Boschi ha dichiarato che "dal punto di vista sismico non ci sono controindicazioni", aggiungendo che "oggi la tecnologia è in grado di realizzare strutture capaci di sopportare sollecitazioni anche molto forti". E questo è un illustre parere tecnico che chiarisce senza ombra di dubbio la fattibilità tecnica del ponte in relazione ad eventi sismici". Il ponte è stato inoltre progettato per resistere a venti con velocità superiore a 216 chilometri orari (nella zona non è mai stata raggiunta una velocità di vento superiore ai 150 chilometri orari). Un'altra obiezione riguarda la "sostenibilità" dei cantieri; sono state prese iniziative in tal senso? "Le fasi di realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, date l'intrinseca complessità, le inedite dimensioni e le varie implicazioni dell'opera, vedranno l'espressione di capacità tecniche e gestionali del più alto livello, così da risultare, oltre che efficaci in termini tecnologici e di sicurezza, anche accettabili dal punto di vista programmatico, di impatto sul territorio e sull'ambiente e di redditività complessiva per tutti i soggetti coinvolti. "I cantieri saranno allestiti con criteri che, nel rispetto dei requisiti e delle necessità della costruzione, considerino e minimizzino anche l'impatto di tale presenza sul sistema urbano, territoriale e ambientale, in particolare allontanando dal sito del ponte gran parte delle attività produttive, che saranno svolte in cantieri remoti con evidenti vantaggi. "È stato pertanto necessario individuare un'ipotesi di cantierizzazione con soluzioni innovative, che minimizzino l'occupazione di aree e il traffico su gomma. Inoltre è stato studiato un sistema di approvvigionamenti che privilegi, per le movimentazioni più significative, il trasporto marittimo. "Le soluzioni studiate quindi offriranno una grande possibilità di sinergia e di sovrapposizione di attività simultanee, riducendo i tempi complessivi e l'impatto in termini di vivibilità del territorio". Quando la Sicilia sarà congiunta alla Calabria ed al resto del Continente attraverso il ponte, lo Stretto potrà essere attraversato in soli tre minuti sia dai treni che dagli autoveicoli. Gli aspetti economici della realizzazione di un'opera colossale, del costo di 4,6 miliardi di euro, non creano problemi: lo stato interverrà con soli 130 milioni. Tutto il resto è in parte garantito dagli azionisti della società Stretto di Messina: Fintecna, azionista di maggioranza con il 53,6 per cento, Rfi, Regione Calabria, Regione Sicilia, Anas, mentre il 60 per cento dei fabbisogni sarà coperto attraverso finanziamenti tipo project finance, contratti sul mercato internazionale dei capitali: "Le risorse destinate al ponte - sottolinea Giuseppe Zamberletti - rappresentano un investimento imprenditoriale e non un contributo a fondo perduto. Infatti, anche se il capitale di rischio proviene in parte da società a controllo pubblico, il suo impiego è disciplinato da logiche di mercato. In sostanza i finanziamenti sono garantiti dai flussi finanziari generati dalla gestione dell'opera". Ai futuri fruitori del ponte sullo Stretto interessa sapere quali tariffe dovranno pagare: per i veicoli stradali verrà applicata la tariffa praticata attualmente dai servizi di traghetti attraverso lo Stretto, mentre per i treni l'attuale tariffa verrà incrementata di una maggiorazione connessa al risparmio di tempo di oltre due ore, rispetto ai tempi odierni di trasferimento ferroviario. Dal 1968, data del primo concorso internazionale bandito dall'Anas per un collegamento viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente, sono passati 25 anni di progetti e dibattiti; ora siamo nella fase operativa, fra poco meno di dieci anni il passaggio sul ponte entrerà

nelle abitudini quotidiane di migliaia di persone, che dimenticheranno presto le ore passate a traghettare e i relativi disagi, nonché le tante controversie connesse all'opportunità di quest'opera. AL "PROGETTO PONTE" hanno lavorato negli anni oltre 100 fra i migliori ingegneri e professionisti italiani ed internazionali; tutti gli aspetti che possono apparire critici sono stati attentamente valutati e risolti. Il ponte sospeso avrà una campata unica di 3.300 metri di lunghezza, che rappresenta la luce centrale più lunga del mondo (i maggiori grandi ponti sospesi hanno luci centrali ben più limitate, come i 1.991 metri dell'Akashi Kaikyo in Giappone, i 1.624 del Great Belt in Danimarca, i 1.410 dell'Huber in Gran Bretagna e i 1.385 del Jiangyn in Cina). La lunghezza complessiva è di 3.666 metri, tenuto conto delle due campate laterali sospese, e la larghezza è di 60 metri; le due torri laterali sono alte 382,60 metri, per consentire una più efficace navigazione sotto il ponte; il sistema di sospensione è assicurato da due coppie di cavi d'acciaio ciascuno del diametro di 1,24 metri.