

Sarebbe un volano per lo sviluppo del Sud e per la nuova metropoli Reggio Calabria-Messina

Il ponte sullo Stretto serve

I problemi tecnici sono stati risolti da molto tempo

DI DOMENICO CACOPARDO

Lo confesso: sono in pieno conflitto di interessi (moralì e materiali) se scrivo del Ponte sullo Stretto di Messina. Già: sono messinese, anche se l'ho lasciata il 2 ottobre 1947. Ma ci sono sempre tornato rimanendoci per periodi prolungati, incontrando i compagni di scuola media (Collegio Sant'Ignazio, manco a dirlo dei gesuiti, il primo fondato dal santo) anno dopo anno finché siamo diventati adulti e anziani, rimanendo in pochi. Ho conosciuto Messina negli anni d'oro del dopoguerra, un fermento culturale poi rapidamente perduto, una fiera campionaria al confronto della quale Bari faceva ridere, e fervore, il fervore della ricostruzione e dello sviluppo, intorno al porto. Per dire unico cantiere di aliscafi al mondo la Rodriguez di Messina. Ho sempre mangiato pane e attraversamenti, essendo il mio parentado in parte residente a Reggio Calabria: mi ricordo un lungo elenco di cugini che pendolavano per frequentare l'università.

Poi, all'inizio degli anni '60, ho cominciato a mangiare pane e Ponte. Mio padre, ingegnere, fu chiamato a far parte della prima commissione tecnica che doveva stabilirne la fattibilità. Il punto delicato dell'operazione non era rappresentato dai movimenti tellurici ma la circostanza che le due sponde dello Stretto si muovono in modo asincrono.

Fu anche esaminata la possibilità di realizzare un tunnel, scartata poi per la profondità marina e per l'esistenza di una faglia, quella

che causa l'asincronicità dei movimenti. La commissione era emanazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, a parole l'unico organo tecnico consultivo dello Stato, nei fatti il luogo di incontro tra l'accademia (le facoltà di ingegneria) e il Genio civile, il corpo specialistico che realizzò la ricostruzione del Paese bene e in tempi record (una delle ragioni del «miracolo italiano»).

Fu un giorno solenne quello in cui la commissione consegnò la relazione con la quale dimostrava, in termini ingegneristici, che il ponte era realizzabile e che l'unica e imprescindibile condizione era che, una volta completati tutti gli accertamenti, fossero stanziati e disponibili i fondi necessari, ingenti, per farlo. L'opera non presentava nessun aspetto non risolvibile

alla luce delle conoscenze tecniche del tempo.

Perciò l'altra sera sono trascorrevi ascoltando una nota trasmissione, nella quale **Eugenio Scalfari**, onusto d'età e di carriera, dichiarava che ci sarebbero questioni tecniche irrisolte per la realizzazione di un ponte del genere. Ciò è sicuramente vero per tutti coloro che ignorano l'ingegneria (non solo quella

attuale ma anche quella degli anni '60) e per coloro che, conoscendola, non conoscono il settore «Ponti» o sono in malafede. Come anche non ci sono irresolubili problemi di carattere ambientale, tranne quello - gestibile - del cambiamento dello «Skyline» delle due coste.

Nella trasmissione di cui sopra, Severgnini ha fatto presente che non c'è la viabilità italiana e siciliana di sostegno all'opera. Come dire che in un palazzo in costruzione non ci sono (ancora)

i pavimenti. Costatazione ovvia, visto che non abbiamo nemmeno cominciato.

Ma, iniziando, penso che chi se ne occuperà non sarà così sprovveduto da non pianificare l'adeguamento delle reti ferroviaria e stradale. Attualmente il servizio dei traghetti, abbandonato di fatto dalle ferrovie, è monopolizzato dalla società privata, della quale è socio rilevante il deputato **Francantonio Genovese**, noto alle cronache giudiziarie del Paese.

Di sicuro, si tratta di un impianto che cambierebbe la geografia intima di siciliani e calabresi: abituati ai disagi dei «ferry-boat» o delle navi di Caronte, si troverebbero a fare i conti con un'unica metropoli costituita da Reggio e riviera e Messina e riviera, con una facilità di spostamento superiore a quella tra le due sponde (europea e asiatica) di Costantinopoli (Istanbul): per la cronaca due dei tre ponti di quella città sono stati costruiti da un'impresa italiana. C'è un argomento che non viene evocato a sufficienza: si tratta del valore in Pil che un'opera del genere darebbe all'Italia, alla Calabria e alla Sicilia e alle provincie interessate che sono tutte quelle delle due regioni, ma specialmente quelle che si affacciano sullo Stretto.

Un argomento questo, sempre più attuale e che andrebbe spiegato al mondo antagonista: ci lamentiamo dell'insufficiente intervento dello Stato nel sociale, pensioni, sanità e assistenza? La

crescita del Pil e la produzione di ricchezza sono l'unico modo conosciuto per poter disporre delle necessarie risorse:

crescita zero o decrescita felice sono le parole d'ordine degli imbecilli. Quindi, gli investimenti in energia (anche tradizionale, termica e idroelettrica), nell'Alta velocità, nei tunnel (Brennero), nel Ponte e tutti gli altri che migliorano il sistema delle infrastrutture nazionali dovrebbero essere vitali per chi vuole di più. I 5Stelle sono una setta di non-conoscanti, non-volenti, non-pensanti e quindi non sono recuperabili all'interesse nazionale.

A Messina è ancora sulla breccia **Renato Accorinti**, capo dei Noponte e sindaco. Un'altra esperienza fallimentare per il comune.

Si batterà contro (ma non sarà più sindaco): sarà un'espressione dell'autolezionismo di una città che ha celebrato il suo definitivo affossatore, l'ingegner **Lui-gi Borzi**, responsabile del

piano di ricostruzione della città. Una visione miope e tutta rivolta al passato con la rinuncia alla ricostruzione dei grandiosi monumenti secenteschi e successivi.

Sappiamo che a Varsavia la ricostruzione «tal quale» ha donato alle generazioni del dopo-guerra l'habitat di qualità, condizione irrinunciabile per lo sviluppo culturale di una comunità. Messina è scettica e non vuole essere illusa un'altra volta. E ha ragione.

Infine, c'è il problema dei problemi: la corruzione e la criminalità, due volti del medesimo fenomeno. Le risposte competono, prima di tutto, a siciliani e a calabresi che debbono cessare di essere proni e quindi complici, e allo Stato che deve organizzarsi per impedire che l'opera possa finire anche in minima parte in mani mafiose. Il resto è alibi di incompetenti, di ignari e di ignavi.

www.cacopardo.it

© Riproduzione riservata

SCOVATI NELLA RETE



Renato Accorinti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.