



Le grandi opere

Un tunnel tra Calabria e Sicilia?

La storia infinita cerca un finale

► Promessa del governo: Recovery Fund ► L'ultimo progetto: una galleria a 150 metri di profondità al posto del ponte

IL CASO

ROMA A chi non piace staccare dalla margherita il petalo del "si", quello positivo, che ti scalda il cuore e ti fa sognare. E così anche il premier Giuseppe Conte ha pescato il petalo del "si" sulla più grande opera pubblica da realizzare in Italia: il Ponte sullo Stretto di Messina.

Oddio, forse memore della scarsa fortuna garantita dallo stacco di 7 o 8 petali precedenti (dal 1971 tutti finiti sotto montagne di pagine di magnifici progetti rimasti sulla carta), Conte ha offerto una interpretazione originale: niente mega-ponte, meglio un tunnel.

«Da costruire - ha detto il premier con fare sornione - solo dopo che potremo toccare con mano la linea ferroviaria ad Alta Velocità che arriverà a Reggio Calabria». Insomma, quale che sia il progetto che sta maturando per lo Stretto di Messina non è una roba che mangeremo con i prossimi panettoni.

Del progetto di galleria sotto il mare però si conoscono i dettagli essenziali. Porta la firma di un ingegnere ferroviario, Giovanni Sacca, presidente di una commissione dell'Ordine degli Ingegneri della Lombardia. Il tunnel sottomarino sarebbe fruibile sia dalle auto che

dai treni e sarebbe lungo circa 3,5 km (ma la parte ferroviaria che ha pendenze particolari sarebbe scavata sottoterra per 34 km sia in Sicilia che in Calabria). La galleria verrebbe costruita a una profondità media di 150 metri. L'ingegner

Sacca, che ha pronte anche varianti su pendenze diverse, parla di un costo inferiore ai due miliardi di euro.

«COSTRUIRE E' UNA MAGIA»

Dunque, sia pure con una enorme dose di cautela, a più di un osservatore sembra giustificata un'apertura di credito. Del resto, il dossier viene aperto in una fase obiettivamente diversa dal passato anche recente. «Costruire è una magia - ha detto l'archistar Renzo Piano, inaugurando il nuovo Ponte di Genova la scorsa settimana - Perché collegare persone e territori è bellissimo, è un gesto di pace». L'apertura del dossier sul mega-tunnel si inserisce poi nel quadro dell'imminente iniezione di fondi europei nell'economia italiana. Si tratterà di circa 200 miliardi, gran parte dei quali destinati a finanziare il re-

MOLTI COLLEGAMENTI SOTTOMARINI FUNZIONANO BENE COME QUELLO SOTTO LA MANICA E QUELLO TRA LE DUE ISTANBUL

cupero del ritardo del Mezzogiorno sul fronte delle infrastrutture. Il tunnel dello Stretto ha anche il valore di un messaggio di speranza per tutto il Mezzogiorno. Il Sud è da tempo in affanno, con un Pil

che stava calando anche prima della mazzata del Covid 19, e poi è finito in ginocchio a causa della chiusura improvvisa e generalizzata delle attività economiche.

C'è infine anche un risvolto tecnico e tecnologico nell'ipotesi di costruire un tunnel sottomarino fra Sicilia e Calabria. Si tratta di un progetto tremendamente difficile ma non impossibile per il know how italiano. E probabilmente sostenibile anche

sotto il risvolto economico. Negli ultimi tempi le costruzioni sottomarine hanno dato grandi soddisfazioni ai committenti. Il Tunnel della Manica fra Francia e GB, ad esempio, dal 2009 produce utili e nel 2017 ha superato i 20 milioni di passeggeri. Anche la Norvegia ha sposato la tecnologia dei tunnel per collega-

re le sue isole. C'è poi un'altra opera sottomarina che potrebbe fare da punto di riferimento: il tunnel turco che unisce la Istanbul europea con quella asiatica. Inaugurato nel 2016 con un costo inferiore a 1,3 miliardi di dollari, il tunnel turco è stato costruito sott'acqua per 5 chilometri, può sopportare scosse sismiche fino a 7,5 punti della scala Richter e serve il poderoso traffico prodotto da 15 milioni di abitanti di quella conurbazione. I siciliani e i calabresi sono 7 milioni ma il gioco vale la candela.

Diodato Pirone

Data: 11.08.2020 Pag.: 5
 Size: 767 cm2 AVE: € 156468.00
 Tiratura: 132083
 Diffusione: 98384
 Lettori: 1090000



<p>251</p> <p>Plinio Il Vecchio per la prima volta parla di un ponte di barche e botti tra la Calabria e la Sicilia voluto dal console Lucio Cecilio nel 251 avanti Cristo</p>	<p>1840</p> <p>Ferdinando II di Borbone incarica di studiare un progetto di ponte, ma gli alti costi previsti lo inducono a rinunciare alla realizzazione</p>	<p>1921</p> <p>Il terremoto di Messina del 1908 fa accantonare il sogno del ponte. Ma l'ingegnere Emerico Vismara lancia l'idea al congresso geografico di Firenze di una galleria sottomarina</p>	<p>1971</p> <p>Il governo Colombo istituisce per legge una società di diritto privato a capitale pubblica, concessionaria per la progettazione, la realizzazione e la gestione del ponte</p>	<p>1981</p> <p>Nasce la Concessionaria Stretto di Messina Spa: Italtel e Iri hanno il 51%; Ferrovie, Anas, Regione Sicilia e Regione Calabria partecipano con il 12,25% ciascuno</p>	<p>1985</p> <p>Bettino Craxi, presidente del Consiglio, annuncia che il ponte sullo Stretto di farà. E Romano Prodi, presidente dell'Iri, lo definisce una priorità</p>	<p>1992</p> <p>Viene presentato al governo il progetto preliminare definitivo dell'opera</p>	<p>2001</p> <p>In campagna elettorale sia Berlusconi che Rutelli assicurano in caso di vittoria il proprio sostegno al progetto del ponte</p>	<p>2005</p> <p>Eurolink, associazione temporanea di imprese guidata da Impregilo, vince la gara per la realizzazione del progetto come general contractor</p>	<p>2008</p> <p>Il progetto del ponte, arenatosi con il centrosinistra, torna nell'agenda del governo Berlusconi. La Ue però, nel 2011, non lo inserisce nell'elenco delle opere da finanziare</p>	<p>2012</p> <p>Nuova brusca frenata con il governo Monti. Causa crisi economica, il professore annulla l'opera. E la Stretto di Messina Spa paga 45 milioni di indennizzo a Eurolink</p>	<p>2020</p> <p>Giuseppe Conte, dalla Puglia, rilancia la necessità del progetto anche se prima, avverte, viene il completamento dell'alta velocità. E torna a parlare di tunnel</p>
---	--	---	---	---	--	---	--	--	--	---	--



Sopra un progetto per il ponte sullo Stretto del 1995, sotto quello del tunnel. L'Eni nel 1991 presentò un progetto a tre canali sottomarini

Sopra e sotto i rendering del progetto (all'epoca dichiarato «definitivo») presentato nel 2011. E poi annullato



Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile