

GRANDI OPERE

I tecnici rilanciano sullo Stretto: ponte o tunnel

Santilli — a pag. 3

INFRASTRUTTURE

La commissione tecnica rilancia sullo Stretto: avanti tutta, scelta tra ponte e tunnel flottante

Pronta la relazione finale di 200 pagine se Giovannini confermerà il mandato

Giorgio Santilli

Non ci sono 3,2 chilometri a separare le punte di Calabria e Sicilia nel canale dello Stretto. Sul piano del costo trasportistico (tempo + pedaggio), le due regioni distano in realtà 280-300 chilometri, la stessa distanza che c'è fra Milano e Venezia. Se si prendesse il solo costo temporale, la distanza equivalente sarebbe comunque di 100 chilometri. Distanza che tornerebbe a 3,2 chilometri (due quartieri di una città) se si realizzasse il collegamento stabile. Il grafico della «distanza media equivalente in auto a parità di costo generalizzato di trasporto» è una delle 200 pagine di un documentone che dovrebbe diventare al più presto la relazione finale della commissione tecnica del Mit (ora Mims) sul collegamento stabile fra le due regioni.

Dovrebbe perché la commissione ha di fatto concluso i lavori e non ha dubbi sull'utilità (e sulla necessità) di realizzare un collegamento stabile o almeno uno studio di fattibilità che metta a confronto le opzioni tecniche

possibili. Ma la commissione aspetta un cenno di riconferma dal neoministro Giovannini: proprio perché era nata con il Mit (cioè con l'ex ministra De Micheli) e ora dovrebbero rendere conto al Mims (cioè a Giovannini). Correttezza vuole, infatti, che la commissione abbia di fatto sospeso i lavori - per la crisi di governo e il cambio al ministero - quando mancavano solo uno o due allegati da approfondire per completare il lavoro, appunto.

L'autorevole commissione - coordinata dal direttore dell'unità di missione del ministero, Giuseppe Catalano, con sedici componenti fra cui Maurizio Gentile, Massimo Simonini, Ennio Cascetta, Ferruccio Resta - ha svolto un lavoro di ricostruzione storica delle molte soluzioni avanzate e ha effettuato una serie di audizioni con tutti i soggetti tecnici portatori di proposte o soluzioni. In sostanza le ipotesi più attendibili sul tavolo sono quattro: il progetto di ponte a campata unica, l'unico che sia arrivato a livello di progettazione avanzata; il ponte a più campate; il tunnel subalveo o profondo; il tunnel flottante o galleggiante o di superficie.

Le opzioni considerate fattibili sotto il profilo ingegneristico, trasportistico, dei costi, della sicurezza sono il

ponte a tre campate (con le due campate esterne di un chilometro e quella centrale di due chilometri), il ponte a una campata e il tunnel flottante. Meno fattibile il tunnel subalveo perché richiederebbe delle gallerie di ingresso molto lunghe.

La commissione non prenderà posizione netta ma consiglierà al ministro di procedere con la realizzazione di uno studio di fattibilità - da sottoporre a dibattito pubblico - che prenda in considerazione due o più soluzioni. La commissione si spenderà comunque a favore di un collegamento stabile, come elemento di completamento della rete nazionale di Alta velocità e soprattutto come risposta alla crisi di due territori che rappresentano un Sud nel Sud.

Nel documento c'è un cospicuo capitolo di inquadramento socio-economico e demografico (le due regioni mostrano una variazione negativa negli ultimi 20 anni della popolazione del 9,8% rispetto al centro nord e dell'1,2 rispetto alla media del Sud) e una parte trasportistica che evidenzia come il collegamento stabile e l'Av di rete Salerno-Reggio consentirebbero di ridurre del 30% il tempo medio di viaggio verso il centro-nord del Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANSA



Campata unica. Il rendering del ponte sullo stretto di Messina l'unico arrivato a livello di progettazione avanzata

Considerati fattibili il ponte a tre campate e la galleria di superficie, ma resta in pista anche il ponte a campata unica

