

Aurelio Angelini

La storia millenaria del Ponte parte con la narrazione dello storico Strabone che ci racconta la realizzazione di un ponte per l'attraversamento dello Stretto di Messina da parte del console romano Lucio Cecilio Metello nel 250 a.C., al fine di trasferire in continente 104 elefanti catturati dalle legioni romane ad Asdrubale nella battaglia di Palermo, per arrivare all'ipotesi avanzata con l'Unità d'Italia di un attraversamento stabile dello Stretto di Messina, aprendo la strada ad un vasto confronto comprendente aspetti tecnici, politici, economici, urbanistici, ambientali e, soprattutto, sociali, ponendo l'accento sulle prospettive di sviluppo sia nazionale sia locale che tale immensa opera dovrebbe realizzare. In particolare, l'idea di un collegamento stabile tra Sicilia e Continente, al di là del valore simbolico, si riagganciava alla necessità di miglioramento tecnico delle infrastrutture e diverrà, a partire dal secondo dopoguerra, elemento nodale del dibattito sull'ammodernamento e lo sviluppo dei sistemi di trasporto del Mezzogiorno d'Italia.

Va rimarcata l'importanza della collocazione geografica dello Stretto quale sistema Ecoculturale Paesaggistico E Naturalistico, per correnti, venti, caratteristiche geomorfologiche, presenze faunistiche, ricchezze botaniche e naturalistiche, di territorio di antropizzazione fin dal più antico paleolitico che possiede tutte le caratteristiche per poter essere riconosciuto dall'UNESCO in base ai criteri per l'inserimento nella Word Heritage List per eccezionale valore universale quale patrimonio naturale e culturale, in base ai criteri stabiliti dall'UNESCO. In pochi chilometri è contenuto uno scrigno naturalistico dell'intero il Mediterraneo in un contesto tra i più importanti delle culture mitologiche del mondo classico. Non è un caso che l'intera area dello Stretto è il punto focale di un importantissimo sistema naturale oggi costituito da riserve naturali e parchi naturalistici RICCHISSIMO Di siti delle Rete Natura 2000, Nebrodi, l'Aspromonte, l'Etna e le Eolie patrimonio UNESCO, l'Isola Bella, le lagune di Ganzirri e di Marinello, gli ambienti umidi del litorale con gli acquitrini salmastri di Faro e Ganzirri; la zona costiera di Capo Peloro, inoltre, le alture che si affacciano sulle due sponde sono i luoghi di sosta delle avifaune migratorie.

Aspetti questi che richiamano l'art. 9 della Carta costituzionale in cui si stabilisce la "Tutela del paesaggio e dell'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni".

Lo Stretto di Messina è un braccio di mare a forma di imbuto che collega il mar Ionio a sud al Tirreno a nord e che racchiude il segreto della insularità stessa della Sicilia. Qui, circa cinque milioni di anni, per effetto di due opposte forze, iniziò il processo che diede vita allo Stretto di Messina: da una parte un movimento di abbassamento che interessò la Sicilia, dall'altra, l'innalzamento dell'arco appenninico nel territorio calabro. Ciò determinò la rottura della crosta terrestre e la separazione di una parte consistente di terra che portò alla nascita della Sicilia. Il processo fu lungo e complesso e si verificò tra il Pliocene e il Pleistocene, circa due milioni di anni fa. Fino all'era terziaria la Sicilia era, dunque, attaccata alla penisola italiana.

Geologicamente parlando, lo stretto funziona come una sorta di confine tra il mar Ionio e il Tirreno, un valico sotto il quale si celano diversificazioni nette dei fondali. La soglia sottomarina raggiunge circa i novanta metri di profondità prima di dar vita a due diverse vallate. L'una prosegue verso sud e verso il mar Ionio precipitando rapidamente a profondità elevate e raggiungendo i 2000 metri. L'altra, sul versante tirrenico, si inabissa più lentamente e dolcemente e raggiunge i 1000 metri. Questa diversa conformazione dei fondali crea dei movimenti continui di maree.

La larghezza dello stretto varia da un massimo di circa 16 km (all'altezza di Punta Pellaro in Calabria e Capo d'Alì in Sicilia) fino a un minimo di circa 3 km (tra Torre Cavallo in Calabria e Capo Peloro in Sicilia). La minore ampiezza (3.150 metri nel punto più stretto) si riscontra comunque lungo la congiungente Ganzirri (Sicilia) Punta Pezzo (Calabria) cui corrisponde, a livello del fondo, una "sella" sottomarina ove si riscontrano le minori profondità (80-120 m) e che rende il profilo sottomarino dello Stretto di Messina simile a un monte asimmetrico. In questo tratto i fondali marini presentano infatti delle irregolarità, con un solco di profondità massima pari a 115 m, che divide una zona occidentale (in prossimità di Ganzirri) caratterizzata da profonde incisioni, da quella orientale di Punta Pezzo, più profonda e pianeggiante.

Caratteristica del settore settentrionale dello stretto è quella che viene denominata la Valle di Scilla, con una parte più profonda (circa 200 m), che si appiattisce mano a mano andando verso il Mar Tirreno dove prende il nome di Bacino di Palmi. Le pareti laterali della valle, profonde e scoscese, si elevano bruscamente conferendo alla sezione trasversale una forma ad "U". Un'ampia e irregolare depressione, meno incisa (Valle di Messina), avente anch'essa sezione ad "U", si riscontra nella parte meridionale. A profondità superiori ai 500 m, la Valle di Messina si stringe divenendo più profonda e dando origine ad un ripido canyon sottomarino (Canyon di Messina) che si protende fino alla piana dello Ionio.

--- Le decisioni sulla realizzazione del Ponte dovranno avvenire anche con il supporto di un processo di partecipazione, che coinvolga i portatori di interesse (stakeholder) sociali ed economici, pubblici o privati

con particolare attenzione a quelli locali e regionali. Tra gli altri aspetti è necessario valutare l'“opzione zero” per individuare le ripercussioni del progetto sull'ambiente (l'art. 21, comma 2, lett. b, del Dlgs. 3 aprile 2006, n. 152), allo scopo di evitare interventi che causino sacrifici ambientali superiori a quelli necessari al soddisfacimento dell'interesse sotteso all'iniziativa.

--- Questo processo si rende necessario alla luce del fatto che la Valutazione d'Impatto Ambientale rilasciata il 15/03/13 sul progetto dal quale il governo Meloni riparte è stata rimandata al proponente: “allo stato dell'arte non si può esprimere valutazione”, dichiarando negativo l'impatto sugli ecosistemi.

--- Il ponte non è un'opera green, così come viene presentata, in quanto la valutazione delle emissioni evitate è stimata in termini assoluti e non in comparazione con l'emissione dell'intero ciclo produttivo cemento/ferro/acciaio (modello L.C.A.) e non è green perché i materiali non sono prodotti secondo i principi dell'economia circolare.

--- Lo sviluppo economico generato dall'opera è effimero e non riproducibile, non genera effetti duraturi sull'economia come per gli investimenti nella Industria, in Agricoltura/Cultura e Ambiente, Istruzione. L'occupazione che viene dichiarata somma attività lavorative occupate per i vari stadi dei processi costruttivi che sono scanditi da tempi differenti.

--- Il ponte è interamente finanziato dal contribuente essendo un'opera che non si finanzia con il pedaggio che probabilmente non riuscirà a ripagare la sola manutenzione.

Il Rapporto ISTAT (2001-21) certifica la grande fuga dallo Stretto: Messina e Reggio Calabria sono le città d'Italia con il più grande calo demografico (circa 10%). Le merci non passano per lo stretto, il porto di Messina è il quarto per traffico merci in Sicilia. Oggi si muovono 6 mila pendolari sullo stretto ogni giorno con un tempo di percorrenza di 30'. Con il Ponte ci vorrebbe un'ora: per prendere l'auto, uscire da Messina e arrivare a Reggio Calabria (pagamento pedaggio/percorrere 30 km/parcheggio).

--- Il progetto è stato imposto dall'alto non è stato condiviso con le realtà territoriali coinvolte e valutato attraverso un'analisi di scopo e di obiettivi. È indispensabile effettuare la Valutazione Ambientale Strategica sul sistema dei trasporti Sicilia Calabria e le possibili alternative e gli scenari socioeconomici e di area vasta.

--- Il ponte più lungo al mondo a unica campata è “Akashi” in Giappone è di 1.900m (ponte sullo stretto 3200m per auto e treni) realizzato in area sismica. Fu Costruito dopo 30 anni dal progetto. Il Ponte venne riadattato sotto diversi profili progettuali dopo il terremoto del 1995. Il pilone meridionale si spostò di 120 cm. La ferrovia, inizialmente prevista, non fu mai realizzata.

--- La sicurezza in sé non esiste, ancor di più per il rischio sismico. Si procede nel costruire un modello di sicurezza in base ai dati forniti dagli avvenimenti precedentemente successi o quelli ipotizzabili. Quindi, l'elaborazione dei calcoli matematici avviene all'interno di questo perimetro nel generare i numeri per tenere in piedi il progetto. FUKISHIMA ci ha insegnato che anche un paese come il Giappone che più di altri ha competenze su Terremoti e Centrali nucleari ha perso la sfida basata sul calcolo matematico elaborato sulla base di dati empirici e avvenimenti ipotizzabili.

---Mi chiedo che credibilità può avere un uomo di governo nel sostenere che è green e sicuro il progetto del Ponte ancora prima dell'approvazione del progetto “esecutivo” e in base a un progetto “definitivo” che è stato bocciato?