volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Quel fantomatico ponte tra Scilla e Cariddi resuscitato da Matteo Salvini

Autore: Giuseppe Cassini

Il ministro Salvini ha l'invidiabile capacità di parlare alla pancia di chi lo vota facendogli credere di parlare alla testa. Forse è questo il motivo per cui molti elettori non si sono ancora ribellati – in quanto contribuenti – alla strabiliante decisione del ministro di resuscitare e rifinanziare lautamente la società "Stretto di Messina Spa", che il governo Monti aveva liquidata nel 2012. Non solo è rinata la Società, ma rinato è anche il suo amministratore delegato, Pietro Ciucci (sì, lo stesso Ciucci che aveva diretto l'Anas per anni). Si ha l'impressione di riavvolgere una pellicola all'indietro. Fino al 2012 la Società ci era costata circa 400 milioni di euro in carte, prebende e bozze progettuali; seguendo lo stesso andazzo ne dilapideremo altrettanti. O anche di più se al consorzio Eurolink, vincitore a suo tempo della gara d'appalto, non verrà concesso di procedere; e quindi pretenderà il versamento di una penale milionaria.

Mi è capitato di occuparmi del dossier relativo al ponte sullo Stretto come consigliere del ministro dell'Ambiente negli anni Novanta e consigliere del ministro dei Trasporti nel 2008. Me ne occupai marginalmente, ma non al punto da non accorgermi, andando a Villa S. Giovanni, che i suoi abitanti sono molto meno entusiasti del progetto di quanto lo fossero i ben remunerati addetti ai primi lavori, che consistevano nel deviare il tracciato ferroviario tra Scilla e Reggio Calabria per far posto alle enormi strutture a terra del futuro viadotto. Una bazzecola – lo spostamento della linea ferroviaria – rispetto ai 40 km di strutture a terra previste per il raccordo con il viadotto stesso. Meglio sapere fin d'ora come e quanto verrà sconvolto su entrambe le coste il territorio interessato.

In mezzo secolo di studi – a costi mai contabilizzati con esattezza – si erano via via scartate opzioni come il tunnel sottomarino (in alveo o subalveo) e il ponte sospeso a più campate (con piloni piantati in acque dove i fondali variano tra 100 e 300 metri, le correnti sono turbolenti e le navi in transito dovrebbero chiedere l'intercessione della santa patrona di Messina per non sfiorare uno dei piloni). Dunque, la soluzione meno "catastrofica" sarebbe il viadotto a campata unica, pari a 3.300 metri di lunghezza. Supererebbe di oltre 1.000 metri l'ultimo ponte strallato a campata unica sul Bosforo. La differenza di 1.000 metri sarebbe tecnicamente superabile, ma a condizione che le due doppie torri che reggeranno gli stralli siano alte almeno 400 metri: in pratica un Empire State Building piantato in Calabria e un Empire State Building piantato in Sicilia. Queste torri mastodontiche dovranno esser edificate necessariamente in due punti dello Stretto densamente popolati. Sconsiglio di recarsi sul posto per orecchiare che ne pensano gli abitanti all'idea di dover convivere tra quei mostri e le rampe d'accesso al ponte per auto e treni.

Eccoci invece a rimirare il modellino di viadotto a una sola campata, presentato ai telespettatori anni fa da Berlusconi e ora da Salvini. Quella scenetta in tv ha fatto

guadagnare fior di voti prima all'uno e ora all'altro gigione della politica mediatica, perché nulla stimola tanto la fantasia popolare quanto sfidare i mitici gorghi fra Scilla e Cariddi. Purtroppo, si fa campagna elettorale in poesia ma poi si governa in prosa – come si usa dire. Infatti, il costo preventivato dell'opera è salito nel frattempo da 8 a 15 miliardi. Nessuna impresa accetterà di partecipare a meno di non essere totalmente "coperta" dallo Stato e di poter decidere liberamente sui pedaggi. Ma per ammortizzare quei massicci investimenti i pedaggi sarebbero così esosi da disincentivare il transito.

Perciò, molti continueranno a servirsi dei traghetti, che resterebbero comunque in funzione dato che il ponte sarà inagibile durante molte settimane l'anno, per lavori di manutenzione o per scosse telluriche o per forte inclemenza del tempo. A meno che non si voglia ripetere l'esperienza del viadotto genovese sul Polcevera: opera ardita del nostro migliore ingegnere degli anni Sessanta, Riccardo Morandi, lasciata poi senza adeguata manutenzione da parte dei concessionari, perché aver cura degli stralli di un audace viadotto sospeso non dà tanto lustro quanto averlo progettato e firmato. "Il diavolo sta nei dettagli" ricorda un monito tedesco. Tra qualche giorno commemoreremo il 60° anniversario della tragedia del Vaiont: disastro epocale causato dall'avidità della Sade, che era ben cosciente dei rischi di una frana nota e temuta. Con i debiti distinguo, anche il progetto di un ponte sullo Stretto di Messina si apparenta agli altri casi di tragedie annunciate ancor prima di iniziare i lavori.

Stranamente, i media non mettono in evidenza che il traffico merci su ruota tra la Sicilia e il continente è notevolmente calato da quando esistono i bonus, distribuiti con benefici anche ambientali, a favore dei cargo che garantiscono ottimi collegamenti tra l'isola e vari porti italiani ed esteri. Basta dare un'occhiata alle tabelle del commercio via terra e via mare da e per la Sicilia. E il traffico passeggeri? In realtà, la maggioranza degli utenti che attraversano lo Stretto è composta da locali: se sono pedoni non utilizzeranno il ponte, situato troppo lontano dai centri di Messina e di Reggio; se invece sono automobilisti, a molti di loro non converrà guidare fino al raccordo col ponte per poi inerpicarsi sulle rampe d'accesso, sia in salita che in discesa.

Chi di noi ha attraversato lo Stretto avrà notato con quale celerità e destrezza i traghetti ti trasportano da una costa all'altra, permettendoti oltretutto di ammirare per venti minuti un paesaggio unico in Europa. Ma poi, chi di noi – sbarcato a Messina – ha avuto la sventura di proseguire in treno il viaggio in Sicilia avrà l'impressione di esser tornato indietro di un secolo: binari unici, velocità media 60 km l'ora, gabinetti impresentabili, aria condizionata inesistente. Non sarebbe più conveniente – e apprezzato dai siciliani – dotare l'isola di una rete ferroviaria decente? A questo punto viene da pensar male: tutto il fervore per costruire un fantomatico viadotto non nasconderà qualche inconfessabile interesse? In tal caso avrebbe ragione don Ciotti a ironizzare amaramente: "Quel ponte servirebbe non a unire due coste, ma piuttosto due cosche".

L'articolo è tratto, in virtù di un rapporto di collaborazione, dal sito del Centro per la

Riforma dello Stato (CRS)

In homepage: Giovanni Montorsoli, Scilla e Cariddi*, 1577, Museo Nazionale di Messina*