

NESSUNO SPIRAGLIO *La sensazione è che il governo conti sulla copertura pubblica per un'opera insostenibile da qualsiasi parte la si guardi, con o senza pedaggi e con qualsivoglia progetto*

Il ponte sullo Stretto non regge alla prova dei fatti e dei numeri

IN REALTÀ...

È ESSENZIALE

PER

IL RADDOPPIO

DELL'AV

SALERNO-

REGGIO

**» Giorgio Ragazzi
e Marco Ponti***

Quando proposero di costruire un tunnel sotto la Manica che collegasse Francia e Inghilterra, l'allora primo ministro Margaret Thatcher disse che avrebbe dato tutte le autorizzazioni richieste ma che i soldi doveva metterceli la società promotrice del progetto (cioè doveva esser pagato tutto dagli utenti). Da politico di destra qual'era, voleva tutelare i contribuenti e lasciare che sulla convenienza dell'investimento decidessero i privati e non lo Stato. Matteo Salvini invece, appena nominato ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, non ha avuto alcuna esitazione a dichiarare che il Ponte sullo Stretto di Messina si sarebbe fatto e che i lavori sarebbero addirittura iniziati entro un paio di anni.

IL NEO MINISTRO non ha avuto nemmeno il tempo di chiedere aggiornamenti sulle previsioni di traffico e di costi, figuriamoci poi stimare i benefici e costi sociali attesi. Visto che non risulta vi sia alcuna società privata disposta a finanziare quest'opera, la sicurezza di Salvini deriva evidentemente dal proposito di porre tutto a carico dello Stato. Strana posizione per uno che si definisce di destra. Eppure la storia del tunnel sotto la Manica, che collega spazi economici ben più rilevanti della Sicilia, dovrebbe far ben riflettere sui

rischi di questi mega progetti: rispetto alle previsioni iniziali il costo del tunnel risultò doppio e il traffico meno della metà di quanto previsto. Gli azionisti privati che finanziarono l'opera persero praticamente tutti i loro soldi.

Tornando allo Stretto, uno studio ministeriale di un paio d'anni fa praticamente escludeva la fattibilità tecnica di un tunnel, sia sottomarino che semialleggiante ("tunnel di Archimede"). Si potrebbe costruire un ponte a campata unica di 3 km nel punto dove le due coste sono più vicine. Ma, oltre a sollevare notevoli problemi sismici, essendo una struttura molto flessibile nei frequenti giorni di venti forti non sarebbe probabilmente utilizzabile. Inoltre, essendo nell'estremo nord dello stretto, lontano sia da Messina che da Reggio Calabria, sarebbe scomodissimo per tutto il traffico locale (quello principale), che continuerebbe a usare i traghetti perché per molti addirittura più veloci.

Questo anche immaginando che i costi siano a carico dello Stato e che quindi non si applichi pedaggio. In caso contrario, l'utenza - che dai dati dello stesso studio si poteva dedurre non essere certo altissima - si ridurrebbe ulteriormente.

IL PONTE È VISTO come opera essenziale a completamento e giustificazione del progetto ferroviario di raddoppio ad Alta Velocità della linea tra Salerno e Reggio Calabria. Si tratta della maggior opera infrastrutturale del Pnrr, prevista costare tra i 22 e i 29 miliardi (tra 5 e 7 Tav, per intenderci) a carico dei contribuenti. Rispetto alla linea esistente tra Salerno e Reggio Calabria, in fase di velocizzazione e molto lontana dalla saturazione (al massimo si arriva al 50% della capacità), si risparmierebbero

circa 40 minuti di tempo di viaggio. Un costo spropositato per un beneficio minuscolo.

D'altronde, il forte aumento dei costi di costruzione costringerà molto probabilmente a rinviare, se non ridimensionare, il progetto AV Salerno-Reggio, con ovvie implicazioni anche per l'utilità del ponte ferroviario sullo Stretto, di cui peraltro non si conoscono stime di costo nemmeno approssimative.

PER LA PRIMA TRATTA

della Salerno-Reggio (7 miliardi di costo previsto) è stata presentata una analisi costi-benefici sociali, ma a decisione già data come presa e dallo stesso destinatario dei soldi (Ferrovie dello Stato), che di conseguenza si è visto costretto a usare una metodologia talmente ottimistica che probabilmente avrebbe dimostrato fattibile qualsiasi cosa. La netta impressione è che si tratti di soldi e annunci il cui scopo è la ricerca di consenso elettorale, più che di far crescere il Mezzogiorno, che di cose molto diverse avrebbe bisogno.

Quand'anche, con enorme dispendio di risorse pubbliche, si costruisse una rete ad alta velocità da Salerno a Catania e Palermo, la concorrenza del mezzo aereo condannerebbe questa rete a servire un traffico esiguo rispetto sia ai costi che alla capacità delle linee, che si ricorda essere di 300 treni al giorno.

*Brt Onlus



02053

**CINQUANT'ANNI
DI PAROLE E
SOLDI BUTTATI**

02053

IL MITOLOGICO Ponte (o tunnel) sullo Stretto di Messina occupa da 50 anni e più il dibattito pubblico italiano, almeno dal grande concorso internazionale di idee del 1970: in questi decenni tutte le soluzioni tecniche sono state bocciate, a partire dal tunnel tanto ancorato al fondo marino che "subalveo", cioè scavato sotto il fondo. Anche il ponte a campata unica, quello del progetto dell'era Berlusconi, presenta più di un problema tanto che non è mai esistito nemmeno un progetto definitivo.