

Il Ponte, il Mezzogiorno, l'Europa

di Leandra D'Antone

1. *Tra metafore e geografia.*

La traversata dello Stretto di Messina con mezzi marittimi dura oggi tra i 20 e i 40 minuti, si svolge a ritmi frequentissimi grazie ai servizi delle ferrovie dello Stato e di compagnie private. Dai due traghetti attivi all'inaugurazione del collegamento nel 1899, si è passati, tra navi e aliscafi, alle centinaia di corse giornaliere. I traghetti trasferiscono 6300 auto al giorno, 24 treni passeggeri, 58 treni merci, 3300 veicoli commerciali, con gravissime conseguenze sulle città attraversate in termini di inquinamento e congestione¹.

Le sponde della Calabria e della Sicilia sono vistosamente vicine, circa 3 km, e pertanto ancor più vistosamente separate. La separazione fisica, presidiata dal fronteggiarsi delle furie di Scilla e Cariddi, ha nutrito nella letteratura siciliana, da Tomasi di Lampedusa a Pirandello a Sciascia, la certezza di una «sicilitudine» non limitata alla insularità, ma ora esuberante dell'energia del mito, ora pigramente gattopardesca, ora persino eroica per una «corda civile e seria» in funambolico equilibrio con quella «corda pazza» che vibrerebbe secondo Pirandello nella mente di tutti i siciliani.

Pur consapevole ed interprete di alcuni tratti culturali della diversità, Andrea Camilleri, tra gli scrittori siciliani più conosciuti oggi in Europa, ha accolto con soddisfazione la decisione presa dal precedente governo nell'aprile 2001 di costruire

un ponte che renderà la Sicilia meno isola, meno orgogliosa e forse meno malinconica. Finalmente riusciremo ad eliminare quel senso di maledetta o benedetta sicilitudine: quel senso di isolamento e di solitudine nel quale molti di noi si sono trovati senza desiderarlo².

¹ Advisor «Collegamenti Sicilia-Continente» *Rapporto finale, Executive Summary*, Roma 28 febbraio 2001.

² A. Camilleri, *Il mito tra le due sponde*, in «La Repubblica», 19 aprile 2001. Sono di Camilleri anche le due citazioni successive contenute nel testo. Sull'evoluzione del sistema viario meridionale e sul tema del viaggio vedi C. Donzelli (a cura di), *Le vie del Mezzogiorno. Storie e scenari*, Meridiana libri, Catanzaro 1998.

Nella «sicilitudine» di Camilleri riconosciamo per la prima volta un senso letterario disposto a farsi contaminare dal senso della geografia, a mescolare la percezione dello spazio e del tempo mentale con quella del tempo e dello spazio fisico. La Sicilia più che suggestive «metafore» della passione e dell'intelletto, evoca una concreta esperienza di viaggio:

cinquant'anni fa, quando lasciai definitivamente quelle terre, vidi soprattutto un tormentato paesaggio allontanarsi. Erano le coste siciliane che sfumavano alle mie spalle. E toccando l'altra sponda sentivo che la mia vita cambiava. Tutto il senso dell'emigrazione si concentrava in quel piccolo tratto di mare.

Quel «piccolo tratto di mare» è stato e continua ad essere per la maggior parte di chi lo ha attraversato e attraversa, un breve tratto di un lungo e scomodo percorso, a volte definitivo, verso il Centro-Nord d'Italia e verso altre parti del mondo, al punto da far vivere l'approdo nel cosiddetto «continente» come l'inizio di un'altra geografia.

A Messina cinquanta anni addietro chi, come Camilleri, provenisse da Porto Empedocle, o peggio ancora da Palermo, Caltanissetta, Trapani e persino dai più vicini comuni della Sicilia orientale, arrivava già provato:

per la maggior parte dei viaggiatori arrivare a Messina significava aver già trascorso diverse ore su un treno solitamente affollato, lento, arroventato dal sole. D'improvviso, quell'arrancare ritmato da soste che sembravano eterne finiva. Uno strano silenzio cadeva sulle carrozze immobili, sui viaggiatori esausti.

In fondo la traversata dello Stretto era la parte più suggestiva e meno faticosa del viaggio, e la decisa tristezza del distacco era affogata nella sensuale benché caotica consumazione di profumati arancini siciliani. Ma la durata del viaggio era appesantita considerevolmente dalle diverse ore necessarie per il caricamento sui traghetti e per lo sbarco delle carrozze ferroviarie, scomposte una dopo l'altra in un movimento estenuante.

In molte parti del mondo erano stati costruiti collegamenti con ponti aerei o tunnel sottomarini di notevole audacia tecnica³; come mai non si era provveduto a congiungere la Sicilia alla penisola? Il mito e la metafora avevano avuto il sopravvento sulle ragioni del progresso tecnico e della modernità? I siciliani si sono mai sentiti e si sentono ancora davvero minacciati dal congiungimento?

L'idea del collegamento con ponte o tunnel sottomarino, ha gli stessi anni, se non più, dell'Italia unita. Dalla metà dell'Ottocento so-

³ F. Ogliari-P. Muscolino, *Trasporti. Due secoli: 19-20*, Arcipelago, Milano 1995.

no stati elaborati parecchi progetti, ma le soluzioni tecniche fino agli anni sessanta non sono state abbastanza convincenti e rassicuranti. La lunghezza del manufatto, combinata con la violenza delle correnti marine, la forte sismicità delle coste reggina e messinese devastate con irruenza irrefrenabile dal terremoto del 1908, hanno richiesto rigorosi approfondimenti tecnici e l'impegno della migliore cultura specialistica. Così, soltanto da qualche decennio disponiamo di sicure valutazioni a favore della fattibilità dell'opera⁴. Ancor più lenti e travagliati sono stati come vedremo, i tempi della decisione politica.

Anche per l'assenza di un collegamento stabile, tuttavia, il sistema ferroviario siciliano non si è evoluto radicalmente rispetto agli anni cinquanta, mentre le linee longitudinali dalla Calabria verso Napoli e Bari sono ancora tra i meno efficienti pezzi della rete nazionale. All'interno di un sistema nazionale di trasporti – in particolare ferroviari – assai lontano dagli standard europei, le regioni meridionali oggi presentano il *gap* più vistoso. Su circa 19 000 km di linee ferroviarie nazionali il 60% sono elettrificati e il 36% a doppio binario. Nel Mezzogiorno solo il 39% delle linee sono elettrificate e il 20% a doppio binario. Proprio per l'impossibilità di trasferire sui traghetti i treni Eurostar o i pendolini non scomponibili, la Sicilia non dispone di treni efficienti e non è inclusa nei programmi nazionali ed europei di collegamenti ad alta velocità.

In un quadro di gravi disfunzioni generali, esiste un *gap* ancor più inaccettabile e iniquo tra l'Italia al di sopra e quella al di sotto di Napoli. Mentre treni Eurostar a scadenza oraria percorrono i 632 km tra Milano e Roma in poco più di quattro ore, i 537 km tra Venezia e Roma in quattro ore e mezza, i 316 km tra Firenze e Roma in un ora e 35 minuti, determinando un'effettiva competitività del treno col trasporto automobilistico e aereo, occorrono nei casi migliori oltre sette ore per i 588 km da Bari a Reggio. Se occorrono soltanto oltre sei ore per i 650 km da Roma a Villa S. Giovanni, è grazie a un servizio giornaliero di pendolini sempre ultra colmi.

Le ferrovie siciliane presentano la minore incidenza regionale sia di elettrificazione che di doppio binario. Le comunicazioni ferroviarie sono lentissime e opportunamente evitate dai viaggiatori. Per percorrere i 327 km da Palermo a Messina sono necessarie nei casi migliori oltre tre ore e mezza, per i 289 km da Agrigento a Messina oltre cin-

⁴ Gruppo Ponte Messina Spa, *Rapporto di fattibilità tecnica, imprenditoriale, ambientale, economica e finanziaria per un collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il Continente*, Roma 1981; Stretto di Messina Spa, *Il ponte sullo Stretto*, Roma 1996.

que ore, per i 181 km da Siracusa a Messina circa tre ore, per i 141 km da Augusta a Messina circa tre ore, per i 294 km da Ragusa a Messina sei ore, i 185 km da Enna a Messina tre ore e venti minuti⁵. Le ferrovie sono completamente scollegate dagli aeroporti e dai porti.

L'«alta velocità» si ferma a Napoli anche secondo il Piano nazionale dei trasporti per il 2000-2006⁶, che regala alle longitudinali tirrenica e ionico-adriatica meridionale come obiettivo più ambizioso nientemeno che il raddoppio dell'unico binario e il completamento dell'elettificazione delle linee. La suggestiva strozzatura dello Stretto comporta sui lunghi percorsi un aggravio di tempo di circa tre ore per i treni merci e due ore per i treni passeggeri.

Così in una regione di oltre cinque milioni di abitanti, con tre città tra le più popolate d'Italia, con un patrimonio ambientale e artistico di grandissimo valore, le vie obbligate della mobilità sono le strade e soprattutto i trasporti aerei, ancora sostanzialmente sotto regime monopolistico e a tariffe elevatissime soprattutto per i pochi collegamenti diretti con gli aeroporti del Centro-Nord, con pochissimi collegamenti diretti tra Nord e Sud e nessun collegamento diretto tra regioni del Sud, con voli fantasma (spesso soppressi) offerti dall'unica compagnia regionale avventuratasi in un difficilissimo mercato.

Chi viaggia in auto si prepara, dopo la traversata, ad affrontare l'incubo della Salerno-Reggio Calabria, autostrada di qualità «assistenziale», a due corsie, senza soste di emergenza, dissestata perché e finché gratuita, o le lunghe superstrade ionico-adriatiche. Chi viaggia in treno continua a trascorrere diverse ore tra la stazione di Villa S. Giovanni e quella di Messina, distanti poco più di 3 km. Non esistono per la Sicilia orientale le cosiddette «autostrade del mare», oggi per qualche collegamento potenzialmente competitive con auto e ferrovia sia per le merci che per i passeggeri.

Osservare dal traghetto la separazione delle sponde continua a dare una sensazione di magica bellezza. Per il rito consolatorio del distacco, bisogna invece dimenticare il piacere dei profumati arancini siciliani e accontentarsi dei meno che inodori e insapori prodotti transgenici uguali a quelli in vendita in tutte le stazioni e treni d'Italia.

Intanto nulla ha impedito che altre regioni, condannate, per così

⁵ R. Cagliozzi, *L'ammodernamento delle ferrovie e il ruolo del trasporto ferroviario nel Mezzogiorno*, Giuffrè, Milano 1975; P. Coppola, *Tra Mediterraneo ed Europa. Assi e nodi dei trasporti meridionali*, in Donzelli (a cura di), *Le vie del Mezzogiorno* cit.

⁶ Ministero dei Trasporti e della Navigazione, *Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica*, Roma, luglio 2000. I km indicati sono quelli «ufficiali».

dire, alla contiguità, si sbizzarriscano con le loro identità territoriali e che le regioni del Nord più contigue all'Europa abbiano sostanzialmente ottenuto la legittimazione politica di una vera metafora, la Padania, nazione inventata, senza storia e senza confini.

2. *Tra attualità e storia: collegamenti e sviluppo.*

Senonché nelle dense relazioni internazionali di ieri e in quelle infinitamente più dense di oggi, il sistema dei collegamenti fisici e delle comunicazioni è stato e continua ad essere elemento cardine di sviluppo civile ancor prima che economico e sociale, condizione stessa perché risorse economiche, ambientali, culturali, umane di ogni territorio, quindi «identità», siano riconosciute e valorizzate grazie alla loro accessibilità e alla loro proiezione verso l'esterno. Non esistono oggi sistemi locali di successo se non in rapida connessione con le reti globali.

In apertura del libro bianco dell'Ue sui trasporti per il prossimo decennio si afferma che «la mobilità è ormai considerata un diritto acquisito»¹. Ciò significa anche che, nel rispetto dei limiti imposti dalla geografia e dalla sicurezza ambientale, la mobilità non deve costare ad alcuni cittadini molto di più che ad altri.

Parallelamente, essendo il movimento delle merci e degli uomini enormemente cresciuto negli ultimi decenni, e ancora in fortissima espansione, logiche di efficienza di reti, di risparmio energetico, di impatto ambientale e snellimento, rendono indispensabili forti investimenti nelle infrastrutture secondo strategie concordate a livello continentale e planetario. Nei documenti ufficiali tali strategie si fondano sul ridimensionamento del traffico automobilistico, responsabile del massimo delle emissioni tossiche e del congestionamento, sul potenziamento delle grandi reti ferroviarie transcontinentali e ad alta velocità, sulla realizzazione di sistemi intermodali efficienti nonché ad impatto ambientale ottimale, su costi per l'utenza garantiti dalla concorrenza tra compagnie e modalità, su una capacità di spesa accresciuta dalle tecniche del *project financing*. Ciò significa rivoluzionare il nostro sistema rispetto alla configurazione automobilistica e autotrasportistica assunta dagli anni sessanta e rispondere tempestivamente alle previsioni di aumento della domanda.

¹ Commissione delle comunità europee, *Libro bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, Bruxelles 12 settembre 2001.

Mentre negli Usa il trasporto su rotaia copre il 40% del movimento delle merci, attualmente in Europa, e in misura maggiore in Italia, e ancor maggiore in Sicilia, il trasporto su strada è sproporzionatamente rappresentato rispetto ad altre modalità. Su strada avviene oggi nel nostro continente il 44% del trasporto merci, e il 79% del trasporto passeggeri, contro l'8% e il 6% (rispettivamente di merci e passeggeri) mediante ferrovie e il 5% per vie aeree². In Italia il trasporto su strada riguarda oltre il 60% del traffico delle merci e l'85% del movimento dei passeggeri, mentre quello per ferrovia riguarda poco più del 10% del trasferimento di merci e circa il 6% del trasferimento passeggeri³.

Investimenti e riordino dei collegamenti sono quindi tanto più urgenti laddove maggiori sono gli squilibri, pena l'ulteriore emarginazione dalla rete globale e l'aggravamento del danno ambientale. Evitare entrambi è interesse dell'Ue e dell'Italia, non solo in quanto impegnate in un notevole sforzo progettuale e finanziario per la coesione regionale, ma anche per realizzare la massima valorizzazione delle specifiche risorse disponibili a livello territoriale. La sostenibilità ambientale, il potenziamento delle reti materiali e immateriali, la valorizzazione della specializzazione produttiva e dei sistemi locali sono al centro dei Quadri comunitari di sostegno che accompagnano il processo di unificazione europea.

In piena coerenza con tale processo, sono state impostate e realizzate da qualche anno le politiche del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione istituito nel 1998 presso il ministero del Tesoro, e in particolare il *Programma di sviluppo del Mezzogiorno 2000-2006*, che definisce criteri e assi dell'intervento pubblico attraverso l'uso dei fondi strutturali⁴. Le regioni del Mezzogiorno, Sicilia compresa, rappresentano per l'Europa in formazione, non solo aree di risorse inutilizzate da valorizzare anche attraverso le politiche di rete, ma la sua stessa proiezione mediterranea, il percorso fisico del congiungimento con «l'altra Europa», col Nord Africa e il Medio Oriente, e come tali, sono inseparabili dai grandi collegamenti continentali.

L'attenzione rivolta alle infrastrutture di rete per la massima valorizzazione delle risorse disponibili sui territori, è stata nell'esperienza

² C. Gerondeau, *I trasporti in Europa*, M&T, Torino 1996; S. Finardi-C. Tombola, *Il sistema mondiale dei trasporti. L'economia-mondo nel XX secolo*, il Mulino, Bologna 1992.

³ *Nuovo piano generale dei trasporti* cit.; P.L. Spaggiari, *Storia, economia e politica dei trasporti*, Grafiche STEP, Parma 1995; A. Misiti, *Il viaggio dell'avvenire. I trasporti, gli scambi commerciali, le vie di comunicazione del ventunesimo secolo nel pianeta*, Spirali, Milano 2000.

⁴ Ministero del Tesoro, Bilancio e Programmazione economica, *Programma di sviluppo del Mezzogiorno 2000-2006*, Roma 30 settembre 1999.

storica essenziale alla crescita delle ricchezze e del prestigio dell'Italia come alla crescita della ricchezza delle regioni meridionali e insulari. Se in particolare guardiamo al passato storico, al periodo dall'unificazione alla prima guerra mondiale, troviamo la massima considerazione per le infrastrutture di trasporto in tutte le articolazioni del territorio; troviamo l'intermodalità come criterio ispiratore delle politiche di rete, il partenariato tra Stato comuni e province come *network* usuale per le scelte e il finanziamento, un frequentissimo ricorso alla combinazione di capitali pubblici e privati⁵.

Per quanto riguarda le regioni meridionali e la Sicilia, possiamo specificamente osservare una strettissima relazione tra l'efficienza del sistema delle comunicazioni e la loro proiezione commerciale internazionale, viceversa lo svilimento dello stesso sistema nelle fasi di maggiore autarchia e contrazione degli scambi.

Nel fondamentale lavoro di ricognizione della spesa pubblica italiana dal 1860 al 1923, Alberto De Stefani, nel 1924 ministro delle Finanze, poteva con soddisfazione affermare: «Se sessanta anni or sono il ministero dei Lavori Pubblici poté a ragione essere definito l'artefice principale dell'Unità d'Italia, ad esso si addice il titolo di valido strumento dell'incivilimento e del crescente benessere del Paese»⁶. In quell'arco di tempo la distribuzione delle risorse tra le aree geografiche fu sostanzialmente equilibrata, in particolare se guardiamo alla valorizzazione delle vie di comunicazione più adatte a sostenere l'espansione della circolazione di produzioni specializzate e di uomini nel mercato internazionale. Proprio le regioni meridionali furono del resto assolute protagoniste dell'espansione commerciale dell'Italia all'estero in quanto esportatrici di prodotti dell'agricoltura specializzata, dell'agro-industria, e dell'industri mineraria attrassero capitali, produssero con i noli, il turismo e le rimesse cospicue partite invisibili strategiche per la bilancia nazionale dei pagamenti.

È stata ormai efficacemente smentita l'idea della arretratezza della dotazione infrastrutturale della Sicilia tra l'unificazione e gli anni Venti, oltre che quella della irrilevanza del ruolo delle ferrovie nel modello di sviluppo industriale italiano. Grazie all'impegno congiunto delle istituzioni pubbliche centrali e locali e di capitali pubblici e privati, le infrastrutture di trasporto assecondarono anche nell'Isola lo sposta-

⁵ A. De Stefani, *L'azione dello Stato per le opere pubbliche dal 1861 al 1924*, Libreria dello Stato, Roma 1925; C. Lacchè, *La ferrovia da Giolitti a Mussolini. 1906-1940*, Agnesotti, 1980.

⁶ De Stefani, *L'azione dello Stato* cit., p. 15.

⁷ G. Barone, *Lo Stato a Mezzogiorno. Ferrovie, reti urbane, emigrazione*, in Donzelli (a

mento delle merci verso i centri di trasformazione industriale e quindi verso l'estero, secondo una ancor oggi invidiabile combinazione di scambi ferroviarie, porti, navi⁷.

Al contrario nel lungo periodo di contrazione degli scambi verificatosi tra le due grandi guerre, si ridimensionarono sia la intermodalità che i servizi di connessione con l'esterno. Gli interventi più cospicui di tipo civile riguardarono i collegamenti ferroviari e stradali interni, e furono concentrati nelle regioni centro-settentrionali. Tra gli investimenti nel settore ferroviario fecero eccezione la direttissima Roma-Napoli e l'elettrificazione della Napoli-Foggia. La politica autostradale riguardò soltanto alcuni centri economici e turistici del Centro Nord, con l'eccezione della Napoli-Pompei, portando nel 1940 l'Italia a primeggiare in Europa con oltre 500 km attivi. Le autostrade Roma-Bari e Salerno-Reggio Calabria furono solo annunciate, ma realizzate negli anni sessanta-settanta. In materia di comunicazioni sia stradali che marittime e aeree, gli enti di gestione e le imprese a partecipazione statale presero a sostituire, secondo una logica centralista, l'amministrazione e la finanza ordinaria.

Con la riapertura degli scambi internazionali nel secondo dopoguerra, ad una prima fase di proiezione verso l'estero dell'agricoltura specializzata, di ripresa del turismo, e in Sicilia soprattutto di sviluppo della chimica del petrolio e dei fosfati, ha corrisposto il potenziamento, ancora di tipo intermodale, dei trasporti marittimi e ferroviari.

Complessivamente l'azione pubblica si è dispiegata ancor più compiutamente che nel periodo fascista, mediante enti autonomi dalla pubblica amministrazione o con compiti «straordinari». L'Anas, l'Iri e la Cassa per il Mezzogiorno sono divenuti dagli anni sessanta protagonisti principali del rinnovamento del sistema nazionale di trasporti stradali e marittimi. Nelle regioni meridionali la Cassa, in maniera del tutto impropria, date le sue funzioni di strumento di spesa aggiuntiva rispetto a quella ordinaria, ha finito col provvedere anche all'elettrificazione e raddoppio di alcune linee ferroviarie, al potenziamento dei porti e al potenziamento del traghettamento verso e dalla Sardegna e nello Stretto di Messina⁸.

Con la svolta assistenziale dell'intervento straordinario, negli anni settanta-ottanta, le regioni meridionali – fatta eccezione di alcune zo-

cura di), *Le vie del Mezzogiorno* cit.

⁸ L. D'Antone, *Un sistema straordinario. Dalle strade fasciste alle infrastrutture repubblicane*, in Donzelli (a cura di), *Le vie del Mezzogiorno* cit.

⁹ G. Signorino (in collaborazione con Istituto Tagliacarne), *Rapporto sulla dimensione*

ne della dorsale adriatica – e in particolare la Sicilia, hanno visto calare simultaneamente la loro capacità di esportazione e la qualità delle comunicazioni⁹. Soltanto dalla seconda metà degli anni novanta, grazie all'adesione all'euro, al risanamento finanziario e alla maggiore esposizione alla concorrenza, le regioni meridionali e insulari hanno visto crescere le loro esportazioni, il turismo, l'attrattività di capitali esteri¹⁰.

Non è tuttavia un caso che nell'ambito del *trend* di crescita indicata la Sicilia, pessimamente collegata per reti o tariffe, inchiodata all'uso degli automezzi per la grandissima parte del traffico di merci, mantenga ancora enormemente sotto utilizzate le sue straordinarie risorse, comprese quelle ambientali e naturali, e presenti al tempo stesso un elevatissimo grado di congestionamento. A fronte di una tendenza alla crescita della domanda, la mancanza di un'offerta adeguata rappresenta un vero e proprio freno allo sviluppo.

Tornando al collegamento stabile della Sicilia con la Calabria con senso del passato e del presente, constatiamo come progetti e studi di fattibilità siano stati fortemente stimolati dal crescere dei flussi di traffico e come l'attuale decisione di realizzazione del collegamento corrisponda, al di là delle legittime differenze di opinione sulla soluzione tecnica, alla necessità di eliminare una ormai insostenibile strozzatura. Le modalità e strutture a disposizione oggi non saranno comunque più sufficienti nel giro di qualche anno¹¹.

3. Cronaca: fattibilità e interessi.

I primi studi sul collegamento stabile ebbero in realtà come *humus* la grande scommessa tecnologica ottocentesca, l'idea del progresso come motore della ricchezza e del prestigio delle nazioni. Ancor prima della istituzione del servizio di traghettamento – nel 1899, come si è detto, con due navi – e parallelamente alla «rivoluzione ferroviaria», Alfredo Cottrau, ingegnere napoletano di ponti e strade, ebbe nel 1866 dal ministro dei Trasporti, Stefano Jacini, l'incarico di verificare

estera dell'economia siciliana: l'analisi del trade-gap, Università degli studi di Messina, Facoltà di Scienze politiche, Messina 1993.

¹⁰ G. Bodo-G. Viesti, *La grande svolta*, Donzelli, Roma 1996; Ministero del Tesoro, Bilancio e Programmazione economica, Dps, *Mezzogiorno. Tendenze. Aggiornamento autunno 2000*. Si vedano anche, a cura dello stesso Dipartimento, i rapporti annuali sulle aree depresse.

¹¹ Advisor, *Executive Summary* cit.

¹ C. Navona, *Passaggio sottomarino attraverso lo stretto di Messina per unire in comuni-*

la fattibilità di un Ponte sullo Stretto. Nel 1870 un ingegnere del Politecnico di Torino, Carlo Navona conseguì la laurea con il progetto di un tunnel ferroviario subacqueo¹.

Il primo progetto di ponte aereo fu proposto da alcune società Ferroviarie del Nord. Altri studi vennero effettuati fino al drammatico terremoto di Messina del 1908, che raffreddò ogni ottimismo. Soltanto dopo la prima guerra mondiale si riprese a considerare la realizzazione del collegamento stabile, e le opzioni si concentrarono di volta in volta ora sul ponte aereo ora sul tunnel. Nel 1921 Emerico Vismara, amministratore della Società generale siciliana di elettricità, rilanciò l'idea del ponte in occasione della realizzazione del collegamento con cavi elettrici. Negli anni trenta e quaranta ponte e tunnel continuarono a fronteggiarsi in progetti bisognosi di approfondimento, fino agli ultimi anni del fascismo, quando l'Azienda autonoma strade statali promosse uno studio per un tunnel sottomarino, mentre Mussolini annunciò la costruzione di un ponte nell'ambito di una politica di egemonia italiana nel Mediterraneo².

Durante la «ricostruzione» un progetto di tunnel fu riproposto alla commissione per il Piano Marshall dall'ingegnere messinese Sturiale, mentre l'Associazione italiana dei siderurgici chiese all'ingegnere statunitense David Steinman di progettare un ponte in acciaio. Tra le modalità di collegamento apparvero in quegli anni anche l'istmo e il ponte galleggiante.

Le diverse ipotesi e proposte avanzate fino a tutti gli anni quaranta si possono considerare studi preliminari svolti nella consapevolezza della immaturità tecnica degli elaborati e del carattere più che altro simbolico dell'opera annunciata. Soltanto negli anni cinquanta data la straordinaria crescita delle esportazioni agro-industriali e della mobilità dei passeggeri, si prospettò come imminente l'insufficienza del collegamento via traghetto, nonostante fosse stato considerevolmente potenziato.

I primi e più motivati promotori della realizzazione del collegamento stabile furono i soggetti istituzionali e le associazioni di interesse locali, le camere di commercio e gli amministratori delle province di Messina e Reggio³, e soprattutto la Regione Sicilia, che nel 1955

cazione continua il sistema ferroviario siciliano alla rete generale, Torino 1870; A. Cottrau, *Puo gettarsi un ponte sullo Stretto*, in «Monitore delle strade ferrate», 2 maggio 1883.

² R. Condò, *Il collegamento stabile Sicilia Continente. Storia, attualità, futuro*, Pellegrini, Cosenza 1995.

³ Camera di commercio di Messina, *Il Ponte sullo Stretto*, Messina 1953.

⁴ Regione Sicilia, *Piano di studi sullo Stretto di Messina per il collegamento della Sicilia*

stanziò 100 milioni per studi geologici. Tali studi che vennero affidati ad una accreditata istituzione scientifica, la Fondazione Lerici⁴. Di fronte ad un aumento del traffico attraverso lo Stretto del 50% per le merci e di quasi il 50% per i passeggeri tra il 1950 e il 1959 (ben superiore all'incremento registrato nel resto d'Italia), la Regione Sicilia commissionò e finanziò ulteriori indagini e promosse importanti incontri scientifici internazionali. In una pubblicazione del 1961, la stessa Regione Sicilia, valutando quanto importante fosse la crescita delle esportazioni agricole pregiate e del turismo nell'economia dell'isola, oltre che il ritmo intenso di industrializzazione in atto, prevede che nell'arco di 7-8 anni si sarebbe localizzata proprio nello Stretto di Messina una grave strozzatura al traffico. Il collegamento doveva far parte di interventi su tutto il sistema viario e ferroviario meridionale, in modo da favorire i consistenti flussi di merci e uomini verso le regioni italiane del Centro-Nord e verso l'Europa. In maniera molto esplicita si riconosceva che la soluzione stabile non potesse essere differita «senza incalcolabile pregiudizio per l'economia siciliana, perché colpirebbe principalmente le componenti più rilevanti per l'economia stessa, che sono l'agricoltura e il turismo»⁵.

Tutt'altro che isolazionista la Regione Sicilia autonoma, sottolineò i forti legami tra Messina, come emporio della Calabria, e la Calabria quale *hinterland* agricolo di Messina, prefigurando quella idea di «città dello Stretto» che sarebbe stata oggetto di molti progetti urbanistici legati alla realizzazione del collegamento⁶. Né disdegnò di considerare l'importanza delle connessioni della Sicilia con le principali direttrici dello sviluppo industriale delle regioni meridionali, Napoli, la valle del Basento, Taranto, Brindisi e Bari, rispetto alle quali emergeva la preoccupazione che l'isola potesse «essere tagliata fuori dalla rete stradale e ferroviaria d'Europa, proprio nel momento in cui tale rete si affaccia, con tutte le sue capacità di trasporto, sullo Stretto di Messina»⁷.

Interessi e istituzioni locali calabresi e siciliani, camere di commercio, comuni, aree e nuclei industriali si costituirono nel 1965 in Con-

con la Calabria, Tipografia Tamburini, Palermo 1961.

⁵ Regione Sicilia, Presidenza, Segreteria generale, *Il Ponte sullo Stretto*, Palermo 1961.

⁶ Per la ricostruzione del dibattito sugli aspetti urbanistici del collegamento cfr. in particolare G. Pace, *Il dibattito sull'attraversamento stabile dello stretto*, in Pace-E. Petroncelli, *L'area dello Stretto: Messina e Reggio Calabria nelle prospettive dell'economia mediterranea*, ESI, Milano 1997; si veda anche G. Imbesi, *Le grandi infrastrutture. Tra disegno del territorio e rispetto dell'ambiente*, in Donzelli (a cura di) *Le vie del Mezzogiorno* cit., e Becchi in questo stesso numero.

⁷ Regione Sicilia, Presidenza, Segreteria generale, *Il Ponte* cit.

⁸ Unione delle camere di commercio industria agricoltura e artigianato della Regione Si-

sorzio pubblico regionale per la promozione, progettazione ed esecuzione del collegamento. Nel 1966 in una pubblicazione di taglio «federalista» sulle trasformazioni economiche avvenute in regime di autonomia, anche l'Unione regionale delle camere di commercio motivò l'urgenza del collegamento con l'esigenza di favorire non solo la notevole espansione produttiva e commerciale dell'Isola dopo la ricostruzione, ma anche il rapporto con il resto dell'Europa:

Il problema dell'attraversamento dello Stretto e quello del collegamento della Sicilia con altre regioni italiane (direttamente con altri paesi europei e mediterranei), divengono di anno in anno sempre più acuti; essi non possono essere risolti ormai con i servizi di traghettamento... perché la Sicilia si inserisca organicamente e concretamente come parte inscindibile della penisola e non invece mantenendo la sua insularità, si dovrà arrivare alla costruzione di un manufatto stabile, il ponte attraverso lo Stretto⁸.

La stessa Comunità europea aveva nel 1961 dichiarato il suo favore al collegamento quale mezzo per sollevare economicamente il Mezzogiorno considerato «un'area depressa d'Europa» e aveva ipotizzato il coinvolgimento della Banca europea nel finanziamento⁹. È da considerare comunque che l'Europa comunitaria in quegli anni era solo un mercato unico in cui far crescere la competitività delle nazioni aderenti secondo principi moderatamente concorrenziali, mentre la proiezione mediterranea riguardava soprattutto il controllo del rifornimento e della raffinazione del petrolio, in espansione nelle regioni meridionali e in particolare in Sicilia.

In piena coerenza con le strategie pubbliche del tempo e in particolare con quelle meridionaliste, messe in atto per la riqualificazione dell'intero sistema economico-industriale italiano, il collegamento stabile tra Sicilia e Continente assunse grande rilevanza nazionale. Negli anni cinquanta-sessanta esisteva un generale consenso in ambito politico-istituzionale ai vari livelli territoriali, come nel mondo delle imprese pubbliche e private, sul ruolo che la spesa pubblica e le opere infrastrutturali (e particolarmente le grandi opere) dovevano avere per dinamizzare l'economia e creare occasioni per gli investimenti privati, nonché sul ruolo propulsivo che competeva ad enti autonomi, partecipazioni statali e istituzioni straordinarie come la Cassa per il Mezzogiorno¹⁰.

cilia, *20 anni di economia siciliana nell'autonomia*, Palermo, Maggio 1968.

⁹ *Il Mezzogiorno come area depressa d'Europa*, in «Il Globo», 28 maggio 1961.

¹⁰ D'Antone (a cura di), *Radici storiche ed esperienza dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno*, Bibliopolis, Napoli, 1996; F. Barca (a cura di), *Il capitalismo italiano dal dopoguerra ad oggi*, Donzelli, Roma 1997.

¹¹ Accademia nazionale dei Lincei, *L'attraversamento dello Stretto di Messina e la sua*

Tra le iniziative imprenditoriali nazionali va segnalata la costituzione nel 1955 della società Gruppo Ponte di Messina (GPM), che raccolse, con in testa la Fiat, il *gotha* dell'industria pubblica e privata meccanica, siderurgica, delle costruzioni e della gomma, e che – a proprie spese e per propria cura – effettuò dal 1964 accurate analisi tecnico scientifiche avvalendosi delle migliori competenze e per valutare la fattibilità delle tre ipotesi, aerea, alvea e subalvea. L'impegno del GPM sfociò nel 1979 in una iniziativa pubblica insieme all'accademia dei Lincei e nel 1981 nella presentazione di un *Rapporto di fattibilità* contenente tutto il lavoro svolto¹¹.

L'interesse politico nazionale ebbe come prima espressione nel 1958 l'istituzione presso il consiglio superiore dei Lavori pubblici di una commissione di studio presieduta dall'ing. Pier Luigi Nervi, quindi nel 1968 l'emanazione di una legge che finanziava un concorso internazionale di idee. L'iniziativa fu assunta dall'Azienda nazionale autonoma strade e dalle Ferrovie dello Stato; vi parteciparono 143 progetti, sei furono premiati ex aequo e sei segnalati. Tra i primi figurarono il ponte a campata unica, il ponte a più campate e il tunnel subalveo¹².

L'iniziativa Anas creò il presupposto tecnico-scientifico e la risonanza internazionale per la assunzione della decisione pubblica. Nel 1971, il collegamento tra la Sicilia e il Continente venne dichiarato opera di prevalente interesse nazionale e ne fu affidata la concessione progettazione ed esecuzione ad una società in cui l'Iri dovesse avere il 51% delle azioni.

Tra la legge e la nascita della società Iri passarono dieci anni. La società Stretto di Messina, con la maggioranza Iritecna, e quote pari Anas, Ferrovie dello Stato, Regione Sicilia e Regione Calabria, fu istituita nel 1981. La convenzione con la Stretto di Messina fu stipulata nel 1985 e nel 1992 fu presentato il progetto di massima di un ponte a campata unica. Costituita la Società Stretto di Messina, il GPM le vendette i suoi studi e si insediò nel consiglio di amministrazione con il suo ex amministratore delegato Carlo Gilardini. La Stretto di Messina studiò la fattibilità di tutte diverse soluzioni, rispettando la direttiva Cee del 1984 sull'obbligo di valutazione di impatto ambientale e approdando alla conclusione che il ponte a campata unica rappresentasse l'opera a minor costo, maggiore sicurezza e minor impatto negati-

fattibilità, Roma 1979; Gruppo Ponte di Messina, *Rapporto* cit.

¹² *L'attraversamento dello Stretto di Messina: atti della mostra-convegno organizzata dall'Inarc, sotto il patrocinio del ministero dei Lavori pubblici e dell'Anas, con la collaborazione della Camera di commercio di Messina e dell'Ordine degli ingegneri della Provincia di Messina*, Arti grafiche per la Sicilia, Messina 1972.

¹³ *Il ponte di Archimede nello Stretto di Messina*, Messina 1985.

vo sull'ambiente, conclusione confortata dal parere di una consulta estera di esperti.

Nel 1986 l'Eni, con la sua società Sst (Sapiem, Snam progetti e Tecnomare – quest'ultima anche a partecipazione Iri) – propose un suo progetto di tubo flottante, già presentato da Alan Grant, premiato al concorso Anas del 1969 e ridenominato «Ponte di Archimede»¹³.

Quando nel 1992 fu consegnato il progetto di massima dalla Stretto di Messina, non solo l'Eni rientrò improvvisamente in campo con l'idea del tunnel, ma lo stesso presidente di Iritecna, la società che deteneva il controllo della Stretto di Messina, avanzò dubbi sull'urgenza del ponte ed indicò come prioritari investimenti nelle infrastrutture viarie ed idriche¹⁴.

Nel 1997 è giunto infine il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, favorevole al progetto di massima della Stretto di Messina, ma prescrittivo di ulteriori approfondimenti¹⁵, essenziali non solo per passare alla fase esecutiva, ma per ridefinire il ruolo della stessa Società, che date le modifiche intervenute nella legislazione italiana e comunitaria sulle opere pubbliche negli anni più recenti, potrebbe esaurire il suo compito con la consegna del progetto definitivo.

Quanto finora narrato merita una vera ricostruzione storica, meno polemica e più rigorosa di quelle di stampo giornalistico che sono state finora prodotte¹⁶. Certamente non si può sottovalutare l'enorme difficoltà dell'opera, riguardante una «territorialità fisica» particolarmente ostile e la cui soluzione tecnica valutata come più sicura e a minor impatto ambientale, il Ponte, rappresenterebbe comunque la prima del genere per ampiezza di luce. Uno studio rigoroso dovrebbe per prima cosa analizzare tutti gli studi tecnici effettuati. Da un primo esame della documentazione possiamo affermare che è stata rivolta particolare attenzione proprio allo studio dell'impatto ambientale¹⁷.

¹⁴ Consultare il sito www.strettodimessina.it.

¹⁵ Consiglio superiore dei Lavori pubblici, adunanza del 10 ottobre 1997; oggetto: *Progetto del collegamento stabile, viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente. Progetto di massima*.

¹⁶ Le migliori sono G. Negri, *Il paese del non fare*, Ponte alle Grazie, Firenze 1999; G. Gentili, *L'incompiuta. Dalle dighe mobili di Venezia allo stretto di Messina*, Sperling & Kupfer, Milano 2001.

¹⁷ L'impatto ambientale delle soluzioni diverse era stato studiato dal Gruppo Ponte Messina (vedi *Rapporto cit.*); è stato anche tra i primi studi effettuati dalla Società Stretto di Messina, sempre in relazione alle varie possibili modalità di collegamento. Vedi B.F. La Padula, *Studio di impatto ambientale delle alternative di attraversamento stabile dello Stretto di Messina*, in Egeria Nallo (a cura di), *Valutazione di impatto ambientale in Italia 1989-1994*, Guerini Scientifica, Milano 1995. Ringrazio B.F. La Padula per avermi consentito di

D'altra parte il sostanziale confluire di tutti i progetti antecedenti nella Società Stretto di Messina, in seguito all'acquisizione degli studi GPM, e l'attenzione ai progetti in fieri (è stato valutato anche il progetto «Ponte di Archimede»¹⁸), ha inchiodato la Società stessa alla considerazione di ogni ipotesi avanzata anche fuori dalla sua missione; il che va a favore della credibilità tecnico-scientifica della scelta per il Ponte aereo a una campata.

Molti sono tuttavia anche gli aspetti per cui la vicenda narrata appare dalla legge del 1971 in avanti, anche esemplare di poco lungimiranti politiche di promozione dello sviluppo, di frammentazione e inefficienza del processo decisionale pubblico, di deleteri conflitti tra imprese pubbliche, di interessi privati scarsamente autonomi dalla spesa pubblica, di veti ideologici ostinati almeno quanto quelli di consolidate *lobbies* conservatrici, di timidezze e cautele politiche¹⁹.

Innanzitutto la causa dello sviluppo delle regioni meridionali, e quindi nazionale non ha tratto alcun giovamento né dagli indirizzi dell'intervento straordinario degli anni settanta-ottanta, né dagli obblighi di legge sugli investimenti delle partecipazioni statali nel Sud, né dalle strategie di mobilità fondate sull'autotrasporto. Queste ultime in particolare hanno come si è detto cristallizzato la logistica meridionale alle realizzazioni degli anni sessanta-settanta, facendo progressivamente apparire l'ipotesi del collegamento stabile sempre più simile a una sorta di «cattedrale nel deserto», e producendo quel noto vizioso ragionamento secondo cui il collegamento sarebbe in contraddizione con altre priorità riguardanti il sistema dei trasporti e secondo cui quest'ultimo sarebbe oggi tanto inefficiente da rendere appetibili semplici aggiustamenti del tipo già ricordato (raddoppi ed elettrificazione).

In più occasioni la conflittualità tra enti autonomi e tra imprese pubbliche ha determinato sprechi di tempo e risorse, oltre che chiusure assistenziali proprio nelle regioni interessate; in più occasioni si sono verificate impensabili collusioni tra pubblico e privato ostili alla concorrenza, come inattese divergenze tra pezzi dello stesso Stato. Del quadro normativo e istituzionale suddetto, che ha connotato le politiche pubbliche nazionali, ma soprattutto l'intervento meridionalista, sono state innanzitutto le regioni meridionali a pagare le spese,

consultare fondamentali documenti archivistici.

¹⁸ *Il Ponte sullo Stretto. Proposta alternativa di tubo flottante*, in Società Stretto di Messina, 5, maggio 1999.

¹⁹ Per una documentazione sulla successione degli eventi corredata da rassegna stampa si consiglia di consultare il sito www.strettodimessina.it.

²⁰ Signorino, *Rapporto* cit.

con una sempre più accentuata chiusura autarchica e assistenziale e la perdita di presenza sui mercati esteri, nel caso della Sicilia divenuta particolarmente significativa negli anni ottanta²⁰.

L'instabilità dei governi ha contribuito a fare delle grandi opere pubbliche o strumenti di consenso clientelare o puri «annunci», sommando le spiacevoli sensazioni della dissipazione di risorse e della mancata realizzazione; talché all'inizio degli anni novanta, di fronte alla gravità del debito pubblico e all'impegno di risanamento per l'ingresso nell'euro, era diventato massimamente impopolare parlare di spesa pubblica e in particolare di grandi opere nel Mezzogiorno. Inoltre, se da una parte le più innovative strategie per lo sviluppo locale hanno concentrato l'interesse sulle connessioni tra attori e istituzioni e sottovalutato l'importanza delle infrastrutture di trasporto e delle connessioni materiali globali²¹, d'altra parte un ecologismo estremo ha contribuito a paralizzare l'intervento sul territorio e la capacità di decisione pubblica. Ovviamente hanno avuto un ruolo importante anche gli interessi contrari dei gestori del servizio di traghettamento²².

Ne è venuto fuori un mix di elementi capaci di determinare un diffuso scetticismo, talché negli anni settanta-novanta non riusciamo a trovare testimonianze di pressioni collettive per la realizzazione dell'opera, ma neanche di mobilitazioni collettive contrarie. Viceversa hanno continuato ad agire gli interessi in campo come in una debole guerra di trincea, talvolta combattuta senza intenti di vittoria finale, ma a semplici fini di non esclusione.

Ovviamente il trascorrere dei decenni ha comportato anche il fluire di cospicue risorse finanziarie (circa 140 miliardi di lire). Nei lunghi intervalli tra un atto decisionale e quello successivo, gli entusiasmi si sono affievoliti, il collegamento è stato pressoché dimenticato, lasciando la sensazione di un miraggio della tecnologia e della propaganda politica, come tale, incapace di generare grandi illusioni come grandi delusioni, se non tra pochi addetti ai lavori.

Purtroppo una logica di tipo quantitativo, piuttosto che qualitativo dell'aggiustamento e potenziamento delle tipologie di collegamento esistenti si è trascinata fino ai nostri giorni, ed è penetrata non solo nel Piano nazionale dei trasporti 2000-2006, ma anche nei piani operativi

²¹ Tutta la più recente riflessione socioeconomica italiana sui distretti industriali ispirata al modello Nec ha avuto questo limite. Fanno eccezione Viesti, *Come nascono i distretti industriali*, Laterza, Roma-Bari 2000, e Id. (a cura di), *Il Mezzogiorno dei distretti*, Donzelli, Roma 2001, che non a caso riguardano le regioni meridionali.

²² www.strettomessina.it.

²³ D. Cersosimo-D. Gattuso-S. Orlando, *Oltre il Ponte. I trasporti calabresi tra abbon-*

regionali, in particolare in quelli riguardanti la Calabria e la Sicilia.

L'accordo di programma del giugno 2001 della regione Sicilia prevede interventi per circa 3600 miliardi di lire per raddoppi, elettrificazioni e potenziamenti ferroviari, per circa 3500 miliardi per collegamenti stradali e autostradali, circa 1300 miliardi per opere portuali, per circa 600 miliardi per aeroporti. Lo stesso criterio ispira l'accordo di programma riguardante la Calabria²³.

A giudicare da tali accordi colpisce il fatto che proprio dalle regioni più interessate, e particolarmente dalla Sicilia, non siano venute fortissime pressioni né per la realizzazione del Ponte, né per l'«alta velocità», né per radicali innovazioni riguardanti altre modalità di trasporto²⁴.

Intanto, in altre parti del mondo, nonostante gli studi di fattibilità di riguardanti collegamenti stabili abbiano richiesto tempi lunghi, la decisione politica ha avuto ben diverse manifestazioni di efficacia, proponendo tempi di realizzazione assai rapidi (tra i quattro e i cinque anni) e procedure meno contorte²⁵.

4. *Ragioni per il Ponte del 2000.*

Molte cose sono oggi cambiate rispetto allo scenario descritto. Innanzitutto vi è stato un radicale mutamento nella politica e nell'economia. Il risanamento finanziario, la lotta alla corruzione, la condivisione di nuove regole per il mercato imposti dall'ingresso nell'euro, insieme alla maggiore stabilità politica dell'alternanza, hanno suggerito rigore valutativo e lungimiranza nelle scelte riguardanti lo sviluppo. Parallelamente la soppressione di alcune istituzioni e strumenti del vecchio intervento pubblico, Partecipazioni statali e Agenzia per il Mezzogiorno e l'inaugurazione di politiche di coesione coerenti con gli indirizzi dei Quadri comunitari di sostegno, hanno non solo restituito alle regioni depresse d'Italia (Mezzogiorno) piena cittadinanza nelle politiche pubbliche, ma anche assegnato ancora una volta ad esse la funzione di grande occasione per investimenti di risorse sia ordinarie che aggiuntive, sia pubbliche che private, a vantaggio della compe-

danza fisica e penuria qualitativa, in questo stesso numero.

²⁴ Regione Sicilia, Direzione Programmazione, *Analisi trasportistiche a supporto degli accordi di programma quadro della Sicilia, Executive Summary*, Giugno 2001; Cersosimo-Gattuso-Orlando, *Oltre il Ponte* cit.

²⁵ Vedi P.L. Matteraglia, *Altri ponti*, in questo stesso numero.

¹ Collegamento Sicilia-Continente, Direzione generale del coordinamento territoriale, *Relazione di accompagnamento* redatta dall'amministrazione ministero dei Lavori pubblici,

tività dell'intero sistema produttivo nazionale e continentale nell'economia globale. Infine la competitività territoriale al centro delle nuove politiche «meridionaliste» europee, ha indotto a riconsiderare con le logiche più innovative il problema delle connessioni con l'esterno.

In questo contesto la scelta di realizzare il collegamento stabile è significativa per il suo specifico interesse, ma ancor più per il metodo che a quella scelta ha condotto.

Innanzitutto si è preso atto del cambiamento dello scenario politico istituzionale e dei nuovi strumenti e criteri dell'intervento pubblico. Nel rispetto del parere del Consiglio superiore dei Lavori pubblici del 1997 a favore del progetto di massima della Società Stretto di Messina, i ministeri dei Lavori pubblici e del Tesoro, hanno voluto sottoporre a confronto valutativo, rispetto alla situazione attuale, le due soluzioni alternative, il Ponte o il potenziamento delle altre modalità di trasporto (con particolare riguardo agli impatti sull'ambiente, sul sistema economico-sociale, sul sistema dei trasporti) alla luce della dichiarata finalità di trovare «le soluzioni idonee a garantire il massimo sviluppo potenziale delle economie interessate»¹.

La valutazione è stata attribuita con bando di gara alla Steinman-Parson Transportation Group per l'approfondimento del progetto tecnico, e alla associazione di imprese (Pricewaterhouse Coopers Consulting, Pricewaterhouse Coopers UK, Sintra srl) per lo studio delle due modalità alternative, stabile e non. Alla fine del lavoro dell'*advisor*, la pubblica amministrazione, ovvero la Direzione generale di coordinamento territoriale, ha redatto e rimesso al governo, in funzione di una responsabile decisione politica, la sua relazione di accompagnamento allo studio.

Nel percorso descritto sono stati rilevanti la centralità della pubblica amministrazione e la trasparenza nella formazione della scelta politica, la collaborazione tra diversi settori della pubblica amministrazione, la formulazione all'*advisor* da parte della stessa pubblica amministrazione di specifici quesiti ispirati alla ricerca dei mezzi più idonei alla migliore valorizzazione delle risorse anche potenziali del territorio².

L'aspetto più radicalmente innovativo ci appare proprio l'aver riesaminato lo specifico problema in riferimento agli scenari della crescita economica delle regioni meridionali delineati dal Dipartimento per

ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione economica, Roma 2001.

² Ivi.

³ Advisor, *Rapporto finale, Executive Summary* cit.

⁴ Si tratta di navi «ruota sù-ruota giù» con tecnica d'imbarco orizzontale, diversa da

la coesione e lo sviluppo dell'ex ministero del Tesoro (attualmente ministero dell'Economia) in base al monitoraggio e alla valutazione di tendenze già in atto e agli effetti delle nuove politiche di coesione. Tali politiche, lo ricordiamo, sono fortemente radicate nel progetto di costruzione europea e ispirate alla convinzione che la proiezione internazionale, quindi l'accessibilità delle risorse ambientali e storico-artistiche e la mobilità delle risorse economiche e umane, siano condizione indispensabile per un balzo significativo nella crescita³. L'*advisor* ha pertanto svolto il suo studio in base agli scenari di crescita bassa e alta indicati nel *Programma di sviluppo del Mezzogiorno 2000-2006* approvato dalla Commissione europea e alla base dell'ultimo Quadro comunitario di sostegno.

Facendone una rapida sintesi, lo studio ha condotto alle seguenti conclusioni. Innanzitutto la riorganizzazione del sistema dei trasporti dalla e per la Sicilia si impone con massima urgenza; in rapporto all'aumento della domanda sono da prevedere gravi carenze di capacità sin dal prossimo anno. Sia nel caso di realizzazione di collegamento stabile che in caso contrario sarebbero improrogabili interventi sul sistema portuale, aeroportuale e dei trasporti via terra e mare, sicché la costruzione del Ponte non sarebbe alternativa, ma comunque complementare alla strategia della plurimodalità. In particolare lo studio dell'*advisor* ha evidenziato la necessità di potenziare comunque il sistema portuale, in particolare le strutture relative ai traffici commerciali con navi cosiddette *Roll on-Roll off*⁴.

Per questo tipo di interventi, considerati invariati, si prevedono investimenti per 4650 miliardi di lire, di cui 1800 per il sistema portuale e aeroportuale e il resto funzionali all'attraversamento con qualsiasi mezzo. Il costo del Ponte viene stimato in 9600 miliardi, che in *project financing* ricadrebbero sullo Stato solo per il 50%. Il costo del collegamento multimodale, con potenziamento del servizio traghetti, ricadrebbe sullo Stato per circa 2000 miliardi di lire.

L'impatto ambientale sarebbe cospicuo in entrambe le soluzioni, ma molto più grave e meno governabile rispetto a un intervento in superficie sarebbe, nel caso della intensificazione dei servizi di traghettamento e dell'aumento delle imboccature portuali, quello sull'ambiente marino, sulla qualità e la morfologia delle coste.

quella verticale usata per i *containers*.

³ Collegamento Sicilia-Continente, Direzione generale del coordinamento territoriale, *Relazione di accompagnamento* cit.

Molto significativo sarebbe l'impatto sui trasporti ferroviari, per la possibilità di estendere alla Sicilia le reti ad alta velocità e quindi di giustificare e stimolare una riorganizzazione in tal senso dell'intero sistema dei collegamenti a lunga e media distanza nelle regioni meridionali. Per quanto riguarda l'aspetto trasportistico la soluzione Ponte presenterebbe anche il vantaggio di una maggiore adattabilità ad un aumento della domanda imprevedibile in quanto proveniente da un'area come la Sicilia con una capacità potenziale inutilizzata assai elevata.

Il progetto Ponte avrebbe impatti economici (alleggerimento del traffico, ricaduta immobiliare, effetto monumento) più evidenti sull'area metropolitana interessata, mentre quello multimodale agirebbe più positivamente sulle lunghe distanze.

Per quanto riguarda la sicurezza, il rischio di infiltrazioni criminali sarebbe consistente in entrambe le scelte, salvo la minore permeabilità delle componenti tecnologicamente più avanzate nel caso della costruzione del Ponte. Sotto il profilo «istituzionale e di immagine», l'opzione Ponte presenterebbe i vantaggi di un progetto unitario a gestione manageriale, ad alta visibilità internazionale, esposto alla verifica in un'ottica di trasparenza in ogni fase della realizzazione.

Lo studio consegnato nel gennaio 2001, con una relazione di accompagnamento della Direzione generale del coordinamento territoriale dei Lavori pubblici⁵ è stato trasmesso al governo, che in base a tali documenti ha fatto la sua scelta, dando l'avvio alla consultazione degli interlocutori finanziari privati per verificarne la disponibilità e le condizioni della partecipazione⁶.

In conclusione possiamo affermare che la realizzazione del Ponte, come di ogni opera innovativa, è una impegnativa scommessa. A favore del Ponte possono essere addotte ragioni della storia, quelle di una politica in sinergia con le competenze tecniche, ragioni del Mezzogiorno e dell'Europa, e, per quanto possa apparire paradossale, anche ragioni dell'ambiente.

Tra le ragioni del Mezzogiorno e della Sicilia, come tra quelle dell'Europa figurano in primo piano la proiezione mediterranea – rafforzata dall'annuncio della costituzione di un Mercato unico del Mediterraneo nel 2010 – e la necessità di non frenare quell'inaspettato

⁵ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione generale del coordinamento territoriale, *Collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente*. Relazione del gruppo di lavoro costituito con D.M. «3 maggio 2001, n. 200, segr. Dicoter, a conclusione delle audizioni formali dei soggetti finanziatori, ottobre 2001.

⁶ Legge 21 dicembre 2001, n. 443. Vedi anche Presentazione *Primo programma nazionale infrastrutture strategiche (legge Obiettivo)*, Conferenza stampa, Roma Palazzo Chigi, 1

fermento imprenditoriale, civile e politico che negli anni novanta si è accompagnato alla proiezione europea e alla fine dell'assistenzialismo autarchico.

Non possiamo che prendere atto dei risultati dello studio di fattibilità e degli approfondimenti previsti, e concludere che, essendo stata giudicata tecnicamente realizzabile, la costruzione del Ponte sarebbe la più coerente con gli indirizzi della logistica europea e con le convenzioni internazionali per ridurre l'inquinamento ambientale, indirizzi orientati verso l'equilibrio tra diverse modalità, quindi il potenziamento dei trasporti veloci per ferrovia e il ridimensionamento del traffico automobilistico.

Ci sia consentito anche, con buon senso empirico, ricordare ai molti che ancora guardano sbalorditi all'idea stessa dell'«alta velocità» ferroviaria nel Sud, quanto se ne gioverebbe per fare un solo esempio, un turismo permanente fatto oggi soprattutto di giovani e anziani, che non disdegnerebbero, come è consentito fare nel resto d'Europa e nella gran parte dell'Italia al di sopra di Napoli, di accedere alle straordinarie risorse naturali e culturali esistenti con treni comodi e veloci, connessi con i terminali portuali e aeroportuali.

Con altrettanto senso empirico possiamo richiamare l'attenzione dei sostenitori delle validissime ragioni dell'ambiente, sullo scempio edilizio e sul degrado delle coste reggina e messinese, e augurarci che la costruzione del Ponte possa persino rappresentare una buona occasione per il riordino del territorio interessato.

Un'interessante implicazione pratica della riqualificazione del sistema trasportistico del Mezzogiorno potrebbe essere la ripresa o l'inizio di relazioni sistematiche tra regioni, città e luoghi sostanzialmente rimasti separati e proiettati, con un *hinterland* limitato, esclusivamente verso l'esterno.

Oggi la realizzazione del Ponte sullo Stretto è stata inclusa tra le opere infrastrutturali prioritarie dall'attuale governo e fa parte del *Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale* («legge Obiettivo»⁷), un programma di 243 965 miliardi lire di investimenti in dieci anni, di cui il 45% riguarderà il Mezzogiorno.

Sempre con senso empirico, preoccupa anche la distanza concettuale tra l'annuncio programmatico della quantità percentuale di inve-

dicembre 2001, in www.ministeroinfrastrutture.it.

⁸ *Primo programma nazionale* cit.

⁹ Il sottopasso per il completamento dell'«alta velocità» a Firenze fino alla stazione S. Maria Novella, in pieno centro storico, comporta una spesa di oltre 3000 miliardi di lire.

stimenti da destinare comunque al Mezzogiorno, e gli impegni di spesa nel breve periodo proprio nel settore trasportistico di lunga distanza, modesti e complessivamente scarsamente innovativi (peraltro coerenti con l'ultimo Piano nazionale dei trasporti). Oltre alla realizzazione del Ponte, la legge Obiettivo prevede finora interventi di miglioramento sull'asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania-Siracusa e sullo stesso asse stradale fino a Gela⁸. Vale la pena ricordare a proposito che le audizioni curate dalla Direzione di coordinamento territoriale per verificare la finanziabilità del Ponte sullo Stretto – che, come appare con grande evidenza in relazione al piano generale degli investimenti, ha un costo abbastanza modesto⁹ – hanno registrato da parte dei soggetti interessati molte riserve ad assumere l'onere dell'apporto finanziario, se non sia garantita la condizione essenziale per assicurarne la redditività, ovvero la riqualificazione dell'intero sistema dei trasporti come garanzia relativa al «rischio di traffico»¹⁰.

Resta fondamentale il chiarimento delle modalità di completamento dello studio di fattibilità, ancora per la parte ambientale di competenza della Società Stretto di Messina, e il ruolo di quest'ultima nella realizzazione del collegamento. Esiste ancora poca chiarezza sul *general contractor*, una figura giuridica prevista dalla nostra legislazione soltanto in caso di finanziamenti privati superiori al 50% dell'importo dell'opera.

Vogliamo sperare che vengano rimossi ostacoli procedurali e offerte tutte le garanzie necessarie, strutturali e ambientali innanzitutto, ma anche quelle riguardanti la trasparenza e la tutela della concorrenza nel coinvolgimento dei finanziatori privati. Per quest'ultimo aspetto potrebbe essere estremamente insidioso puntare su un «effetto annuncio» fondato sul calo dei costi e l'accorciamento dei tempi di realizzazione, scaricando sull'eventuale affidatario compiti e oneri che rendano meno appetibile la partecipazione finanziaria.

Il Ponte non è che un piccolo pezzo di un sistema ampio di connessioni materiali e immateriali, di nuova progettualità pubblica, e di una politica capace di rispettare gli impegni.

¹⁰ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione generale del coordinamento territoriale, Collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente, *Relazione del gruppo di lavoro* cit.