

Un Ponte tra le due mafie è nell'ordine delle cose.

di Franco Porto (presidente Ist. Naz. Di Architettura – Sicilia)

Il fenomeno della Fata Morgana è un miraggio, visibile dalla costa calabra nelle giornate calde, che avvicina la costa siciliana ed i suoi edifici si prospettano in mare e nell'aria, con immagini allungate, simulando città fantastiche. La presenza del Ponte renderà questo fenomeno ancora più sorprendente, segnalando la definitiva perdita dell'insularità della Sicilia, dato incontrovertibile e con aspetti culturalmente affascinanti. Lo Stretto, attraversato da Ulisse e da Enea, è sicuramente un valore culturale incomparabile ed è alla base della civiltà occidentale. Lo ha attraversato Le Corbusier tornando dal CIAM di Atene, lasciandone traccia nei suoi taccuini in una suggestiva descrizione notturna delle luci di Messina, osservate dal ponte della nave che lo portava a Marsiglia. Lo scrittore Andrea Camilleri recentemente scriveva: "sono convinto che questo ponte dovrà farsi proprio perché è nell'ordine delle cose, naturalmente con tutte le salvaguardie e precauzioni necessarie". Solo quattro anni fa è stato inaugurato il Ponte East Bridge sul canale dello Storebaelt collegando l'isola di Copenaghen con il resto della Danimarca con tempi di realizzazione incredibilmente brevi, solo due anni e mezzo. In Italia invece si fa una legge dello Stato nel 1971, in cui si afferma "il prevalente interesse nazionale dell'opera" e si pongono le basi per la costituzione di una società per la progettazione, realizzazione e gestione del ponte, ma all'alba del terzo millennio sono stati spesi ben 150 miliardi, senza aver redatto neanche il progetto esecutivo. La questione dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina potrà influenzare l'avvenire del Meridione d'Italia e dell'intera Nazione, potrà considerarsi una infrastruttura prioritaria per la Sicilia e per la Calabria per il concreto e rapido avvio di una politica della produttività, potrà considerarsi una grande opera simbolica della volontà siciliana e calabrese di ancorarsi allo sviluppo dell'intera Italia e dell'Europa. L'attenuazione delle perverse condizioni che attanagliano la struttura socio-territoriale del Mezzogiorno e della Sicilia potrà conseguirsi eliminando le condizioni di marginalità. A tali condizioni contribuiscono, in modo determinante, l'incompletezza della rete autostradale siciliana (soprattutto il tratto Messina/Palermo e quello tra Catania/Siracusa/Gela) e l'armamento ferroviario delle principali linee siciliane e calabre. Il ponte bisogna farlo perché si tratta di un collegamento vitale, che risponde a una domanda reale per lo spostamento di passeggeri e merci, che si colloca in modo funzionale e organico in una logica complessiva di riqualificazione dell'area dello Stretto e di riqualificazione delle sue città; si tratta di un'opera di alto contenuto tecnologico, con riflessi immediati e futuri su molti settori produttivi e sull'occupazione; può considerarsi lo strumento per integrare le province di Reggio Calabria, Messina e Catania, un'area dalle potenzialità enormi, con aeroporti, porti e risorse turistiche come le isole Eolie e Taormina. Il Master Plan europeo già nel 1990, considerava la direttrice tirrenica, con l'attraversamento dello Stretto, una linea essenziale allo sviluppo dell'Europa; Il gap nei trasporti tra nord e sud è altissimo e lo Stretto rappresenta una strozzatura che isola la Sicilia dal contesto del progresso economico. Le Ferrovie dello Stato per garantire il

trasporto di merci e passeggeri da Villa S. Giovanni/Reggio Calabria a Messina, spendono circa 250 miliardi ogni anno.

La fattibilità tecno-scientifica di tre chilometri di attraversamento in una zona ad alto rischio sismico è stata accertata, così come la fattibilità economica (i costi di costruzione saranno compensati dai ricavi delle royalties in tempi brevi), le preoccupazioni dell'impatto ambientale si affievoliscono quando l'opera assume valori di scala inconsueti e singolari. Non costruirlo favorirebbe la "potentissima lobby marittima", che verrebbe messa fuori mercato. Dicono che la mafia non potrà mai essere estranea al più grande progetto costruttivo che riguarda l'isola, ma come mai i traghetti privati fanno la spola indisturbati da sempre nello Stretto?. Non realizzare il ponte sullo Stretto è un grande regalo fatto a chi non persegue interessi nazionali ed europei, ma solo meschini intrallazzi locali, facciamolo il collegamento delle due mafie e rompiamo definitivamente quell'omertoso silenzio che si "ascolta" durante le lunghe code in attesa degli imbarcaderi, specie nei mesi d'estate.