

IL PONTE DI MESSINA?

EVVIVA! EVVIVA! CI SIAMO! Stavolta ci siamo veramente: infatti giovedì 16.3.23 (cioè fra tre giorni) il **CdM** (Consiglio dei Ministri) si riunirà di gran fretta spronato a dovere (sappiamo da chi) per approvare¹ questo



sospiratissimo super **PONTE DI MESSINA** dopo un decennio abbondante di dimenticatoio, o di “caducazione” montiana e passeriana (cioè di abbandono da parte del Governo Monti e Passera) cioè da quando “quei due” decisero che in quel

difficile momento del nostro Paese non era proprio il caso di spendere tutti quei soldi: per cui quel progettone frutto dell'entusiasmo e del lavoro di tre decenni fu tristemente “**caducato**”, cioè cassato, annullato, cancellato per sempre. Quei due credevano che per “caducarlo” (secondo il pudico lessico di quel governo) bastasse un tratto di penna, ma non fu così: infatti la società che doveva essere messa in liquidazione è miracolosamente sopravvissuta alla furia iconoclasta di quei due per risorgere, altrettanto miracolosamente, dall'*input* di un “*improbabile sudista del nord*”, che più “padano” non si può e che un curioso destino politico lo ha impegnato (forse *malgré soi*, e smentendo clamorosamente il suo adamantino passato “nordista”) in questo sogno calabro-siculo che più sudista non si può: forse (anche) per legare il suo nome alla gloriosa realizzazione della più grande opera pubblica della nostra (seconda?) repubblica “fondata sul lavoro”, e quindi oggi sul suo Ministero. “*Un'opera pubblica che per importanza, dimensione ed impegno è paragonabile solo all'Autostrada del Sole (1957-1964)*”: dove fu fatto un bel lavoro ...

E che lavoro da giganti è anche questo del Ponte di Messina: sono oltre **tre chilometri** di salto in lungo dal pizzo della Calabria (Punta

¹ L'approvazione è poi avvenuta “salvo intese” a causa di mancanza di dettagli tecnici sulla ripresa del contratto affidato dopo il bando al Consorzio EUROLINK; il Decreto è tutt'ora in fase di riscrittura e sarà riesaminato entro marzo 2023.

Cannitello) a quello dirimpettaio di Messina, *finalmente* uniti da un progetto trentennale, che *finalmente* si farà. Anche se sembra quasi impossibile in questo Paese dei "sor-tentenna": ma invece si farà, o almeno ora possiamo sperare che *finalmente* si farà. Lasciateci sperare, forse alcuni di noi non lo vedranno ma *finalmente* si farà, e questo basta a chi ci ha molto creduto e molto sperato di vederlo almeno iniziare, se non tutti noi (certo non chi scrive questo *report*) lo vedranno però figli e nipoti: ma lo abbiamo cominciato *noi*, con l'entusiasmo degli *attrimenti-giovani* (noi vecchietti) convinti che l'unione materiale di quell'isola al resto del nostro Paese sarà la sua fortuna e il suo definitivo riscatto dall'isolamento (geografico e anche storico) che l'ha condannata a una vita "diversa" dal resto della penisola, nel bene ma soprattutto nel male...

E quale "male" lo sanno soprattutto loro, i fratelli siciliani che lo combattono da sempre con alterno successo: quindi ora sta a noi dargli una mano, collegandoli direttamente col resto dell'Italia cioè con l'Europa intera, che l'ha già inserita da oltre un decennio nel **CORRIDOIO NORD SUD** delle ferrovie europee che collegherà **Berlino con Palermo**, l'alfa e l'omega di questa Europa che sa sognare a lungo termine, e far sognare chi l'Europa ce l'ha nel cuore e la sente come il più bel sogno di pace del nostro continente, dopo le due guerre suicide e assurde che potevano azzerarla per sempre, ma fortunatamente non è stato così, e questo ponte sarà il maggior testimone dell'Europa che ci unisce nel comune futuro di pace e di fratellanza fra le decina di popoli diversi che la compongono da sempre: ma a quel corridoio (Berlino-Palermo) manca ancora solo questo Ponte di Messina, quindi che cosa aspettiamo a costruirlo prima che venga "caducato" da qualche altro improvvido "caducatore"?



Per illustrare questo sogno che sta per avverarsi alcuni **Rotary Club** fiorentini hanno organizzato una serata interclub che il nostro Segretario **Jörn Lahr** ha descritto con le seguenti pacate parole:

*Nella serata di lunedì 13 marzo 2023 si è svolto un interclub speciale tra i **RC FIRENZE, FIRENZE BRUNELLESCHI e FIRENZE SUD** nato dall'idea di Simona Calligaris, Consigliera del RC FIRENZE BRUNELLESCHI per l'annata 2022-23. L'interclub ha avuto luogo*



*a **Palazzo Borghese**, splendida sede del RC FIRENZE, con larga partecipazione di soci, amici e ospiti di tutti e tre i clubs (165). Il RC FIRENZE SUD ha partecipato con 55 persone, fra cui il **GOV. Nello Mari** (con*

*il suo Assistente **Piero Germani**) e il nostro PDG **Franco Angotti**.*

*In un'atmosfera gioiosa di grande amicizia si è svolta la cena e subito dopo sono intervenuti l'ex ministro Prof. Ing. **Pietro Lunardi** e il nostro socio Prof. Ing. **Claudio Borri**. Entrambe le relazioni sono state seguite con grande interesse da tutti e al termine molti avrebbero desiderato porre domande, però è stato possibile soltanto per due ascoltatori.*

Proprio tre giorni più tardi, il 16 marzo 2023, il Consiglio dei Ministri ha approvato (salvo intese, cioè modificabile) la bozza di Decreto per procedere al progetto di realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. La serata molto gradevole da tutti punti di visita, è terminata dopo le ore 23.

Il programma (qui allegato), della serata ed i profili dei due relatori erano stati annunciati e disponibili ai tavoli. **Borri** ha fatto parte dell'ultimo **Comitato Scientifico** di Stretto di Messina SpA (2009-2011) cioè " *dell'organo che ha approvato i progetti di massima e definitivo assegnando le raccomandazioni al Contraente Generale (Consorzio*

*esecutore EUROLINK) per il progetto esecutivo e per la costruzione". **Lunardi** è stato " il *Ministro per le Infrastrutture e Trasporti 2001-2006*, dunque è il vero iniziatore politico dell'opera che ha permesso il lancio del bando internazionale, l'assegnazione del contratto e la progettazione fino al livello definitivo di tutte le opere".*

Il contenuto dei due interventi è stato efficacemente descritto, per il suo giornale, da una ottima giornalista (e scrittrice) fiorentina **Caterina Ceccuti** sotto la forma di due interviste ai relatori della serata, che ricevo in anteprima da Claudio (Borri): infatti Caterina ha chiesto a **Lunardi** di spiegare le conseguenze del negato ***diritto alla mobilità*** dei cittadini a causa della assenza di questo ponte; e quali possibilità in più verranno offerte ai cittadini quando esso sarà realizzato. A **Borri** ha chiesto invece quali saranno i costi della lunga interruzione del progetto e quali saranno le problematiche da risolvere e gli ostacoli da superare.

Nella sua cospicua relazione al Rotary il prof. **PIETRO LUNARDI** ha ricordato che dopo il ***ponte di barche*** costruito nel ***251 a.C.*** (avanti Cristo!) da ***Cecilio Metello*** in occasione della prima Guerra Punica, per poter



meglio trasportare a Roma il cospicuo bottino di guerra "*trasportato da molti elefanti*, [dopo quel ponte] nei 2200 anni successivi ci furono "*progetti di ogni natura*". Perfino ***Carlo Magno*** si pose il problema fra l'800 e l'814 d.C. cioè mille anni dopo Cecilio Metello; ma anche



Ruggero II di Sicilia fra il 1130 e il 1154 diede ordine ai suoi tecnici di studiare un collegamento fra il suo regno e la Calabria; e settecento anni dopo anche ***Ferdinando II di Borbone re delle due Sicilie***

volle studiare (nel 1840) come collegare le due sponde dello stretto in modo stabile; e trenta anni dopo di lui (nel 1870) l'ing. **Carlo Navone** propose il curioso progetto di una galleria ferroviaria contenuta in un tubo di acciaio (vedi foto pag.4) appoggiato sul fondo del mare: idea brillante ma non alla portata della tecnologia di allora. Il problema dello stretto è complicato dal fatto che il **fondale** è profondo ben **140 metri**, con **correnti** sottomarine di 5-6 metri al secondo, senza parlare dei **venti** che possono soffiare anche a più di 40 metri al secondo, cioè a oltre **140 km/ora**: niente di paragonabile ai bassi fondali (e alla flemma) del Mar Baltico, dove i danesi con gli svedesi hanno costruito facilmente i sedici chilometri del ponte che unisce i loro due Paesi, il famoso ponte di Oeresund, inaugurato nel luglio del 2000 e completato anche da un tratto sottomarino. Assolutamente da vedere...

Bisogna arrivare all'ultimo dopoguerra, cioè al **1955** quando il **Gruppo Ponte di Messina**, che riunisce le più importanti aziende italiane, presenta **tre tipi di ponti** a una, due e tre campate con "pile" in alveo, cioè appoggi intermedi sul fondo marino; mentre dopo altri 14 anni (nel **1969**)



viene bandito da **ANAS** un concorso internazionale per un collegamento "stabile" cioè fisso fra la Sicilia e il continente. La risposta fu straordinaria: furono infatti presentati **143 progetti** di cui 125 italiani, ma anche 8 americani, 3 inglesi, 3 francesi, 1 tedesco, 1 svedese, 1 argentino e perfino uno somalo, cioè della nostra ex-colonia. Ma

anche stavolta non si fece nulla. Dopo la nascita della nuova **SOCIETA' STRETTO DI MESSINA (SDM) SpA** vengono presentati nel **1986** altri **tre progetti** in un unico *Studio di Fattibilità*, cioè tutti concreti e realizzabili con le tecnologie dell'epoca: un **ponte sospeso** a



campata unica di 3300 metri; un **tunnel sommerso** agganciato sul fondo del mare; una **galleria** al di sotto del fondo marino di 47 km. La *SDM* sceglie la proposta del ponte a campata unica e presenta nel **1992** un *Progetto di massima* che viene acquisito dal nuovo Governo nel **2001-2002** e perfezionato rapidamente in un *Progetto Preliminare* nel **2003** pronto per essere messo alla base di una gara internazionale che comprenderà anche gli accessi stradali e ferroviari a questo ponte.

“Questo ponte è un’opera strutturalmente semplicissima”

afferma a sorpresa il prof. **Lunardi**: **due torri** di quasi 400 metri, cioè 100m più alte della Tour Eiffel; **quattro cavi** portanti di 5400 metri; e un **“impalcato”** precostruito, cioè realizzato a pezzi e montato sul posto. Tutto qui, sembra dire *Lunardi*, che poi prende in



esame quei tre componenti del super-ponte e allora si capisce che è semplice per lui ma che in realtà si tratta di un’opera gigantesca che comporta opere “collaterali” altrettanto gigantesche come quelle per le **fondazioni** circolari delle torri in pozzi profondi 60 metri e larghi 51. Gli stessi **cavi** hanno dimensioni gigantesche: hanno il diametro di **1,24 metri** (metri!!!) e sono composti da 41.000 “trefoli” di 5,5 millimetri ciascuno e verranno costruiti sul posto della lunghezza di **5,4 chilometri (!!!)**. I **blocchi di ancoraggio** dei quattro cavi hanno le dimensioni di *“campi sportivi: 100 metri per 88 quello in Calabria e 122 per 99 metri quello in Sicilia e sono profondi 70 metri, riempiti di calcestruzzo con annegati i terminali dei quattro cavi portanti di tutto il ponte”* . Senza contare che l’**impalcato**, cioè la pavimentazione del ponte, è largo **62 metri** e contiene al centro **due binari** ferroviari e ai lati **due autostrade a tre corsie** più due di servizio: esso verrà costruito a Trieste e portato via

mare a segmenti prefabbricati che verranno montati sul posto con le tecniche delle costruzioni navali.

Il progetto è così bello e così "semplice" strutturalmente che ha suscitato "l'invidia degli dei", cioè dei potenti che ci governano: a cominciare da *Prodi* che nel **2006** ferma il progetto, che però riprende a vivere nel **2009** e nel **2011** diviene un progetto definitivo, che però nel **2013** viene di nuovo stoppato in tutte le sue attività e la SDM, società concessionaria di Stato, viene messa in liquidazione dal governo Monti. Fortunatamente (vedi sopra) la liquidazione non va in porto, afferma *Lunardi*, per cui con questo nuovo governo *"siamo oggi in grado di andare avanti con gli stessi attori recuperando il progetto esecutivo del 2011 e il General Contractor EUROLINK, cioè il consorzio di imprese italiane ed estere vincitore della gara internazionale per la costruzione del ponte"*.



Infatti in questo **2023** sarà riattivata la SDM , nel **2024** sarà redatto il **progetto esecutivo** cui seguirà l'apertura dei cantieri: *sic in votis*, naturalmente, cioè speriamo bene e che gli dei non ce ne vogliano...

Ma forse l'apertura dei cantieri non sarà così semplice come schematizzata dal prof Lunardi. Infatti il prof. **CLAUDIO BORRI** precisa nella sua intervista a **Caterina Ceccuti** (vedi sopra) che tutto nasce dall'ultima **"Finanziaria"** di fine anno **2022** (cioè di pochi giorni fa') che prevede la ricostituzione degli organi sociali della **Concessionaria SDM spa** entro il **29 aprile '23** (cioè fra pochi giorni) con la rinomina del **Consiglio Scientifico** che dovrà esprimere alla Concessionaria il suo **parere preventivo** sul progetto definitivo aggiornato. Poi ci vorranno almeno altri **sei mesi** per avere da **EUROLINK** (vedi sopra) il **progetto esecutivo** e dal **Comitato Scientifico** la sua approvazione : per cui, se tutto va bene, i cantieri potranno partire **entro il 2024**, cioè fra quasi due anni. Naturalmente se non interverranno altri stop governativi o tecnici, per ora imprevedibili sia gli uni che gli altri...

La relazione di **Claudio** inizia con un piacevole *filmato di animazione* che in pochi minuti illustra chiaramente e forse meglio delle parole (o delle semplici *slide*) le varie fasi di costruzione del mega-ponte di Messina, comprese alcune opere *extra-ponte* ma che sono necessarie come i 4 km dei viadotti di accesso e il Centro Direzionale di controllo sulla sponda calabra. *“Questo filmato è a tutti gli effetti una componente del progetto definitivo e descrive in modo sintetico le fasi operative di cantiere e ne dimostra la piena fattibilità in sicurezza”*.

Il progetto definitivo del 2011 è sul sito del governo e consta di **846 pagine** di cui **521** di *“elaborati per la cantierizzazione”*: quindi chi affermava (anche a livello governativo del Gabinetto Draghi) che *“il progetto non è cantierabile”* diceva semplicemente IL FALSO, afferma **Borri**, per cui i membri del Comitato Scientifico della SDM SpA hanno fatto appello



attraverso *“una lettera aperta a Mario Draghi per invitarlo a far cessare le fake news all'interno del suo Governo”*. Infatti il progetto era **già pronto** per la cantierizzazione da oltre **dieci anni**: non è il progetto che è mancato ma la volontà politica dei Governi che hanno finora esitato a realizzarlo, chissà perché... Infatti i motivi reali non sono mai stati dichiarati formalmente: quindi se i motivi prevalenti dello stop erano *finanziari* allora niente può essere eccepito neanche dal più sfegatato *fan* di questo ponte; ma si ha l'impressione che ci siano stati anche altri motivi *“politici”* che lo abbiano bloccato e ciò spiegherebbe perché *“i politici”* non ne hanno parlato chiaramente, cioè per non acuire i contrasti all'interno di alleanze di Governo molto *“variegate”* (eterogenee): **Claudio** non ne parla apertamente ma sembra di capire che la realtà sia questa, o quasi...

Sul Ponte di Messina potranno passare fino a **6.000 veicoli** l'ora e **200 treni** al giorno, cioè 8 treni l'ora. Il progetto definitivo prevede la *“compatibilità”* del ponte con **raffiche** di vento di 200 km/ora, molto superiori al *ventone massimo* rilevato in ben *12 anni* di osservazioni a

62 metri sopra il livello del mare (cioè all'altezza del ponte) che è stato di (soli) 45 metri al secondo, cioè di 162 km/ora. Inoltre questo progetto prevede la resistenza del ponte a un **terremoto** di violenza pari a quello del 1908 che rase al suolo la città di Messina (e di Reggio Calabria), cioè di 7,1 della scala Richter (e 11 della scala Mercalli). Infine, per dare una misura della sua qualità costruttiva, *"la vita del ponte è progettata per 200 anni"* e verrà costruito dallo stesso gruppo di imprese che hanno ricostruito il ponte di Genova sul Polcevera, informa Borri.

Questo progetto prima ancora di essere realizzato in Italia ha già avuto molto successo all'estero, afferma Borri, dove è stato parzialmente "utilizzato" in Turchia per costruire il ponte sullo stretto dei **Dardanelli**, inaugurato un anno fa' dal presidente turco in pompa magna come merita questo ponte sospeso lungo oltre **5 km** con la luce massima di oltre 2 km (contro i 3,3 di quello di Messina) e largo 36 metri (contro i 60 del nostro) e alto sopra il livello del mare quasi 73 metri (cioè 1 metro più dell'impalcato di Messina), ma senza binari ferroviari previsti invece nel nostro. Anche in **Cina** stanno costruendo un ponte molto simile al nostro, in scala ridotta. Quindi, conclude **Borri**, *"gli studi di questi e di altri ponti sono stati finanziati dal sistema-Italia con investimenti italiani: turchi, cinesi, danesi e americani fanno i ponti e noi ancora no: voglio credere che **LO FAREMO ANCHE NOI**"*: sic in votis, e naturalmente...

VIVA IL ROTARY !!

