

**Botta e risposta**

## Soltanto il Ponte sullo Stretto può salvare il Sud

di **PIETRO LUNARDI**

Caro Direttore!

Qui peroro una causa che dalle tue parti è piuttosto impopolare, ma non dispero di tirarti dalla mia parte: la costruzione del Ponte di Messina. Oso scrivertene, specie dopo aver letto i tre articoli sul tema dello sviluppo e dell'occu-

pazione al Sud, che oltre a te, lombardo, ha visto impegnate la calabrese Az-zurra Noemi Barbutto e la pugliese Paola Tommasi. Un emiliano mancava: eccomi. Parto (...)

segue a pagina 4

**Perché serve**

# Il Ponte sullo Stretto può salvare il Sud

*Se non dai la possibilità a merci e persone di muoversi crescono povertà e malavita*

**PIETRO LUNARDI**

(...) dall'osservazione della professoressa Tommasi: l'occasione del gasdotto Tap, che dall'Azerbaijan dovrebbe approdare nel Leccese, e che i politici locali e l'opinione pubblica manipolata da ecologisti da quattro soldi boicottano, rinunciando a un volano di sviluppo e di occupazione. In gergo da ingegneri ed economisti è il "Corridoio VIII". I corridoi sono quelli che una volta, al tempo del grande impero romano, erano le strade maestre che congiungevano i quattro punti cardinali, per cui si tracciavano direttrici, si attrezzavano valichi, ponti. Il Ponte di Messina è l'anello mancante del "Corridoio I", tale da congiungere la Sicilia a Berlino attraverso il Traforo del Brennero, intersecandosi in pianura padana con i corridoi che dall'Atlantico arrivano agli Urali. Oggi assai più di ieri, quando sin dai tempi in cui eravamo (quasi) giovani dibattevamo di questa idea su sponde oppo-

ste, ritengo che quest'arcata tra Scilla e Cariddi sia una necessità, persino morale. Altrimenti ci eliminano dai mondiali, non quelli del calcio ma dell'economia, e il peso specifico del nostro Paese sulla scena geopolitica internazionale finirebbe sotto i tacchi.

Non mi affido ad astrazioni retoriche ma alla pratica di vita: ho girato il mondo da ingegnere, ho visto come tutto far ponti e tunnel questo appartenga alla realtà di chi si sviluppa. La Cina ad esempio. Nel 2010 è stato inaugurato il viadotto Danyang-Kunshan, della lunghezza di 164,800 km. In Danimarca il ponte di Øresund, che congiunge la capitale alla Svezia è lungo 15,9 km, inaugurato nel 2000. In Turchia dal 1973 so-



Peso: 1-4%, 4-48%

no stati costruiti tre ponti sul Bosforo. Questi Paesi hanno tutti avuto enormi benefici da questi investimenti. La Danimarca è ritenuta il Paese più felice. La Cina quello più potente. Istanbul ne ha ricevuto un beneficio di immagine immenso, e tassi di sviluppo record. Noi ci sentiamo proprio i più furbi a non attrezzare adeguatamente il nostro Paese?

C'è una filosofia dietro tutto questo, che somiglia al buon senso, e di cui chiamo a testimoni due Stati e due popoli che non hanno fama di cicale. La Svizzera ha investito diversi miliardi per il nuovo tunnel del San Gottardo. L'Austria e la Francia idem. Per che cosa? Per connettersi all'Italia. Sono disposti a darci denari a centinaia di milioni pur di spingerci a creare dalla nostra parte possibilità di interconnessione. Era il lavoro che avevo intrapreso come ministro tra il 2001 e il 2006, congelato da Prodi-Di Pietro definitivamente affossato dalla coppia Monti-Passera nel 2011.

La Sicilia e il nostro Sud hanno un'occasione memorabile. Il raddoppio del Canale di Suez spinge il commercio nel

Mediterraneo. Ormai il 40 per cento del traffico mondiale passa da Suez a Gibilterra. Sono previsti investimenti nei porti africani, nei prossimi 15 anni, di 220 miliardi di dollari. Così nel Nord Europa. Genova e Trieste non si sviluppano perché manca l'alimentazione. Bisogna farli rinascere, investendo, con infrastrutture già progettate ma intralciate da localismi e verdismi cretini. E il Ponte di Messina, lo scrivo maiuscolo perché ormai è un mito, sarebbe occasione di Rinascimento non solo per l'Isola ma per tutta l'Italia.

Sarebbe aspirapolvere, ma aspirerebbe polvere aurea. Abbiamo anche la forma dell'elettrodomestico, oltre che quella di Stivale. Il prolungamento indispensabile è la Sicilia. Noi siamo in posizione dominante nel Mediterraneo tra l'oceano Indiano e l'oceano Atlantico e dunque nuovo centro strategico del commercio con la Cina e l'India. Si tratta di rendere conveniente l'approdo da noi grazie a strutture efficienti, e consentire la circolazione rapida delle merci per via di rotaia e gomma. Pertanto, il Ponte di Messina, e lo sviluppo dei porti siciliani, sono strategici. Non soldi buttati, ma condizioni per la prosperità, e la sicurezza.

za. Oggi, chissà perché, le grandi navi mercantili non scaricano da noi, a differenza dei piroscafi Ong, e filano invece oltre Gibilterra, fino a Rotterdam ed Amburgo. La scusa che i denari finirebbero a Cosa Nostra e 'Ndrangheta ha un suo perché. Ma qui si tratta di vigilare, reprimere ma anche prevenire. Non ci si può fermare per paura. Del resto, nella serie tv Gomorra, si osserva che il porto di Amburgo è in mano a Camorra e 'Ndrangheta, e Saviano sa cosa dice.

Dove la mobilità di persone e merci non è garantita, si produce il ristagno dell'economia, la povertà e il proliferare della malavita. Torno ingegnere e noto che la mobilità di persone e merci risponde a leggi idrauliche, come la circolazione del sangue nel corpo umano, un sistema arterioso che convive armoniosamente con un sistema venoso. Sistemi idraulici il cui mancato funzionamento, produce perdite di carico che nel corpo umano, si traducono in fenomeni di cancro. Il cancro-mafia si combatte anche con i Ponti. E la povertà pure.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## III I PUNTI

### I PRO

Basta guardarsi intorno per capire l'importanza del ponte: la Cina nel 2010 ha inaugurato il viadotto Danyang-Kunshan, la Danimarca il ponte di Øresund e la Turchia dal 1973 ha fatto 3 ponti sul Bosforo.

### I CONTRO

Lo Stato ha un debito pubblico mostruoso che aumenta ad onta della spending review e le tasse sono in costante crescita, insomma è davvero difficile trovare i soldi per il ponte.

*Sopra, un'immagine del progetto del ponte sullo stretto di Messina. L'idea di collegare la Sicilia alla Calabria ha origini antichissime, risalendo addirittura all'epoca dei romani. Negli anni si sono succeduti diversi progetti, realizzati anche appena dopo l'unità d'Italia e durante il fascismo, fino a quello dell'epoca del governo Berlusconi. Ad oggi, però, tutto è rimasto soltanto sulla carta.*



Peso: 1-4%, 4-48%