

«Perché è meglio il tunnel che il ponte» Ecco lo studio che ha stregato il premier

La relazione presentata nel 2017. De Micheli: pronti a presentare il piano alla Ue

progetto

Monica Guerzoni

ROMA Riecheggiano Patty Pravo i renziani la chiamano «la pazza idea di Conte». Ma a Palazzo Chigi fanno sul serio e sognano in grande. Sul tavolo del presidente del Consiglio c'è da giorni il progetto di quel tunnel sottomarino di cui Giuseppe Conte ha parlato domenica sera dalla piazza di Ceglie Messapica. Un «miracolo di ingegneria» che unisca lo Stivale alla Sicilia e diventi, se tutto andrà come lui spera, il simbolo e il coronamento della legislatura e dei suoi 5 anni di governo.

Il progetto del tunnel sotto lo stretto di Messina è da qualche settimana all'esame dei tecnici del ministero dei Trasporti e la ministra Paola De Micheli conferma: «Presenteremo la nostra proposta in sede di Recovery Fund per completare il collegamento tra Messina e Reggio Calabria». Conte si è invaghito del progetto presentato nel giugno del 2017 dall'ingegnere Giovanni Saccà e seguito in prima persona dal vicemini-

stro siciliano del M5S, Giancarlo Cancellieri.

Ecco allora, il tunnel di Conte. La relazione di Saccà, approdata sulla scrivania del premier e datata 27 giugno 2020, smonta a colpi di dati e raffronti tecnici il ponte stradale e ferroviario da Reggio Calabria a Messina, che avrebbe una campata unica di 3.300 metri. Dopo decenni di scontri politici e centinaia di milioni spesi per la progettazione, l'ingegnere invita a capovolgere il punto di vista: «Diventa quasi ovvia la necessità e l'opportunità di realizzare tunnel subalvei in galleria naturale anziché ponti». Una soluzione che eviterebbe di scavare 51 chilometri di gallerie per giungere allo Stretto, sia lato Sicilia che lato Calabria. «È poco probabile — scrive Saccà — che 4 km di galleria subalvea possano costare più del ponte a campata unica da 3.300 metri». I tempi di percorrenza sarebbero migliori (circa 15 minuti tra Messina centro e Reggio Calabria centrale) e minori i costi di gestione, manutenzione e pedaggio: «Il tunnel subalveo

salvaguarda la bellezza naturale dello Stretto e minimizza la necessità di espropri che molto hanno contribuito a fare crescere il movimento No Ponte». All'Agì l'ingegner Saccà ha spiegato che l'ipotesi dal punto di vista geomorfologico si fonda sull'esistenza nello Stretto di una «sella» tra Villa San Giovanni e la Contrada Arcieri di Messina. Una zona profonda 170 metri e larga due chilometri: «Scendendo a 50 metri si può scavare un tunnel subalveo...».

Il Ministero dei Trasporti ha avviato l'analisi tecnica della proposta, ma il quasi-annuncio di Conte ha innescato la polemica politica. Il capogruppo di Italia Viva, Davide Faraone, fa a pezzi il progetto: «Dobbiamo far uscire dal tunnel il Sud e non infilarcelo per sempre, mi pare folle l'idea del premier». Lui però ci crede davvero e studia la strategia per avere la meglio sulle resistenze dei 5 Stelle.

Nel 2012 Beppe Grillo attravesò a nuoto e con grande clamore mediatico lo Stretto di Messina per protestare

contro il ponte, che a solo nominarlo gli faceva venire le bolle. Sembra invece che il tunnel sotto il mare non dispiaccia al fondatore del Movimento, tanto che Conte, rispondendo ad Angelo Maria Perrino che lo intervistava a Ceglie, ha detto che a cena andrebbe più volentieri con il comico che con Davide Casaleggio: «Con Grillo si affronta il futuro, si parla di tante innovazioni...».

Se la ministra De Micheli procede con cautela («quella è un'area sismica, un'area vulcanica»), il capo delegazione del Pd Dario Franceschini spinge per portare l'alta velocità fino in Sicilia e per lui ponte o tunnel pari sono, o quasi. Ma il presidente della Sicilia, Nello Musumeci, ha un sospetto: «Volendo pensare male si può credere che il tunnel sia una comoda trovata per mettere a tacere il coro sempre più robusto di quanti chiediamo il Ponte». E Forza Italia, con Stefania Prestigiacomo, fa a pezzi il sogno di Conte: «Una boutade agostana, idea vecchia di vent'anni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'idea

● Dopo una prima fase in cui a circolare era l'ipotesi di tornare al progetto del ponte sullo Stretto di Messina tra Calabria e Sicilia, il governo ha ora preso in considerazione l'idea di un tunnel

● Giuseppe Conte ha detto di pensare a un percorso sottomarino, dopo aver dotato però Calabria e Sicilia di linee ferroviarie ad alta velocità

● A incoraggiare il premier è stato «il miracolo di ingegneria» con cui si è costruito il ponte Genova San Giorgio in sostituzione del ponte Morandi crollato il 14 agosto del 2018, con 43 vittime

La parola

SUBALVEO

È l'area al di sotto dell'alveo di un fiume o di un tratto di mare. Nel caso del progetto preliminare del tunnel per collegare Messina con Reggio Calabria, si tratta di un braccio di mare dalle caratteristiche morfologiche complesse. Il tratto subalveo ha un substrato di derivazione alpina e prealpina, particolarmente stratificato, anche se non si riscontrano controindicazioni per una escavazione

4

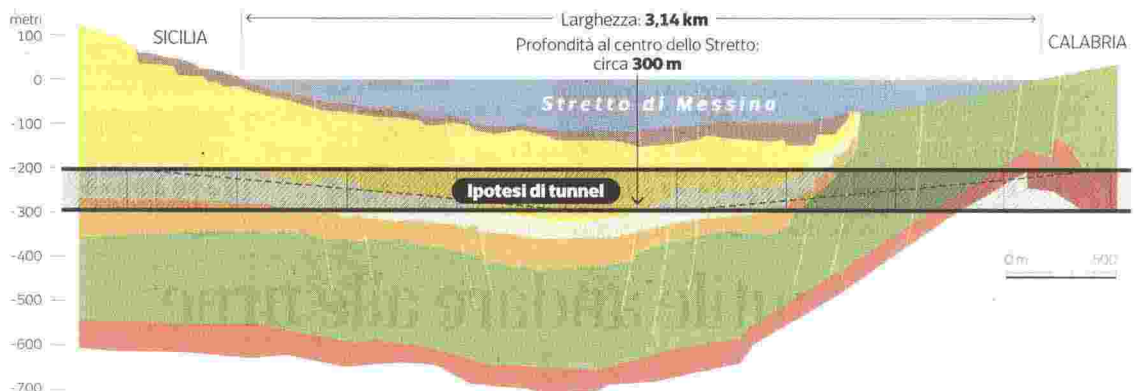
i chilometri complessivi della galleria per collegare la Sicilia con la Calabria, tra parte ricoperta dal mare e aree di terraferma coinvolte



Le formazioni geologiche

- depositi della piana costiera (sabbie con ciottoli)
- ghiaie di Messina (di tipo sabbioso)
- intervallo costiero plio-pleistocenico (ultima era glaciale)
- trubi (rocce argillose), sabbie tortoriane (sabbie argillose)
- conglomerato basale (ciottoli di ghiaia)
- basamento cristallino metamorfico (rocce magmatiche)

Il tunnel sotto lo stretto di Messina s'ispira al tunnel ferroviario sottomarino turco di 1,8 km, costruito a Istanbul nel mare dello stretto del Bosforo, parte di una galleria lunga 14 km. Passando in alcuni punti a meno 62 metri dalla superficie, si tratta del tunnel ferroviario sottomarino più profondo al mondo



Corriere della Sera