



Il mio pensiero sul Ponte dello stretto tra Reggio e Messina.

Non sono contrario a priori alla realizzazione del ponte, però vorrei esaminare preliminarmente alcune questioni aperte, dal punto di vista di un utente calabrese che avrà a che fare con quest'opera più di qualsiasi altro italiano, al pari ovviamente di un siciliano per il quale potrebbero valere considerazioni simili.

Noi dovremmo, a ponte finito, attraversarlo in 15 minuti, non considerando le rampe di accesso da Reggio e Messina non ancora progettate compiutamente. Considerando un ipotetico viaggiatore o merce che da Palermo deve andare a Napoli o a Taranto, passando per Crotone e Catanzaro, si guadagnerebbe in percorrenza, a sentire e a leggere delle previsioni più ottimistiche, poco meno di due ore nei periodi di maggior traffico. Tuttavia, sbarcati in Calabria, sul continente, noi ci troveremo una realtà amara, sia per il trasporto su gomma che su rotaia.

Sulla ionica abbiamo un binario ferroviario unico non elettrificato che ancora in qualche stazione e tra una stazione e l'altra funziona col telefono aziendale di avviso e chiusura del casello ferroviario. Abbiamo pochi sottopassi e sovrappassi ferroviari e sulla tratta ancora esistono imbuti trasportistici pesanti. Abbiamo una linea ferroviaria che sostanzialmente è quella che è nata alla sua inaugurazione ...nel lontano 1875. Non è cambiato molto da allora...

La strada sulla ionica, la famosa SS 106, soprannominata la strada della morte dalle testate giornalistiche per evidenziarne la sua pericolosità, è stata rimodernata solo nel nome, è stata chiamata E90, ma ha ancora i ponti costruiti dal regime fascista nei quali in due auto contemporaneamente non si passa, figurarsi ad incontrare un Tir. Qualche anno fa, in un anno di afflusso turistico sostenuto, come capita circa ogni 10/15 anni, il 3 di agosto ho personalmente impiegato 5 ore a percorrere il tratto stradale tra Roccella Jonica e Botricello, di 100 km esatti: perché attraversare tutti i paesi litoranei in quella data, dato che non esiste alcuna strada alternativa, è una tortura. Un attore, pochi giorni fa, per presentare un suo lavoro, da Cariati, a nord di Crotone, a Catanzaro, Capoluogo di Regione, ci ha messo quasi tre ore. Per 125 km. Maps oggi, 11 aprile, mi certifica 2 ore di percorrenza, ma oggi è un giorno di fermo automobilistico per le feste pasquali. In un posto così ricco di valori culturali e storici così come sono presenti sulla costa jonica (Reggio, Casignana, Locri, Roccella, Monasterace, Soverato, Borgia, Catanzaro, Crotone, Cirò, Strongoli, Sibari, Roseto Capo Spulico, Rocca Imperiale: li elenco a memoria sapendo che raccoglierò gli strali di chi ho dimenticato) è accompagnato da una assenza dello stato del tutto evidente. Il ritardo nell'adeguamento infrastrutturale mantiene il territorio allo status degli anni del fascismo. E per brevità di esposizione vi risparmio la denuncia dell'isolamento di tutti, nessuno escluso, i paesi dell'interno calabrese che ancora per essere raggiunti utilizzano prevalentemente strade di impianto borbonico, qualche volta rimodernate in parte.

La tirrenica va poco meglio: un solo binario ferroviario, pochissime stazioni adeguate ai tempi, una linea ferroviaria che non sopporta la vera Alta Velocità; una autostrada in più parti sotto sequestro dalla amministrazione giudiziaria e non 'ammodernata' nel tratto più impervio, quello della costa reggina, che tra l'altro sarebbe il tratto di strada da imboccare appena discesi dal ponte sullo stretto.

Ci troviamo davanti all'ennesima cattedrale nel deserto. Prima di parlarne vorrei ricordare che la storia recente della Calabria è punteggiata di simili realizzazioni che hanno meritato il titolo di Cattedrale nel Deserto tutte fallite nel tentativo di portare sviluppo e lavoro nella regione: la Liquichimica di Saline Joniche, mai entrata in funzione, con operai che sono andati in pensione senza aver fatto mai un'ora di lavoro. La Sir di Lamezia Terme che ora è un ammasso di ferraglia pericolosissima e mai indagata per la sua pericolosità. Il megaprogetto del Quinto Centro Siderurgico di Gioia Tauro, il famoso Pacchetto Colombo. Per ultimo basta vedere il risultato dei famosi 500 capannoni industriali di Cutro: trasformazione di area agricola in area industriale con il risultato di una strana convivenza di pochissimi capannoni e tante terre abbandonate. Con questi soli esempi penso si possa capire lo stato d'animo di profonda diffidenza dei calabresi per la paventata costruzione di un'ennesima cattedrale nel deserto. Peraltro, l'opera richiede l'impiego di ingenti risorse pubbliche che non beneficerebbero, se non in minima parte, imprese locali. Forse ci toccheranno solo i movimenti terra ... che come sembra sono quei settori a più alta concentrazione mafiosa.

Torniamo al ponte. Qui si vuole costruire un ponte di successo che dovrebbe essere la summa della più avanzata tecnologia al mondo in fatto di ponti ad unica campata ed in fatto di dotazioni tecnologiche di supporto che va ad esistere in un'area depressa che sarà raccordata in 15 minuti ad un'altra area depressa. Non vorrei che succedesse come con l'Autostrada del Sole che viene indicata come motore dello sviluppo dell'Italia negli anni 60/70 perché questo motore ha funzionato solo nel nord Italia e forse il motore vero sono stati gli investimenti concentrati in quell'area, al sud, l'autostrada A3, con infiniti problemi già alla nascita, fu realizzata quindici anni dopo e tutto questo progresso non si è registrato e non si registra ancora a distanza di mezzo secolo.

Si vuole quindi un ponte che per molte soluzioni tecnologiche e di uso di materiali avveniristici è forse di là a venire (qualche ingegnere specialista del settore dice che ancora per i prossimi dieci anni questi materiali non esisteranno) e lo si vuole costruire, rafforzo il concetto, con sbocco su una strada e una ferrovia ionica che ricordano l'Unità d'Italia e il fascismo e su una autostrada e una ferrovia tirrenica largamente insufficienti e non al passo con le infrastrutture simili del resto d'Italia e specificatamente con l'Italia del Nord. La Calabria e la Sicilia considerate solo ed esclusivamente come uno svincolo autostradale e ferroviario per merci e passeggeri dichiarando che il solo ponte possa riuscire ad aumentare e migliorare il sistema produttivo, pensando invece solo a chi deve attraversare la Reggio Messina e non anche a tutti gli abitanti delle due regioni.

Un esponente politico in TV ha detto che si farà il ponte perché bisogna intercettare le merci che vanno a Rotterdam perché con il ponte le merci pagheranno le tasse nel porto di attracco: Palermo. Dimenticando che si potrebbe potenziare Gioia Tauro, che già esiste, dove già si pagano le di tasse per merci in arrivo prevalentemente dall'oriente ... che così, con il ponte, ne avrebbe un danno.

Forse per lo sviluppo di Calabria e Sicilia, perché questo è uno dei motivi dichiarati per la costruzione del ponte, meglio sarebbe mettere al passo le regioni con le altre regioni d'Italia. Non si vuole certo qui raggiungere in un solo colpo le undici autostrade esistenti tra Milano e Brescia o le quattro linee ferroviarie tra Milano e Bologna, tralasciando Ospedali, Scuole, Università, o le infrastrutture esistenti in regioni come Lombardia e Veneto: ci accontenteremmo per il momento di una autostrada ed una ferrovia moderna e completa sulla tirrenica e sulla ionica. Si possono utilizzare

tecnologie e soluzioni pratiche ampiamente collaudate, non avrebbero un impatto nuovo sull'ambiente e sulla morfologia del territorio. e, forse, costerebbero molto meno... La logica è i perché di un ponte concepito con la logica di una vera cattedrale nel deserto, con una logica già vista e sperimentata, avrà lo stesso destino di quelle cattedrali già sperimentate?

Abbiamo una sostanziale differenza che, come Italia Nostra, ci preme sottolineare: il ponte avrà un impatto ed una impronta ecologica fortissima, dirompente e bisogna valutarne le conseguenze con rigore, non solo le conseguenze di tipo tecnico per i le quali chi ci lavora se ne assumerà le responsabilità, ma anche quelle di tipo ambientale. Sono previste due torri di 400 metri di altezza che, per esemplificarle in modo maggiormente comprensibile, equivalgono a due palazzi con 133 piani di altezza. Un impalcato stradale e ferroviario che costituisce da solo una barriera visiva e fisica enorme. Cavi di quasi un metro e mezzo di diametro per tutta la lunghezza e l'altezza del ponte. Una base delle fondazioni è stata pubblicizzata come lunga 100 metri, la lunghezza di un campo di calcio, l'altra base ballerina va da 40 metri a 100 metri. Uno o due campi di calcio affiancati ... Anche la profondità della fondazione è ballerina: quella più gettonata è di 40 metri di profondità: un palazzo di 13 piani sotto terra minimo di 100 metri per 40 metri. Dovranno bastare per contrastare tutte le forze e tutti i dinamismi che entrano in gioco.

Tra tutte le questioni tecniche una sola voglio porre alla vostra attenzione: l'altezza utile di navigazione al di sotto del ponte è dichiarata 65 m con possibilità, a ponte scarico di auto, treni e camion, di arrivare a 70. Le nuove navi porta container previste da qui a 10 anni pare che arriveranno ad 80 metri di altezza. Il ponte così concepito ed ultimamente pubblicizzato (è un definitivo di 12 anni fa) nasce già problematico e già con una potenziale compromissione del traffico merci su container che taglierebbe fuori da ogni gioco i porti italiani e, in particolare, ancora una volta, quello calabrese di Gioia Tauro costringendo le navi container del futuro a passare dal Canale di Sicilia e, da lì, troverebbero più convenienti i porti spagnoli o nord europei. Un ponte, che presuppone un sacrificio economico notevolissimo, che dovrebbe rappresentare il futuro della Calabria e della Sicilia, un'opera avveniristica, che dovrebbe arricchire, paradossalmente potrebbe avere un impatto negativo sul territorio e sulle poche infrastrutture presenti trasformandosi in un freno al futuro della trasportistica su nave e allo sviluppo della società tutta.

Sicuramente con un ponte forse ancora più alto saranno felici tutti gli abitanti di Cannitello e Ganzirri dove dovranno sorgere i piloni. Il mito di Scilla e Cariddi offuscato dal cemento, dall'ombra del manufatto e dalle saettate d'ombra dei tiranti di sostegno. Il lago di Ganzirri non subirà nessun danno (sono sarcastico) le mitiche immersioni di Punta Faro, per tutte 'lo scalune', diventeranno ancora più avventurose sapendo che una torre del genere sul lato siciliano incombe su quelle affascinanti morfologie che i millenni, e le migliaia di terremoti e l'incessante movimento di marea, hanno disegnato: una gigantesca scala che si perde nelle profondità irraggiungibili con una semplice immersione. L'opera inoltre dovrà sorgere su una delle tre aree di migrazione aviaria tra l'Africa e l'Europa e bisognerà valutarne le influenze e la tranquillità perché ha un impatto fisico che condiziona il diritto delle migrazioni aviarie naturali con un'opera artificiale che è, di fatto, una barriera. L'opera impatterà sulla geologia della costa con pesi enormi e forze dinamiche straordinarie, che sono instabili per comprovata esperienza. L'esperienza passata, quella della costruzione dell'autostrada, non ha avuto testimonianze felici: sott'acqua si notano franate di roccia che si denunciano come discariche dei materiali di scavo dell'autostrada degli anni 70. Jacques Costeau, il mitico oceanografo francese, dichiarò invece che l'immersione subacquea a Scilla è la più bella del Mediterraneo. Chissà quanto l'ombra dei piloni che si stagliano così alti avrà influenza sulla poca luce che penetra nelle profondità della 'montagna' di Scilla ...e sulla 'fioritura' della intensa vita subacquea della costa. Da Palmi a Bagnara, a Scilla fino a Reggio Calabria, fino a Capo dell'Armi

meriterebbe questa costa, per la ricchezza, la bellezza e la diversità ecologica e morfologica di diventare il secondo Parco Marino della Calabria. Il danno paesaggistico che si arrecherebbe a territori che sono riconosciuti dall'Unesco come Patrimonio dell'Umanità estenderebbe i suoi effetti devastanti anche al valore storicoculturale del sito. Valore che si rinviene nelle opere di poeti da Omero a Virgilio a Dante, nel Mito millenario di Scilla e Cariddi, ed in innumerevoli altre tracce presenti nella storia, nella lingua, nella letteratura, nell'essenza stessa delle popolazioni del luogo, tanto che anche l'unicum etno-antropologico rappresentato, in Sicilia e in Calabria, dalla vasta area dello Stretto di Messina sarebbe definitivamente e irrimediabilmente compromesso dalla presenza di questa opera. Territorio bello, ma anche terribilmente fragile abbiamo detto: durante il terremoto del 1783 crollò tutta la punta della montagna di Paci, la punta gemella di Scilla che, a sud, non esiste più. Il terremoto del giorno prima aveva causato un solo morto, il maremoto della sera seguente causò la morte di quasi 1700 persone nella sola Scilla. Recentemente invece, per il terremoto del 1908 a Reggio e Messina, è stata additata come probabile 'colpa' del maremoto che ha colpito in particolare Reggio, con onde fino a 15 metri di altezza, una frana sottomarina che si è verificata a sud di Messina.

Questo è un territorio fragile ma che gode di una biodiversità straordinaria sott'acqua proprio per l'incessante movimento di marea che ne caratterizza il fascino e la pericolosità. Questo deve essere preservato. Con questo ponte si vorrebbe distruggere lo stretto di Messina nel suo impatto visivo, e affrontare una sfida tecnologica ed economica non necessaria, vista l'assoluta maggior urgenza di altre opere infrastrutturali.

Italia Nostra Catanzaro

Arch. Walter Fratto