

Le critiche al Ponte sullo Stretto? Piene di infondato benaltrismo

■ **Roberto Calise**

Aprite il portafogli. In base a quanto si è ancora legati al contante, lo si troverà pieno di ponti. Al contrario delle vecchie monete nazionali, gli Euro non ritraggono personalità importanti ma architetture ipotetiche: si va da un ponte romanico (10 Euro) fino all'art nouveau (200 Euro). La scelta di queste immagini è simbolica, metafora del dialogo fra i popoli congiungendo sponde. La civiltà del resto si è sviluppata attorno all'acqua, fiumi e stretti in particolare. Attraversarli è stata una susseguente necessità. Chissà se la Banca Centrale Europea emetterà delle banconote in edizione speciale per celebrare il ponte per eccellenza, quello sullo stretto di Messina, qualora si realizzasse.

Mentre in Italia si discute, solo negli ultimi vent'anni nel mondo si è riusciti ad attraversare lo stretto dei Dardanelli e quello del Bosforo in Turchia, lo stretto di Akashi in Giappone, il golfo di Corinto in Grecia, lo stretto di Øresund fra Danimarca e Svezia, quello di Kerč fra Russia e Crimea. Senza considerare, pur non trattandosi di ponti, gli imponenti lavori di ampliamento dei canali di Suez e di Panama, o quello della Vistola in Polonia.

Certo, costruire un collegamento fisso sullo stretto di Messina a campata unica per 3 km è una sfida senza precedenti. I punti a sfavore, o meglio le paure, che portano ad opporsi ad un'opera pubblica sono almeno all'inizio spesso più numerosi di quelli a favore. Cantieri dai tempi infiniti e scandali hanno nel tempo piegato la fiducia su come le infrastrutture possano beneficiare alla collettività, in particolare al Sud. Tuttavia, senza andare troppo indietro nella memoria, basti pensare in anni recenti a quanto profondamente abbia mutato la nostra vita l'alta velocità ferroviaria. Un tempo osteggiata, ora tutte le province sperano vi arrivi. Nessuna valutazione ex ante di costi-benefici sarebbe stata capace di immaginare un tale successo: quanto è profondamente mutato il lavoro, il tempo libero, la vita degli italiani attraverso milioni di nuovi passeggeri, ossia persone che dati alla mano in mancanza di un treno veloce avrebbero scelto di non viaggiare.

È necessario adottare una prospettiva simile per il Ponte sullo Stretto. Pensare di racchiudere un'infrastruttura imponente, stimata in 13 miliardi di Euro, proiettandosi solo sulle paure dell'oggi e non sulle opportunità del domani rischia di essere esiziale per l'intero Sud. Un approccio razionale e ottimista al tempo stesso, necessario per rispondere alle più frequenti perplessità quali la complessità della sua realizzazione. Quale opera pubblica, però, è mai stata facile nel nostro Paese? L'Italia conta infatti il 50 per cento delle opere d'arte (intese come ponti e gallerie) presenti in Europa. Un dato che fotografa la difficoltà di lavorare in un territorio fragile, cosa di cui tutto il mondo della tecnica è ben conscio.

Un altro argomento che spesso viene sollevato è il rischio di alimentare le mafie. Secondo questo ragionamento, non si dovrebbe asfaltare neanche una strada in Calabria e Sicilia o nelle regioni afflitte dalle mafie che, per inciso, è ormai noto investano cospicue risorse nelle zone più ricche del Paese, ossia al Nord. Inoltre, la magistratura e le forze di polizia nostrane sono riconosciute nel mondo come all'avanguardia nella lotta alle organizzazioni criminali.

Una forte opposizione al Ponte si basa poi su fattori ambientali. È inutile girarci attorno: è chiaro che un'infrastruttura di tale portata avrà un effetto sulla natura circostante. Al contempo, ci si dovrebbe interrogare cosa abbia comportato per l'ambiente il passaggio di migliaia di traghetti per decenni, fra moto ondoso artificialmente provocato ed emissioni climalteranti di navi che, è bene ricordarlo, sono alimentate a gasolio. Inoltre, si diceva della fragilità idrogeologica italiana: realizzare un'infrastruttura è spesso un'occasione di riordino del territorio, mettendolo in sicurezza. Un fascio di luce su zone che scontano un sostanziale abbandono.

Infine, l'argomento principe: ci sono altre priorità, come costruire infrastrutture in Calabria e Sicilia. Fermo restando che passare da più di due ore a soli dieci minuti per at-

traversare 3 km di mare è probabilmente una priorità essa stessa, è un infondato benaltrismo. Mai come negli anni recenti si è vista un'attenzione crescente a migliorare i collegamenti in queste due regioni: l'alta capacità ferroviaria Palermo-Catania-Messina, la riapertura e potenziamento della Palermo-Trapani, l'autostrada Siracusa-Gela, la velocizzazione della ferrovia Ionica e della tirrenica fra Salerno e Reggio Calabria, e altro ancora. Quando e se il ponte sarà completato, costituirà fondamentale tassello di una rete di collegamenti assai diversa rispetto ad oggi. Ha difatti poco senso dimezzare i tempi dei treni fra Palermo e Catania se poi questi restano confinati all'interno di un'isola, senza poter risalire lo Stivale e rappresentare così una vera alternativa di trasporto.

Più che logiche, le ragioni di opposizione sembrano ideo-logiche. Tuttavia, raramente questo genere di obiezioni hanno portato al progresso di una nazione. Al contempo, è bene non innamorarsi delle idee. Sul finire della scorsa legislatura, il Governo tecnico di Mario Draghi ha prodotto un interessante report, in cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiamato a raccolta il meglio dell'ingegneria italiana. In quel documento, si mette nero su bianco come si raccomandandi andare avanti con la realizzazione di un attraversamento stabile dello Stretto, individuando però nel ponte a diverse campate, e non a campata unica, la soluzione migliore.

Quello dei plastici di berlusconiana memoria è dunque un'idea suggestiva, ma sicuramente maggiormente complessa e costosa. Al G7 dei Trasporti di Milano di qualche giorno fa, il Ministro Salvini ha detto che questo sarà il ponte di tutti. Per tale ragione, ci si prenda più tempo, riaprendo la discussione a partire da quel report: potrebbe essere il modo più trasparente e meno divisivo per cominciare i lavori, superando le perplessità di tanti cittadini attraverso una comunicazione ragionata e non propagandistica. In attesa dell'edizione speciale degli Euro, con il ponte riscatto del Sud a dominarne il dorso e l'immaginario del paese.