

Onorevoli Deputati Buon pomeriggio

E' per me un grande onore potere prendere la parola su un tema che, quale docente di Costruzioni di Strade, Ferrovie e Aeroporti di una Università Siciliana, da sempre ha accompagnato la propria carriera, ed è stato periodicamente oggetto di discussioni, analisi e ricerche sulla fattibilità ed opportunità della sua realizzazione.

Un ponte, quello sullo Stretto, la cui storia parte da molto lontano e di cui si ritrovano tracce documentali già nel 251 a.C. quando l'esercito romano lo realizzò con barche e botti per trasportare dalla Sicilia i 140 elefanti da guerra catturati ai cartaginesi nella battaglia di Palermo durante la prima guerra punica.

L'avvio della sua realizzazione ha visto il succedersi di alterne fasi che hanno visto protagonista la società concessionaria "Stretto di Messina S.p.A." avvenuta nell'ormai lontano 1981, la quale dopo attente valutazioni sulle possibili alternative, riteneva la soluzione del ponte a campata unica decisamente la migliore.

A questo, come è noto a Tutti Voi, seguì un iter complesso per la definizione ed approvazione del progetto definitivo e per l'assegnazione dei lavori avvenuta nel 2012 che, a questo punto, sembrava dovessero essere finalmente avviati, salvo avere un improvviso, quanto deciso fermo a qualsiasi ulteriore iniziativa che portasse alla cantierizzazione dell'opera, con la decisione financo di porre in liquidazione la società concessionaria.

Oggi, il Governo ha deciso di riavviare l'iter per la costruzione dell'opera dal punto in cui si era fermata e si è subito riavviato il confronto tra i favorevoli ed i contrari.

Improvvisamente si è tornato a parlare del rischio terremoti, dei rischi ambientali, del mancato rispetto di priorità che vorrebbero in primo luogo il recupero di storiche arretratezze infrastrutturali del sistema dei trasporti di Sicilia e Calabria, di venti che impedirebbero l'attraversamento del ponte per diversi giorni dell'anno, sino alle più recenti questioni circa la impossibilità alle grandi da crociera e delle super navi containers di attraversarlo.

Tutti temi che invero sono già stati ampiamente affrontati dal progetto definitivo che, ricordo, dopo lunghe verifiche, che hanno visto impegnati i più importanti ricercatori e tecnici del Paese, hanno portato alla definitiva approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Ma è bastato l'approvazione del Decreto con cui il Governo ha deciso di riprendere l'iter interrotto bruscamente che i temi di sempre sono riapparso come se nulla fosse avvenuto nel frattempo.

E' bene chiare oltre ogni possibile dubbio che il massimo organo tecnico del Paese ha validato il progetto definitivo, che ricordo è costituito da oltre 8.000

elaborati, stabilendo che il Ponte di 3.666 metri di lunghezza con una campata centrale di 3.300 metri, si può fare, con una larghezza dell'impalcato 60,4 metri, sostenuta da 2 coppie di cavi, per sei corsie stradali e due linee ferroviarie e 399 metri di altezza delle torri.

Un'opera di altissima ingegneria, e non soltanto per la lunghezza della sua campata centrale, ma per le tecnologie e gli studi che sono stati necessari approntare per renderlo fattibile, a cominciare dalla sezione aerodinamica dell'impalcato capace di resistere a venti eccezionali superiori a 200 Km/h.

Studiato per resistere ad eventi sismici di circa 7,1 Richter, superiore al terremoto del 1908, a sovraccarichi stradali e ferroviari eccezionali, stimabili in 25.000 t e 40.000 t e materiali che garantiscono una durabilità dell'opera di 200 anni.

Ciò nonostante tutto questo sia stato validato, il Ponte continua a suscitare polemiche e resistenze con un dibattito che da sempre ha visto lo schierarsi di fazioni pro e contro l'opera, forti di tecnici e docenti pronti a portare numeri e prove a favore dell'una o dell'altro degli schieramenti.

Io personalmente dopo anni di questi dotti dibattiti una idea l'ho maturata: il Ponte sullo Stretto non è una infrastruttura di trasporto come tutte le altre. La sua unicità tecnica ed architettonica lo ha fatto diventare un simbolo un'icona per il nostro Paese ed anche per questo deve essere valutata e giudicata.

Il Ponte è destinato a diventare un indubbio richiamo sin dalla sua costruzione ed il suo valore non può essere calcolato soltanto in termini trasportistici. Un'opera che, se ben gestita mediaticamente, potrà diventare un vero e proprio elemento trainante per la intera economia del Mezzogiorno.

Permangono però forti dubbi sulla capacità del nostro Paese a realizzare quest'opera! Non si tratta, certamente, della capacità tecnica né di quella economica ma bensì della capacità di sapere superare le mille difficoltà che una infrastruttura di tale ritorno mediatico determina.

Vi immaginate il primo autista di un camion impegnato nella costruzione del ponte che si scopre avere avuti parenti in odor di mafia cosa determinerebbe? O il primo incidente sul lavoro, che è facile possa accadere, quale reazione da parte degli oppositori? Ogni attività sul ponte e per il ponte sarà destinata a diventare in questo modo scontro politico.

Per questo motivo rimango scettico sulla sua possibile realizzazione sino a quando il Ponte sullo Stretto non sarà voluto dal Paese e non soltanto da una parte, se pur in questo momento maggioranza.

Occorre che si trovi tutti insieme una nuova maturità che con molto coraggio sposi una idea che potrebbe dare una nuova spinta al nostro Mezzogiorno saldandolo finalmente anche fisicamente al resto d' Italia.

In conclusione, fermo restando che rimane accertato che siamo in grado tecnicamente di fare questa opera che diventerà una icona per il nostro Paese rimane da chiarire se la sua realizzazione non possa diventare un lungo e continuo oggetto di scontro tra fazioni che rischierebbe di avere un effetto boomerang. Questo deve essere assolutamente evitato.

Grazie

Giovanni Tesoriere