

IL PONTE SULLO STRETTO

I FATTI

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti è il proprietario della Stretto di Messina spa, società in liquidazione che è proprietaria del progetto definitivo del ponte sullo Stretto, che comprende anche i collegamenti viari e ferroviari in Sicilia e in Calabria. I lavori ebbero inizio nel 2011 e furono interrotti nel 2012 dal Governo Monti, che mise in liquidazione la Stretto di Messina e la privò di 1.2 miliardi di euro di fondi FAS (ora FSC) destinandoli ad altri lavori, in particolare al terzo valico del Giovi, per risparmiare 8 minuti tra Milano e Genova. L'interruzione unilaterale dei lavori da parte del Governo Monti ha prodotto un danno di 900 milioni di euro, pari alla penale che la SdM (e quindi il ministero dei Trasporti) dovrà pagare a Eurolink, l'impresa che avrebbe dovuto realizzare l'opera. Da sottolineare che nel resto del Paese è ormai acclarato che sotto i mille km di percorrenza l'alta velocità sta rapidamente sostituendo gli aerei, ormai usati solo dagli stranieri, dai siciliani e dai sardi.

ASPETTI TECNICI

Quello del ponte sullo Stretto è un progetto definitivo con specifiche funzionali di 7.1 Richter per i sismi (magnitudo massima di terremoti che si possono verificare nell'area dello Stretto vista la lunghezza della faglia) e 91 m/s (oltre 320 km/h) di forzanti da vento a fronte di una intensità massima misurata negli ultimi 30 anni pari a 177 km/h. Ciò premesso, questi calcoli sono stati sottoscritti dai migliori progettisti di livello mondiale, tra i quali il professor Diana e il professor Zasso (entrambi del Politecnico di Milano, Zasso è anche direttore della Galleria del Vento dello stesso ateneo, laboratorio che ha studiato tutti i ponti più avanzati del mondo che già sfruttano il modello aerodinamico previsto per il manufatto messinese). Questi calcoli del progetto definitivo sono stati validati dagli enti di legge nazionali e internazionali, per cui nessun ingegnere al mondo può negare la fattibilità tecnica dell'opera senza essere screditato dalla comunità scientifica ingegneristica mondiale o condannato per diffamazione, come già è successo all'ingegner Calzona.

COSTO

Il progetto prevede un costo di 3.9 miliardi comprensivo dei raccordi stradali e ferroviari in Sicilia e in Calabria, una parte (la variante di Cannitello) è già stata realizzata.

TEMPI DI REALIZZAZIONE

I tempi di realizzazione previsti sono di 70 mesi (comprensivi di espropri), mentre per la costruzione del ponte saranno necessari 48 mesi. Una volta inaugurato, tenendo conto del vento misurato negli ultimi 30 anni i giorni di apertura saranno 365 su 365. Come in autostrada, si ipotizza qualche rarissima eccezione per mezzi telonati.

ASPETTI AMBIENTALI E COSTI UMANI

Attualmente si registrano emissioni inquinanti e climalteranti a Tremestieri, alla rada San Francesco e nel porto storico di Messina dovute ai traghetti (il fattore di emissione di CO2 è pari a 0,3 tonnellate di CO2/MWh), ai mezzi pesanti e agli autoveicoli. L'assenza del ponte, che prevede l'impiego di treni elettrici a emissione zero in città e l'uso della tangenziale fuori dal centro urbano, determina un inquinamento insopportabile nell'area cittadina, aggravando le condizioni di salute dei messinesi. Inoltre, diversi chilometri di costa non sono fruibili per un uso balneare, turistico e ricreativo perché sono occupati da strutture portuali dimostratesi inutili. Da sottolineare anche l'aggravante degli enormi costi sostenuti e da sostenere per la realizzazione di un porto come quello di Tremestieri, soggetto a insabbiamento durante le

scioccate, con conseguenti erosione della costa a nord e minaccia alle abitazioni presenti e creazione di arenili a sud e necessità di dragaggio costosissimo, con chiusura del porto e passaggio obbligatorio di TIR in città. Per quanto riguarda il costo in termini di vite umane, non possiamo non ricordare i numerosi incidenti (12 dei quali mortali) dovuti al passaggio dei mezzi pesanti in città.

ASPETTI ECONOMICI E OCCUPAZIONALI

Il **costo annuale dell'insularità** che 5 milioni 200.000 siciliani sostengono per la mobilità di persone e merci da e per l'Italia è pari a **3 miliardi euro l'anno**. Il dato calcolato tiene conto di 12 milioni di spostamenti mediante voli, 8 milioni con mezzi commerciali e automobili, oltre un milione con autolinee e meno di 500.000 con treni e del costo orario e dei tempi di attesa e di percorrenza del mare tra Sicilia e continente europeo. A questi numeri si deve sommare il trasporto passeggeri e merci con le linee di navigazione Palermo-Genova, Messina-Salerno, Catania-Salerno e Catania-Napoli. A fronte di questi costi, l'assenza di concorrenza ferroviaria (causata dal collo di bottiglia dello Stretto che prevede due ore di tempo per passare da Messina a Villa San Giovanni) produce l'incremento monopolistico dei prezzi delle compagnie aeree e armatoriali che rendono la Sicilia poco appetibile non solo per i turisti ma anche per chi vive, lavora o studia fuori dall'Isola. Ovviamente, il prezzo più alto di questa situazione anomala rispetto al resto del Paese lo pagano le classi economicamente più disagiate, che sempre più spesso non sono in grado di sostenere i costi per le visite alla famiglia durante le feste. Da sottolineare che i siciliani, a differenza dei sardi, non godono della continuità territoriale aerea che consente sempre a questi ultimi di pagare non più di 50 euro per tratta da e per la Sardegna. Garantirla alla Sicilia costerebbe al Governo nazionale intorno al miliardo e mezzo di euro l'anno. Di contro, lo Stato italiano stanziava annualmente una media di 50 milioni di euro per la continuità territoriale ferroviaria e navale della Sicilia. Di questi 50 milioni di euro, 7 milioni sono destinati ai mezzi veloci, 40 al traghettamento dei treni e 3 a Blufferies, società del Gruppo FS. Il fatturato della Caronte&Tourist nell'area dello Stretto è pari a 160 milioni di euro l'anno, un margine operativo lordo di 25 milioni di euro, 500 occupati diretti e ulteriori 700 nell'indotto. Numeri ai quali si deve sommare un ulteriore 10% prodotto dalle altre compagnie legate a RFI e al collegamento veloce.

PREVISIONI ECONOMICHE DEL PROGETTO DEFINITIVO

Durante la realizzazione del ponte l'occupazione sarà pari a 47.500 anni/uomo, pari a 7.000 addetti diretti ogni anno. L'indotto, costituito da attività e servizi commerciali, artigianali, ricreativi e di personale domestico, ospitalità, ristorazione e incremento delle cattedre scolastiche (chi prevede di lavorare qui per diversi anni si trasferirà a Messina con la famiglia e inevitabilmente saranno necessari più insegnanti), è pari ad altri 15.000 posti di lavoro l'anno. A regime, una volta che l'opera sarà stata ultimata, saranno necessari 200 addetti alla manutenzione del ponte a fronte di 20 milioni di euro di costi annui di conservazione e cura del manufatto, 300 unità lavorative come personale relativo a 12 coppie di treni, non meno di 500 altre unità nell'area del ponte per l'incremento dei visitatori e almeno un centinaio di ulteriori addetti ai servizi del turismo (noleggio auto ed escursioni). Ipotizzabile anche un incremento di diverse migliaia di iscritti calabresi ogni anno all'università di Messina recuperando così il clamoroso flop delle iscrizioni causato dal nopontismo (per esempio, Lamezia Terme è a 2 ore di treno da Napoli e a 3 da Messina). Una volta avviati i lavori si potrà ragionare su un'area metropolitana di 700.000 persone, con i porti storici di Messina e di Reggio Calabria e quelli commerciali di Gioia Tauro e Milazzo e con l'aeroporto reggino raggiungibili 24 ore su 24 in meno di 30 minuti di TAV (alta velocità ferroviaria) o automobile. Un altro vantaggio sarà la possibilità di avere l'aerostazione catanese di Fontanarossa a 50 minuti di treno (ma questa possibilità è realizzabile già domani) e quella di Punta Raisi a 120 minuti. Il tutto non essendo più isola, ma con treni di lunga percorrenza che avranno come fine corsa Roma e Milano invece di Messina, anche perché l'essere isola trasforma ogni treno in un accelerato, con fermate mediamente ogni 15 km.

FONTI DI FINANZIAMENTO

Ogni 7 anni lo Stato italiano dispone di 100 miliardi, 50 dei quali di fondi nazionali FSC (Fondo di Sviluppo e Coesione, ex FAS) e 50 di fondi SIE (Fondi Strutturali Europei) e PON- FSR. Questi fondi devono essere programmati con la Commissione Europea secondo quanto deciso dai governi nazionali. Purtroppo, l'Italia ha eliminato il ponte dalla programmazione, privilegiando l'Expo (4 miliardi), il MOSE (8 miliardi), il raddoppio Firenze –Bologna (4,7 miliardi), le metropolitane di Roma, Milano e Catania e il passante di Genova. Fondi diretti europei sono quelli del programma TEN (Trans European Network) nel quale è previsto il corridoio Berlino-Palermo-Malta, che su richiesta dei Governi di centrosinistra e della Regione Puglia (amministrazioni nopontiste Vendola ed Emiliano) potrebbe diventare Berlino-Bari-Malta. Inoltre, lo Stato ha stanziato l'erogazione di ulteriori 94 miliardi di euro in 10 anni a RFI mediante la Cassa Depositi e Prestiti. Di questi 94 miliardi, 30 sono stati già spesi per la TAV e 64 sono da spendere. L'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Renato Mazzoncini ha dichiarato più volte che il ponte è indispensabile per i treni e che è disposto, a seguito di input del Governo, a pagarlo con i fondi già disponibili per l'alta velocità italiana.

VANTAGGI

È evidente che trovare 600 milioni l'anno tra fondi SIE, FSC, finanziarie e RFI è veramente risibile, a fronte di smisurati vantaggi rispetto all'obsoleto impiego dei traghetti, a partire da:

- treni da 6 ore da Palermo e Siracusa a Roma, 2 delle quali da Palermo o Siracusa a Messina e le restanti 4 da Messina a Roma, treni da 6 ore da Caltanissetta ed Enna a Roma e treni da 5 ore da Catania a Roma, per un bacino di utenza pari a 4 milioni di utenti siciliani, l'80 % della popolazione residente;
- altro vantaggio immediato sarebbe quello di garantire almeno 12 coppie di treni al giorno da mille posti per un totale di 24.000 arrivi/partenze quotidiani, pari a 8 milioni 760.000 arrivi/partenze l'anno: il 60% in più di offerta rispetto ai 14 milioni di arrivi e partenze con i voli, oggi occupati all'80% da siciliani che non possono contare sui treni veloci, come invece avviene nel resto del Paese;
- questo incremento dell'offerta produrrà immediatamente, come del resto è già avvenuto per le tratte aeree nazionali, un dimezzamento dei prezzi dei biglietti, garantendo il vero diritto alla mobilità senza costare alla collettività come i sardi;
- il pedaggio diminuirà del 90%, passando dagli attuali 10 euro a metro lineare a un euro, a patto che il ponte sia realizzata con fondi pubblici come opera di pubblica utilità, come del resto la quasi totalità delle infrastrutture del Paese.

Per quanto concerne le merci, i porti siciliani diventeranno le aree portuali più vicine a Suez dell'Europa meridionale e non saranno più gli inutili, dal punto di vista commerciale, scali di un'isola. Questo consentirà di risparmiare diversi giorni di navigazione verso Rotterdam, Anversa, Amburgo e i piccoli Genova, Marsiglia e Trieste, intercettando almeno il 20% delle merci da distribuire nell'Europa del Sud. A titolo di mero esempio, il porto di Rotterdam ha 100.000 addetti diretti, mentre quello di Genova movimentata 3 miliardi di IVA l'anno.

Il ponte sullo Stretto è la soluzione logica, ecologica, sociale, produttiva e occupazionale per la Sicilia, della quale Messina, la gloriosa Messina, tornerà a essere porta e capitale. Il nopontismo è il simbolo dell'idiozia suicida che ha determinato il crollo demografico della città. Mai più un nopontista sindaco dei cittadini messinesi.

Ing. Giacomo Guglielmo

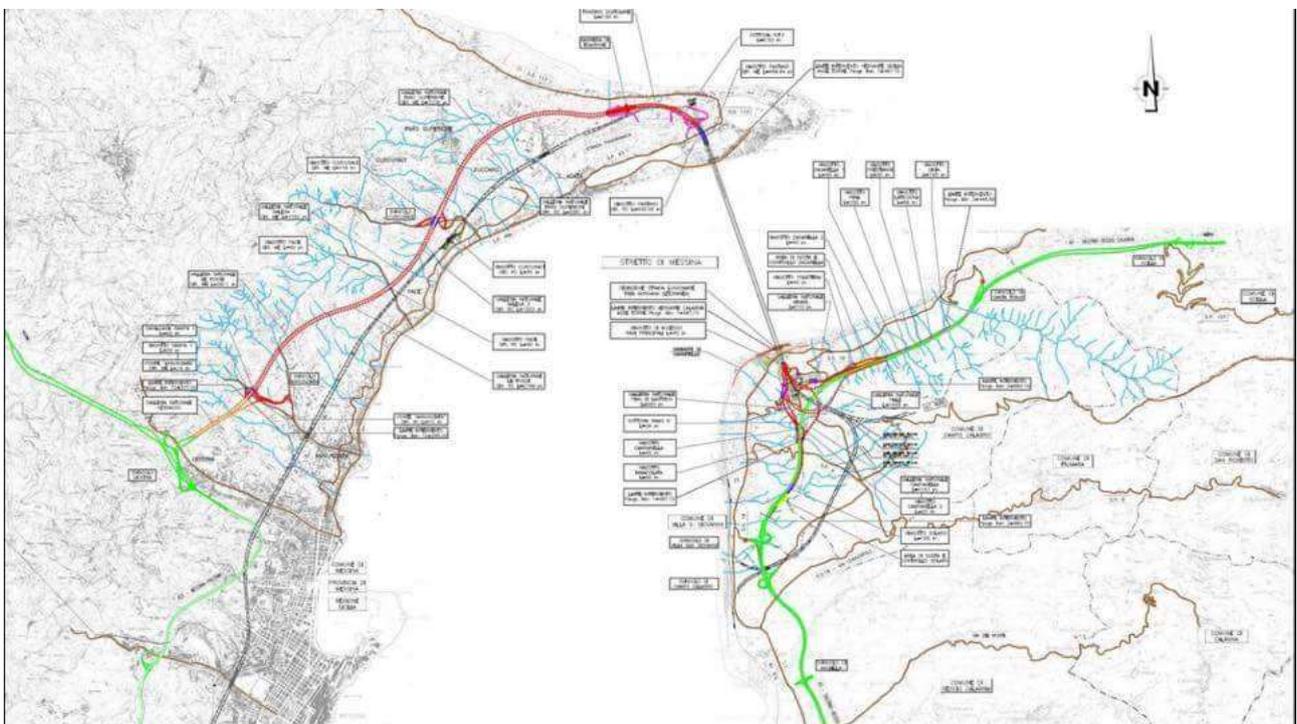
esperto trasporti e infrastrutture per la mobilità e Fondi SIE

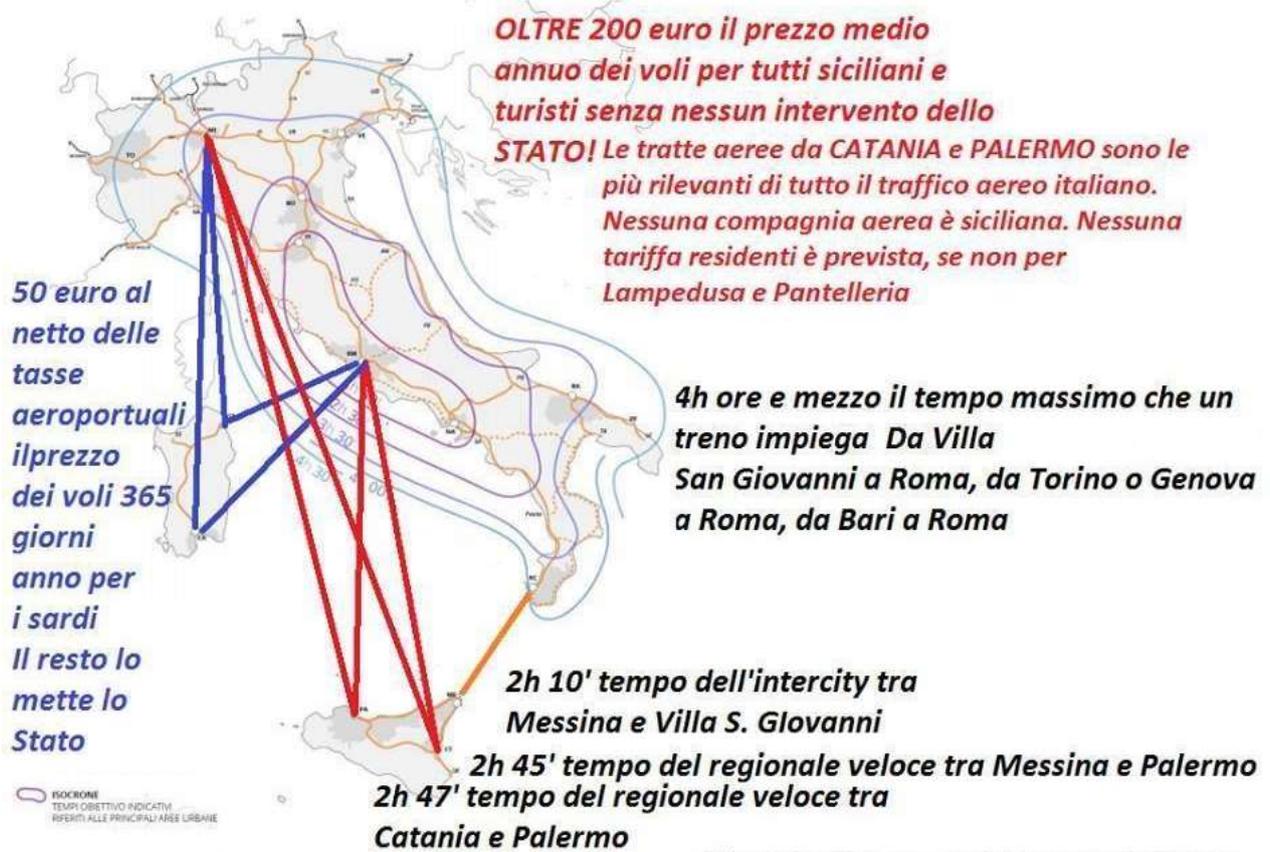
FONTI

- Piani Operativi e Programmazione della Commissione Europea 2007-2013 e 2014-2020;
- Legge Monti-Genovese per la messa in liquidazione della società concessionaria Stretto di Messina (quando quest'ultimo era ancora nel PD e tra i fautori del nopontismo);
- Delibere CIPE di programmazione dei fondi FSC ed ex FAS;
- Progetto definitivo del ponte sullo Stretto (Eurolink per SDM-MIT);
- ENAC;
- AssoAeroporti;
- Bilanci sociali Caronte&Tourist;
- Il Sole24Ore;
- Orari ufficiali Trenitalia;
- DEF 2017;
- Rapporto Svimez.

TAVOLE

- Complessivo definitivo ponte sullo Stretto e collegamenti;
- Rendering progetto definitivo;
- Isocrone DEF 2017
- Investimenti opere pubbliche in Italia;
- Tempi percorrenza unica velocità ferroviaria;
- Attuali distanze ferroviarie tra aree metropolitane (minuti)



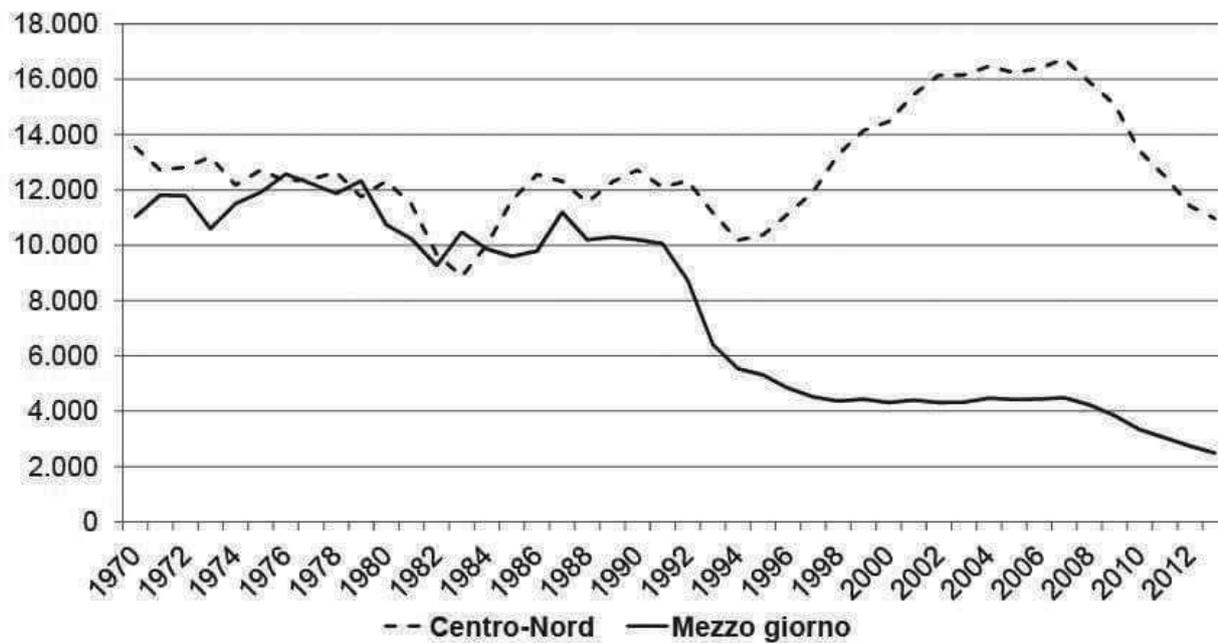


- le isocrone fanno riferimento ai tempi di percorrenza assunti come obiettivo all'orizzonte 2030

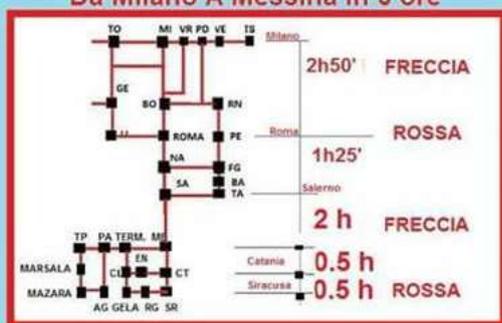
elaborazione di Giacomo Guglielmo su tavola DEF 2017

GLI INVESTIMENTI IN OPERE PUBBLICHE AL SUD: APPENA 1/5 RISPETTO A 20 ANNI FA

Investimenti in Opere Pubbliche. (Milioni di euro 2005)



Da Milano A Messina in 6 ore



DA MILANO A NAPOLI - FRECCIA ROSSA

DA	A	hh:mm	km	velocità [km/h]
Napoli Afragola	Milano Centrale	04:05	750	183

DA NAPOLI A VILLA S. GIOVANNI - FRECCIA ARGENTO

Villa S. Giovanni	Napoli Afragola	03:31	510	142
-------------------	-----------------	-------	------------	------------

DA VILLA S. GIOVANNI A CATANIA - FRECCIA M...A

DA	A	hh:mm	km	velocita' [km/h]
Catania Centrale	Messina Centrale	01:15	94	75
Messina Centrale	Villa S. Giovanni	01:10	6	5

