

STEFANIA PERNA

LO STRETTO DI MESSINA E IL PONTE «SOSPESO»

Premessa. – Lo Stretto di Messina rappresenta geograficamente non tanto un'interruzione del territorio italiano, quanto una sua discontinuità. Questo, nel tempo, ha permesso di «slegare» e «legare» insieme le coste siciliane e calabresi, diventando allo stesso tempo un luogo di trasporto e una membrana attraverso la quale avviene una continua osmosi fra due entità che si oppongono, si sostituiscono e sovrappongono. Il tempo necessario al suo attraversamento consente di vivere la geografia come un'esperienza personale, occasione ormai rara. Lo Stretto diventa, infatti, da semplice cesura geografica, elemento d'interposizione e confronto territoriale e antropologico, che è riuscito, nei secoli, a creare una relazione fra le popolazioni. La grande «area metropolitana» che scaturisce da questo incontro/scontro, espressione con cui si è soliti fare riferimento al tessuto urbano di Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Messina, è stata il campo di studio del progetto per la costruzione del ponte sullo Stretto di Messina.

L'intento di creare un collegamento stabile non è nuovo, ma risale ai primi anni del Regno d'Italia, quando le province meridionali, penalizzate dalle nuove leggi unitarie, insorsero contro i Savoia per richiedere una più equa ripartizione della terra e un più efficiente sistema di protezione tariffaria per il commercio dei propri prodotti. In quegli anni, l'idea di congiungere la Sicilia e la Calabria rappresentava la risposta alla necessità di controllare le rivolte contadine scoppiate in entrambe le regioni. La presenza di un ponte avrebbe infatti permesso all'esercito sabaudo, chiamato a intervenire sulla base della Legge Pica del 1863, di raggiungere velocemente i territori interessati dalle sommosse allo scopo di sedarle tempestivamente. La mancanza di tecnologie adeguate e il terremoto che colpì l'area dello Stretto nel 1908 causarono l'accantonamento del progetto.

All'indomani della seconda guerra mondiale venne presa nuovamente in considerazione la possibilità di realizzare un collegamento per integrare la Sicilia al territorio italiano. Questa volta però il congiungimento non avrebbe avuto unicamente un significato politico, come negli ultimi anni dell'Ottocento, ma ne avrebbe assunto uno economico. D'altra parte la riapertura dei mercati a livello internazionale e il lancio del progetto comunitario europeo ponevano l'Italia su un nuovo piano competitivo. Proprio sull'onda delle nuove possibilità offerte da un'economia votata al confronto internazionale, fu la stessa Regione Siciliana a riprendere in mano le proposte di collegamento con la Calabria. L'obiettivo era quello di inserire l'isola nel vortice economico che si stava sviluppando, e di permetterle, quindi, di sfruttare i guadagni provenienti dall'aumento della produzione e delle esportazioni. Nel 1955 la Regione Siciliana affidò alla Fondazione Lerici il compito di studiare la reale attuabilità di alcuni progetti di collegamento, come quelli di connessione subalvea,

flottante o di ponte a campata unica. L'attenzione verso questa proposta portò anche alla creazione della società Gruppo Ponte di Messina, sempre nel 1955, e al riconoscimento del progetto come «opera di interesse nazionale», sulla base della legge 1158/71. Quest'ultima ritenne opportuna anche la fondazione di una società che avrebbe avuto il compito esclusivo di studiare i vari progetti di collegamento, in modo da riunire il lavoro di ricerca in un unico ente. Con questo fine fu istituita, nel 1981, la società Stretto di Messina che ritenne il ponte a campata unica la soluzione tecnicamente più efficiente. Il progetto preliminare di quest'ultimo trovò l'approvazione del CIPE il 1° agosto 2003 ⁽¹⁾. Solo successivamente fu possibile dare il via alle gare internazionali per la selezione del *General Contractor* ⁽²⁾, del *Monitore Ambientale* ⁽³⁾, del *Broker Assicurativo* 8 ⁽⁴⁾ e del *Project Management Consulting* ⁽⁵⁾, tutti soggetti volti ad affiancare la Società nella fase di progettazione definitiva, gestione e monitoraggio dell'opera.

Dai primi anni del XXI secolo la realizzazione del collegamento stabile è divenuta quindi una reale possibilità per gli abitanti dell'area, in risposta alla quale la popolazione ha assunto posizioni opposte. Se per coloro che ne sostengono la realizzazione ⁽⁶⁾, la costruzione del ponte a campata unica è vista come un'opportunità per il rilancio dell'economia siciliana; intellettuali, giornalisti, politici e ambientalisti, uniti nel movimento «No Ponte» ⁽⁷⁾, non ritengono invece che una struttura di questo genere possa facilitare, o addirittura rilanciare, un'economia che da troppi anni soffre di gravi carenze nel settore degli investimenti e dei servizi alle imprese.

(1) L'iter percorso dal progetto di massima presentato nel 1992 ha visto il CIPE dare un parere definitivo nel 1999, in conseguenza del quale si avviò una serie di studi per le valutazioni tecniche, affidate alla Steinman International CTR, e di quelle territoriali, ambientali, economiche e finanziarie alla Pricewaterhouse Coopers. Con il 1° *Programma delle Infrastrutture e degli Insediamenti Strategici Produttivi*, la Legge Obiettivo (443/2001), e l'approvazione della Commissione istituita presso il Ministero dell'Ambiente, corredata dallo studio sull'impatto ambientale e da quello sulla localizzazione urbanistica, fu approvato dal CIPE il progetto preliminare, il 1° agosto 2003. Quest'ultimo prevede la costruzione di un ponte a campata unica, con una luce centrale della lunghezza di 3.666 m, che farebbe di questo collegamento un'opera mai realizzata al mondo. L'impalcato, della larghezza di 60 m, prevede tre sezioni, due a doppia carreggiata adibite al passaggio degli autoveicoli (circa 3.000 ogni ora) e una centrale destinata invece al trasporto ferroviario. Quest'ultima permetterebbe il passaggio di circa 200 treni al giorno. Le torri che andrebbero a poggiare rispettivamente sulla costa siciliana e calabrese saranno dell'altezza di 382 m s.l.m., in modo da garantire un franco navigabile minimo di 65 m s.l.m., per permettere anche alle navi portacontainer di nuova generazione di raggiungere il terminal di Gioia Tauro.

(2) Avvenuta il 12 ottobre 2005 con la scelta di Impregilo, un raggruppamento temporaneo di imprese che comprende la Sacyr SA, la Società Italiana Condotte, la Cooperativa Cmc, l'Ishikawajma-Harima Heavy Industries Co., l'Acì Consorzio stabile del Gruppo Gavio.

(3) Vinse questa gara nel maggio del 2006 la società Fenice.

(4) La Marsh si assicurò questa gara nel maggio 2006.

(5) Si aggiudicò la gara il 16 novembre 2005 la Parsons Transportation Group.

(6) Il cui raggruppamento prende il nome di «Insieme per il Ponte», alla presidenza del quale vi è l'avvocato E. Privitera, e fra gli altri membri si possono ricordare M. Carbonaro, A. De Marzo, A. Gerasi, S. Lambendola, C. Lo Faro, G. Minuti, F. Oteri, G. Pagana, R. Romeo, I. Salvati, G. Surace, P. Surace, L. Sorrenti, D. Vermiglio.

(7) Esso comprende Arci Sicilia, Associazione Mediterranea per la Natura, Cariddi-Sicilia, Comitato cittadini contro il Ponte, Federazione dei Verdi, Italia Nostra, Legambiente, Lega per le Autonomie, Lipu, Messina Social Forum, Partito dei Comunisti Italiani, Rifondazione Comunista, Sinistra Ecologica, WWF.

A sostenere quest'ultima tesi vi sono anche gli studi di diversi analisti i quali ritengono, sulla base dell'esperienza vissuta tra gli anni Sessanta e Settanta del secolo scorso, quando si è cercato di creare dei poli industriali in grado di trainare la zoppicante economia meridionale, che la realizzazione di grandi infrastrutture non generi necessariamente una crescita del sistema economico del territorio in questione.

I principali terreni di scontro fra le due fazioni continuano a riguardare prevalentemente i problemi tecnici, ambientali e di finanziamento dell'opera. La fattibilità tecnica è uno degli aspetti che genera preoccupazione per via della possibile presenza di eventi sismici e di forti raffiche di vento. Gli studi effettuati dalla Stretto di Messina e da un gruppo di *advisors* indipendenti (come la Steinman International CTR) mostrano che questi problemi potrebbero essere superati grazie alle moderne tecniche di costruzione.

I confronti più accesi concernono tuttavia la sostenibilità ambientale e quella finanziaria. L'analisi sull'impatto ambientale (SIA), effettuata dalla società di Pietro Ciucci, amministratore delegato della Stretto di Messina, comprende sia la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), sia gli studi volti a dare una possibile nuova organizzazione urbanistica alle aree di Messina e di Villa San Giovanni. All'interno della VAS il «collegamento ponte» ha mostrato una maggiore validità rispetto alle possibili alternative di intervento, quali il potenziamento delle presenti strutture di accessibilità aerea e marittima, poiché grazie a esso sarebbe possibile ridurre, per esempio, sia le emissioni di gas di scarico che i tempi di attraversamento. Inoltre, grazie alle proposte di riqualificazione urbana dei centri che si affacciano sullo Stretto, verrebbero risolti anche molti dei problemi che riguardano la saturazione delle strade che oggi portano sia al porto di Messina sia a quello di Villa San Giovanni.

L'aspetto finanziario continua, invece, a essere quello più controverso. Dal Piano Finanziario stilato dalla società Stretto di Messina emerge che il costo complessivo dell'opera si aggirerà sui 6 miliardi di euro ⁽⁸⁾ – tenendo conto dell'inflazione e degli oneri finanziari – e che sarebbe completamente assorbito dalla società committente. Il finanziamento avverrebbe, infatti, grazie a un aumento di 2,5 miliardi di euro (pari a circa il 40% del fabbisogno complessivo) del capitale della Stretto di Messina, da erogarsi progressivamente in relazione all'avanzamento dell'attività di costruzione, mentre le residue occorrenze finanziarie (60%) saranno coperte attraverso finanziamenti di tipo *project finance*, contratti in più *tranches* sul mercato internazionale dei capitali. Nonostante la società abbia chiarito che non si farà in nessun modo ricorso a contributi a fondo perduto da parte dello Stato, l'opinione pubblica continua a essere scettica, ritenendo più opportuno che il governo si impegni a investire sull'ammodernamento e sul completamento del carente sistema infrastrutturale meridionale, siciliano e calabrese in particolare. È d'altra parte importante ricordare che, nel Piano Finanziario, la Stretto di Messina ha considerato l'ipotesi peggiore, ovvero quella per cui non interverrebbero neanche i Fondi stanziati dall'Unione Europea. È prevista infatti una partecipazione comunitaria che oscilla fra il 10% e il 20% del fabbisogno totale del lavoro.

Fino all'aprile del 2006, il Ponte sullo Stretto rientrava nel programma di governo, mentre nel corso della legislatura guidata dal premier Romano Prodi, il progetto è stato messo in secondo piano. Con il recente cambio ai vertici dell'esecutivo il ponte è tornato a essere

(8) Importante è differenziare la previsione dal reale costo dell'opera. Mentre nel primo caso il ponte sarebbe costato 6 miliardi di euro poiché erano stati tenuti in conto, in via prudenziale, eventuali aumenti di costo e oneri finanziari, il costo reale dell'opera a valori del 2002 si aggirava invece sui 4,6 miliardi di euro. Successivamente, nell'ottobre 2005, a fronte del ribasso ottenuto durante la gara per la scelta del *General Contractor*, questo valore si è ridotto di circa il 12%, ammontando definitivamente a 3,9 miliardi di euro.

al centro del dibattito pubblico. Nel corso di questo tempo esso è comunque rimasto all'interno dei progetti considerati prioritari in sede comunitaria, in quanto rappresenta l'integrazione necessaria a rendere funzionale il «corridoio» Palermo-Berlino, uno dei collegamenti stradali-ferroviari che rispondono alla nuova politica europea dei trasporti e per i quali l'UE si impegna a stanziare dei fondi (Fondi Strutturali). Il significato della visione internazionale del progetto risiede nella stessa geografia della penisola.

L'Italia, un ponte fra il Mediterraneo e l'Europa. – L'Italia gode, da un punto di vista geografico, di una posizione baricentrica nel Mediterraneo, e come tale si è da sempre trovata al centro delle grandi direttrici dei traffici internazionali. Attualmente i paesi che si affacciano sul bacino meridionale dell'antico continente fanno registrare dei forti aumenti nel settore demografico e, conseguentemente, rappresentano un potenziale bacino di utenza per il commercio e lo scambio dei prodotti. L'Unione Europea ha deciso di conseguenza, nel corso della Conferenza Euro-Mediterranea di Barcellona del 1995, di dare il via a quel processo che dovrebbe portare, nel 2010, all'apertura di una Zona di Libero Scambio (ZLS) tra i paesi rivieraschi del Mediterraneo. La creazione di questa zona potrebbe portare, secondo gli esperti, a un raddoppiamento dei volumi e dei flussi di traffico, che a loro volta andrebbero a vantaggio di quegli Stati in grado di intercettarli.

Se l'Italia, e il Mezzogiorno in particolare, godono di facilitazioni offerte loro dalla posizione geografica, è necessario però osservare che queste ultime sono sfruttate solo in minima parte. È il complicato tessuto economico-sociale che caratterizza il territorio, insieme all'insufficiente offerta infrastrutturale, che rendono difficoltosa la movimentazione delle merci interne e, di conseguenza, anche di quelle provenienti dal commercio internazionale. La carenza non si riflette solo nella scarsità di grandi arterie di collegamento fra i maggiori centri della Sicilia – regione che possiede rispetto al resto del Meridione la percentuale più alta di quote sul commercio estero con i PEM (Paesi del Partenariato Euromediterraneo) – ma anche nell'assenza di attrezzature per la movimentazione dei container, nella mancata integrazione fra i porti, nella carenza di aeroporti civili e nell'estrema lentezza degli spostamenti ferroviari che in più aree sono ancora caratterizzati dal binario unico non elettrificato. Questa situazione non fa che bloccare le potenzialità di un territorio che con le sue numerose risorse, e la sua posizione geografica, potrebbe avere le capacità di trarre dagli scambi esteri dei vantaggi significativi. Il loro effettivo sfruttamento potrebbe, infatti, incidere positivamente non solo sul PIL regionale ma anche su quello nazionale, potendo probabilmente risolvere molti dei problemi socio-economici che alimentano il contrasto sociale tra Settentrione e Meridione della penisola.

Il Sud Italia, infatti, come mostra la rilevazione condotta presso la Business Community di 10 paesi esteri e del Centro-Nord Italia da parte del Servizio per le Politiche dei Fondi Strutturali Comunitari del Dipartimento delle Politiche di Sviluppo del Ministero dell'Economia e delle Finanze, appare all'estero come un'area attraente per quanto riguarda il turismo e il contesto culturale. Tuttavia è recepito come poco affidabile per tutto ciò che concerne la possibilità di intrattenere relazioni economiche non limitate alle importazioni. Ciò che risulta evidente è che se da un lato il Mezzogiorno sembra avere le potenzialità per svilupparsi, dall'altro mancano i requisiti basilari per rendere questa crescita effettiva ⁽⁹⁾.

(9) Se, infatti, nel settore delle importazioni non è messa in discussione la qualità dei prodotti italiani, vi sono molti dubbi sull'adeguatezza dei trasporti, sull'affidabilità degli operatori e sulla possibilità di utilizzare nuove tecnologie per la comunicazione e per la gestione della transazioni, che rendono difficile stabilire una *partnership* solida. Anche sul piano degli investimenti esteri non vi sono segnali migliori, poiché la convenienza a investire in questa zona deriva solo dal basso costo del lavoro

La Sicilia, in modo particolare, si trova in una posizione contraddittoria. Nonostante questa regione presenti un'attività commerciale nei confronti dei paesi mediterranei particolarmente vivace, la propria situazione infrastrutturale non le permette di godere dei vantaggi che questa *partnership* potrebbe apportarle. Il territorio siciliano è infatti attraversato da due sole direttrici fondamentali stradali-ferroviarie, quella Nord-Sud (Messina-Catania e Messina-Siracusa-Gela) e quella Ovest-Est (Messina-Palermo). Al loro interno le tratte ferroviarie presentano caratteristiche tecniche talmente basse da sostenere una capacità massima di 80 treni al giorno, possedendo inoltre un'altezza delle sagome inferiore agli standard di riferimento. Questo rappresenta un grande limite allo sviluppo del trasporto su rotaia. Anche la rete stradale mostra tuttavia dei deficit strutturali notevoli, soprattutto per quanto riguarda i livelli di sicurezza. Non sono da meno neanche le infrastrutture per il trasporto intermodale, presenti con appena il 37,8% rispetto alla media nazionale, o quelle atte alla movimentazione dei nuovi moduli di trasporto (come i container) ⁽¹⁰⁾.

Anche il trasporto marittimo presenta standard particolarmente bassi. Sebbene la Sicilia e il Meridione mostrino una propensione alla portualità maggiore rispetto al resto della penisola, quest'ultima si basa su infrastrutture di piccole dimensioni orientate più al traffico passeggeri che allo sfruttamento del traffico merci. Anche i porti destinati alle movimentazioni dei moduli internazionali di trasporto sono per lo più volti al semplice *transshipment* ⁽¹¹⁾, mostrandosi quindi più propensi al transito dei prodotti e meno alla loro movimentazione e manipolazione.

I dati offerti dal Centro Nazionale dei Trasporti nel 2000 lasciano inoltre notare che se la movimentazione nazionale si aggira su 1,3 miliardi di tonnellate all'anno, la Sicilia vi partecipa solo per il 5,3%, ovvero per l'equivalente di 68 milioni di tonnellate. La situazione non è differente per i dati relativi al commercio con l'estero (che in Italia ammontano a 279 milioni di tonnellate per le importazioni e a circa 100 milioni per le esportazioni) a cui la Sicilia prende parte con quote che si aggirano sul 18,3% dell'import e per il 10% dell'export. I sistemi logistici e infrastrutturali che dovrebbero essere volti a supportare la già debole economia meridionale risultano quindi estremamente insufficienti. Dati preoccupanti arrivano da tutta l'area meridionale italiana in cui la dotazione autostradale è pari al 77,7% della media nazionale, contro il 115,4% di quella del Centro-Nord. Quella ferroviaria è ancora caratterizzata da importanti limiti come la presenza del binario unico non elettrificato sulla maggior parte della rete (il dato risulta ancora più evidente se si confrontano gli indici meridionali e centro-settentrionali: 93,4 contro il 104,5). Gli indici del doppio binario elettrificato mostrano, d'altra parte, una proporzione ancora più squilibrata. Il Meridione è infatti presente con un indice pari al 54,2, contro un totale nazionale del 131,6.

(elemento non presente ovunque, oltretutto), dagli sbocchi offerti per il mercato locale e dagli incentivi previsti per chi investe, ma dall'altra parte mostra situazioni critiche sul piano della presenza di personale qualificato, sulla reperibilità di materie prime a prezzi convenienti, sulla presenza di infrastrutture che possano offrire adeguati servizi alle imprese e delle difficoltà burocratiche previste per avviare un'attività imprenditoriale.

(10) Su un numero di porti meridionali che si aggira sui 134 terminal, circa il 70% di questi necessita una ristrutturazione – per via della carenza di attrezzature e spazi a terra per le movimentazioni, per l'inefficienza dei collegamenti con le reti di trasporto terrestri, per l'inadeguatezza dei fondali marini – e la dotazione di infrastrutture adatte alla movimentazione di container.

(11) Tecnica che consiste nel movimentare le merci e i container dai grandi porti internazionali verso porti minori per il servizio di cabotaggio interno e mediterraneo.

La stessa economia del Mezzogiorno, che; a un livello più ampio, ha dato segni di ripresa nel corso del 2004, ha subito un'ulteriore battuta d'arresto nel 2005. Come dimostra il documento «Note sull'andamento dell'economia siciliana» redatto dalla Banca d'Italia, nel corso del 2004 l'economia siciliana ha mostrato dei *trends* positivi rispetto a quelli dell'anno precedente (12). Nel corso del 2005 questi settori hanno tuttavia subito un ulteriore rallentamento.

In riferimento al *Rapporto sull'economia del Mezzogiorno* pubblicato nel luglio 2006 dalla SVIMEZ, è stato tutto il PIL meridionale ad assestarsi sullo 0,3% a fronte di uno 0,7% dell'anno precedente, rivelando oltretutto uno sviluppo annuo nuovamente inferiore ai valori registrati per il Centro-Nord. Il calo si è registrato in quasi tutti i settori, perfino in quelli che tradizionalmente hanno trainato l'economia del Mezzogiorno, come l'agricoltura, i servizi e l'edilizia (13). Anche il commercio è in declino, mentre fanno registrare andamenti più positivi i settori immobiliari e dell'intermediazione finanziaria. Fermo rimane anche il settore dei servizi alle imprese, quello alle famiglie e quello della PA. Allo stesso modo gli investimenti hanno subito una flessione dello 0,9% rispetto al Centro-Nord. Le uniche due branche che continuano a essere attive sono quelle relative alla lavorazione dei materiali non metalliferi (+12,1%) e alla fabbricazione dei prodotti in metallo (+7,3%). Anche i dati provenienti dall'Istituto Nazionale di Statistica non sembrano essere più confortanti. Se infatti l'Italia ha fatto registrare nel 2006 una crescita del PIL dell'1,9%, nel Mezzogiorno l'aumento ha raggiunto solo l'1,4%.

È evidente quindi come questa situazione possa impedire qualsiasi tentativo da parte della Sicilia di proporsi come «ponte» per le merci provenienti da Sud e dirette verso l'Europa. È opportuno sottolineare tuttavia che il collegamento stabile godrebbe in parte anche del finanziamento dell'Unione Europea. Il progetto rappresenta infatti il «link» necessario a rendere funzionale il corridoio Palermo-Berlino. Questo collegamento ferroviario misto (14) è uno dei progetti che l'Unione Europea considera prioritari e che con la collaborazione degli Stati interessati s'impegna a realizzare entro il 2020. Tra gli obiettivi primari del *Libro Bianco 2001* la UE pone in primo piano l'integrazione delle zone periferiche dell'Unione, da realizzarsi attraverso la creazione di un sistema di trasporti volto a connettere i sistemi logistici e le economie dei paesi membri (Trans European Network, TEN) (15).

La Rete Transeuropea ha l'obiettivo di riequilibrare i moduli di trasporto, di eliminare le strozzature lungo i grandi assi di spostamento e di controllare gli effetti della mondializzazione dei trasporti. Per raggiungere questi obiettivi la Commissione Europea si propose di agire in due tappe. La prima da realizzarsi entro la fine del 2001, con l'obiettivo di eliminare le strozzature lungo le grandi direttrici degli assi già individuati, di predisporre dei nuovi itinerari e di migliorare l'accessibilità delle regioni periferiche. La seconda da portare a

(12) Specialmente per le esportazioni nei settori alimentare, chimico e delle apparecchiature elettriche e ottiche, oltre a quello del settore agricolo, e in particolare nei confronti dei paesi dell'area del'euro ma anche di quelli africani, asiatici e del Medio Oriente.

(13) L'agricoltura, infatti, ha fatto registrare un calo del 3,3% nella produzione, dovuto a una riduzione delle quantità prodotte, e parallelamente anche una diminuzione del 4,2% del valore aggiunto. Per l'attività edilizia sia pubblica sia privata l'aumento è stato invece solo dello 0,8%, a fronte di valori come il 3,5% dell'anno precedente.

(14) Il collegamento Palermo-Berlino viene definito misto poiché il trasporto avverrebbe attraverso l'utilizzo di diverse modalità di trasporto.

(15) Le cifre dell'attuale TEN mostrano la presenza di 75.200 km di strade, 78.000 km di ferrovie, 330 aeroporti, 270 porti marittimi internazionali, 210 porti per la navigazione interna. Anche i sistemi di gestione del traffico e i sistemi di navigazione e informazione degli utenti fanno parte della TEN.

compimento nel 2004, occupandosi della realizzazione delle Autostrade del Mare ⁽¹⁶⁾, dei Corridoi Paneuropei ⁽¹⁷⁾ e di tutte quelle infrastrutture importanti per il traffico internazionale e per la coesione dell'Unione. Lo studio della TEN fu portato all'attenzione dell'opinione pubblica grazie all'operato del gruppo di alto livello sulla TEN presieduto da Karel Van Miert ⁽¹⁸⁾. I risultati di questi studi permisero di individuare i requisiti che sarebbero dovuti essere rispettati nella fase di approvazione degli interventi ⁽¹⁹⁾.

Lo Stato italiano si è visto approvare, fra le altre proposte, anche quella relativa alla linea ferroviaria mista Berlino-Verona-Napoli. A questa fu poi aggiunto il prolungamento fino a Palermo, attraverso Reggio Calabria, per il quale è appunto necessaria la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina. L'idea di realizzare il prolungamento in Sicilia rappresenta la risposta ai nuovi assetti geoeconomici che potrebbero scaturire dall'apertura dell'Unione verso Sud e dei vantaggi che sarebbe possibile trarre da essi. Tuttavia diverse sono le voci scettiche nei confronti dei reali benefici che il sistema dei corridoi multimodali potrebbe effettivamente apportare, per via delle recenti esperienze, come quella del tunnel del Monte Bianco in Valle d'Aosta, che si sono mostrate meno trainanti di quello che si prevedeva. Rendere continuo il collegamento Palermo-Berlino consentirebbe di mettere in diretta comunicazione il nuovo mercato mediterraneo in crescita con quello dell'Europa settentrionale, oltre alla possibilità di fungere da «pivot» alla riqualificazione delle infrastrutture viarie del Mezzogiorno. Se tutto questo fosse realizzato l'Italia, e il Mezzogiorno in particolare, assumerebbe un nuovo ruolo all'interno delle dinamiche mediterranee. Come analizzato da José Gambino nel volume *Un Ponte per lo sviluppo*, il nostro paese, nel momento in cui fosse portato a termine il collegamento, fungerebbe non solo da piattaforma logistica europea nei confronti degli scambi tra Nord e Sud del continente, ma potrebbe anche elevarsi al rango di *landbridge* mondiale. Nel momento in cui le merci movimentate provenissero dalle grandi rotte transoceaniche, come quella «del pendolo» che passa fra Gibilterra e Suez mettendo in comunicazione i mercati americani con quelli asiatici, quest'ultime verrebbero dirottate lungo la penisola verso i grandi porti del Mar Baltico e del Mare del Nord per poi proseguire il proprio viaggio verso i mercati di destinazione. Così facendo, anche l'Italia meridionale potrebbe trovare nuove direttrici attraverso le quali indirizzare le proprie merci.

Di fronte ai vantaggi che si potrebbero prospettare a livello internazionale, la resistenza interna nei confronti di quest'opera rimane comunque alta, motivata in particolar modo dalla situazione infrastrutturale sopra esposta. È stato proprio sulla base di queste considerazioni che l'Unione, coalizione uscita vincente dalle elezioni dell'aprile 2006, decise di accantonare il progetto di realizzazione del Ponte sullo Stretto. Al suo posto ritenne necessario focalizzare l'attenzione su una riqualificazione del sistema di trasporto meridionale e siciliano, incrementando i sistemi di accessibilità marittima e aerea dell'area. Possibilità queste che rappresentano le cosiddette modalità alternative di intervento.

(16) Le Autostrade del Mare sono itinerari alternativi via mare volti a fluidificare il traffico nel trasporto merci.

(17) Per Corridoio Paneuropeo s'intende un sistema assiale di comunicazione che si definisce lungo una linea direttrice e che fa uso di più sistemi per permettere il trasporto merci, passeggeri e informazioni.

(18) Karel Van Miert è stato membro della Commissione Europea.

(19) Per essere accettato un progetto doveva essere compreso in uno dei principali assi transeuropei dell'Unione allargata, che mostrasse un potenziale di redditività economica e di vantaggi socioeconomici per tutti gli Stati membri e che rispettasse le modalità di sviluppo sostenibile, sicurezza e intermodalità. In questo modo sono stati scelti 22 progetti da realizzare, per l'appunto, entro il 2020.

Conclusioni. – È proprio l'attuale situazione infrastrutturale a mostrare quanto pericoloso possa essere arrischiarsi nell'investimento di una tale opera. Il collegamento stabile presenta problematiche che si riferiscono non solo alla difficoltà di ottenere prestiti da banche internazionali senza alcun tipo di garanzia da parte dello Stato, ma anche al fatto che dovrebbe essere realizzato in un'area estremamente carente sul piano infrastrutturale.

Tuttavia, sebbene le modalità alternative di intervento, che sono state analizzate dalla VAS, presentino degli indubbi vantaggi rispetto allo *status quo*, esse non garantiscono comunque una soluzione definitiva alla questione relativa ai tempi di attraversamento dello Stretto, alla decongestione delle zone urbane o all'attrattività internazionale del territorio. Se infatti un loro vantaggio è quello di essere modulabili nel tempo (preposte quindi a un graduale impiego a seconda della progressiva crescita della domanda), esse d'altra parte non assicurano un riscontro nel medio-breve periodo tale da far confluire nell'area l'attenzione internazionale, che potrebbe tradursi in investimenti diretti esteri.

Il merito forse più grande della «soluzione ponte» è stato quello di aver convogliato l'attenzione dell'opinione pubblica, e del governo, sul Meridione e sugli interventi necessari a evitare il rischio che quest'ultimo continui a essere escluso dal gioco economico mondiale. È infatti riconosciuto che sarà possibile pervenire agli obiettivi della competitività regionale e mondiale solo nel momento in cui il sistema infrastrutturale meridionale, e siciliano, sarà in grado di sopportare il «peso» di un investimento come quello del Ponte e di conseguenza sarà capace di sfruttare realmente i vantaggi provenienti dai nuovi orientamenti geoeconomici mondiali. Soltanto allora il Ponte potrà essere considerato effettivamente un trampolino di lancio per l'economia siciliana, per il suo commercio con l'estero e per l'impatto che esso potrebbe avere su tutto il PIL del Mezzogiorno.

Attualmente il collegamento stabile non rappresenta altro che un tassello in un mosaico ben più ampio di interventi. Provvedimenti che è estremamente necessario attuare nel più breve tempo possibile e che dovrebbero rappresentare il tessuto di base per rendere le due regioni interessate dal collegamento in grado di offrire dei servizi efficienti a rilanciare le rispettive economie.

Appare rilevante comunque sottolineare che al progetto preliminare è stato allegato un importante documento di intesa, l'Accordo di Programma, sulla base del quale ci si impegna a realizzare, contemporaneamente alla costruzione del Ponte, i collegamenti alle arterie di scorrimento esistenti. Questo accordo, siglato il 27 novembre 2003 da ANAS, RFI, società Stretto di Messina, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Regione Calabria e Regione Siciliana prevede, parallelamente alla costruzione del Ponte, anche quella di 20,3 km di raccordi stradali e di 19,8 km ferroviari. Sebbene di enorme importanza, è evidente però come anche questo accordo perda tutta la sua valenza se le arterie prese in considerazione per realizzare il collegamento fossero l'attuale autostrada A3, Salerno-Reggio Calabria, esponente di spicco del cosiddetto «regno di incompiutopoli», o l' A20, Messina-Palermo, una delle strade maggiormente soggette a saturazione.

Rimandare il problema dell'ammodernamento della rete a tempo indeterminato rischierebbe di far percorrere ai futuri traffici mediterranei e intercontinentali strade alternative che inevitabilmente escluderebbero il Mezzogiorno da qualsiasi vantaggio. Queste possibilità sono già presenti se si tiene in considerazione il corridoio «dei due mari» Genova-Rotterdam, il quale, se relazionato con le potenzialità delle Autostrade del Mare, sarebbe funzionale alle movimentazioni delle merci internazionali dal Mediterraneo verso i mercati del Nord-Europa. In questo caso, mentre l'Italia Settentrionale parteciperebbe comunque ai vantaggi derivanti dalla realizzazione del collegamento, il Mezzogiorno continuerebbe a esserne completamente escluso. Emarginazione che potrebbe allo stesso modo

presentarsi nel momento della realizzazione del progetto, fortemente voluto da Francia e Spagna, di unire i maggiori porti della costa mediterranea della Penisola Iberica (come quelli di Valencia, Algeciras, Barcellona) attraverso un collegamento ferroviario-misto che da Gibilterra arriverebbe sino a Duisburg. In questo modo la funzione di piattaforma logistica europea e di *landbridge* mondiale verrebbe comunque assolta, con la differenza che, interessando la Spagna e la Francia, relegherebbe tutta la penisola italiana a una posizione periferica.

Dato che in questi anni il Mediterraneo sta rivivendo un momento di vitalità che potrebbe renderlo nuovamente il punto di snodo dei traffici mondiali, risulta di fondamentale importanza sfruttare questa favorevole congiuntura della storia per rilanciare l'economia del Mezzogiorno, e permetterle di riacquistare una posizione di prestigio all'interno degli scambi internazionali. Il Ponte è una possibilità che si è dimostrata fattibile, ma che necessita di un precedente, impellente e prioritario intervento sul tessuto economico e infrastrutturale meridionale. Azione che ci si augura non venga sottovalutata dal nuovo governo appena formatosi, prima che esso si dedichi a porre nuovamente il Ponte nelle opere infrastrutturali prioritarie.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- BANCA D'ITALIA, *Note sull'andamento dell'economia siciliana nel 2004*, Palermo, 2005.
- BEVILACQUA P., *Breve storia dell'Italia meridionale dall'Ottocento ad oggi*, Roma, Donzelli Editore, 1997.
- COMMISSIONE EUROPEA, *Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010*, Firenze, Licos, 2001.
- D'ANTONE L. (a cura di), *La Rete possibile. I trasporti meridionale tra storia, progetti, polemiche*, Roma, Donzelli Editore, 2004.
- GAMBINO J., *Un Ponte per lo sviluppo. Lo stretto di Messina nuovo centro del Mediterraneo*, Bologna, Pàtron, 2004.
- «GAZZETTA UFFICIALE DELLA REGIONE SICILIANA N. 11», Supplemento Ordinario n. 1, Palermo, 12 marzo 2004.
- IPI, *Situazione economica ed infrastrutturale della Sicilia*, Dipartimento Studi Economici ed Analisi Statistiche Territoriali, maggio 2003.
- LA CECLA F. e ZANINI P., *Lo stretto indispensabile. Storie di un tratto di mare limitato*, Milano, Mondadori, 2004.
- L'Immagine del Sud dell'Italia nel Mondo. Esiti della rilevazione condotta presso le Business Community di 10 paesi esteri e del Centro-Nord Italia*, novembre 2005, Indagine commissionata dal servizio per le politiche dei Fondi Strutturali comunitari del Dipartimento per le Politiche di Sviluppo del Ministero dell'Economia e delle Finanze (consultabile in www.srmezzogiorno.it).
- «MERIDIANA», Roma, Donzelli Editore, 2001, 41.
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio per le politiche del personale e degli affari generali, Direzione Generale della Programmazione, *PON-trasporti 2000-2006. Revisione di metà periodo*, giugno 2004.
- REGIONE SICILIANA, Assessorato del Turismo, delle Comunicazioni e del Trasporto, Di-

partimento Trasporti e Comunicazioni, *Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità, Piano Direttore, Indirizzi strategici ed interventi prioritari nel sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia*, giugno 2002.

RENDA F., *Sicilia e Mediterraneo. La nuova geopolitica*, Palermo, Sellerio, 2000.

SYLOS-LABINI P., *Problemi dell'economia siciliana. Inchiesta condotta dal Prof. Sylos-Labini*, Milano, Feltrinelli, 1966.

SOCIETÀ STRETTO DI MESSINA, *Nota informativa*, 2004.

SVIMEZ, *Rapporto sull'economia del Mezzogiorno*, Roma, Sintesi, 11 luglio 2006.

Siti Internet consultati:

www.infrastrutturetrasporti.it

www.nopontestrettodimessina.it

www.srmezzogiorno.it

www.strettodimessina.it

THE STRAITS OF MESSINA AND THE «HANGING» BRIDGE. – The bridge on the straits of Messina is one of the most controversial points in the politics of the Italian government. Its story started in the earliest years of the Reign of Italy, but it's only from World War Two that it has been esteemed as a work that could better the changeable economy of southern Italy. It is also included in the new European policy of transportation (Trans European Network, TEN). Its aim is to create a big network among the economies and the transportation systems of the member states. In Italy a big part of the public opinion is reluctant to build the bridge, because it considers this work extremely expensive and not really necessary to better Sicilian economy (one of the poorest of the area). Actually, the government, who won the last elections in April, put the project on hold, choosing to increase the current way of crossing the straits. Even if it could be a way to resolve the problem now, in the future a better solution must be found. The hope is that this pause will not prejudice the other works on the infrastructural system that are extremely urgent, in order to put Sicily, and the rest of «Mezzogiorno», in the position to exploit the possibilities that the new global economy is offering them.