

IL PONTE DI MESSINA SI DEVE FARE

L'incremento della produzione siciliana, notevole oggi, fortissimo nei prossimi cinque anni, impone al Governo in termini indifferibili la decisione di indire la gara d'appalto. Vi illustriamo i progetti presentati, per i quali si battono accanitamente i più grossi complessi mondiali

C'è nel Sud un grosso affare da duecento miliardi ed il mondo dell'alta finanza italiana e internazionale è in agitazione. Si tratta della costruzione del ponte sullo Stretto di Messina, o comunque di un'opera che definitivamente colleghi la riva calabrese a quella siciliana garantendo la circolazione costante e rapida ai convogli ferroviari ed a qualsiasi tipo di autoveicolo.

Attualmente il servizio delle navi-traghetto delle Ferrovie dello Stato trasporta, in un anno, da una sponda all'altra dello stretto, circa centocinquanta mila automobili e autocarri, seicentomila carri ferroviari e otto milioni di passeggeri. Nei prossimi cinque anni sono previste tali profonde trasformazioni nell'economia del Mezzo-

giorno per cui queste cifre registreranno sicuramente un vertiginoso aumento. Anzitutto è prevista l'entrata in funzione di alcuni nuovi grandi complessi petrolchimici lungo la costa orientale dell'Isola, fra cui il gigantesco complesso dell'E.N.I. a Gela; lo sfruttamento intensivo delle nuove miniere di salgemma e perfosfati nell'interno dell'Isola provocherà inoltre un aumento della produzione per alcuni milioni di tonnellate annue. Infine la produzione petrolifera e di metano sarà più che raddoppiata provocando a sua volta un potenziamento della industria di raffinazione che possiede già stabilimenti (come la Rasiom e la Sincat di Augusta) fra i più importanti d'Europa. Prodotti chimici, petrolio, fosfati saranno in parte

avviati all'esportazione via mare, ma milioni e milioni di tonnellate dovranno essere avviati al Nord con le ferrovie e le autobotti.

Entro i prossimi cinque anni sarà inoltre completata e funzionante da Milano a Reggio Calabria l'Autostrada del Sole che attraverso un percorso estremamente veloce ed agevole devierà verso il Sud una nuova imponente ondata di turismo motorizzato senza contare quella quantità di merci e prodotti finiti che l'industria settentrionale potrà spedire in misura sempre maggiore a mano a mano che il tenore di vita delle popolazioni meridionali andrà elevandosi.

Sulla base di tali facili previsioni entro pochi anni lo stretto di Messina, dal sud al nord e viceversa, sarà il pun-

to di confluenza di due grandi correnti commerciali che nessun servizio di navi traghetto, per quanto rapido e organizzato, potrà sostenere. Basti infatti pensare che attualmente nel periodo della campagna agrumaria, sui milleduecento vagoni che giornalmente dovrebbero attraversare lo stretto, solo quattrocento riescono a trovare posto sui traghetti.

Fra cinque anni, secondo i calcoli degli economisti, lo stretto di Messina dovrebbe sopportare in un anno il transito di circa quindici milioni di persone, un milione e mezzo di carri ferroviari e almeno ottocentomila automezzi. Gli interessi alla costruzione di un ponte o un tunnel attraverso lo

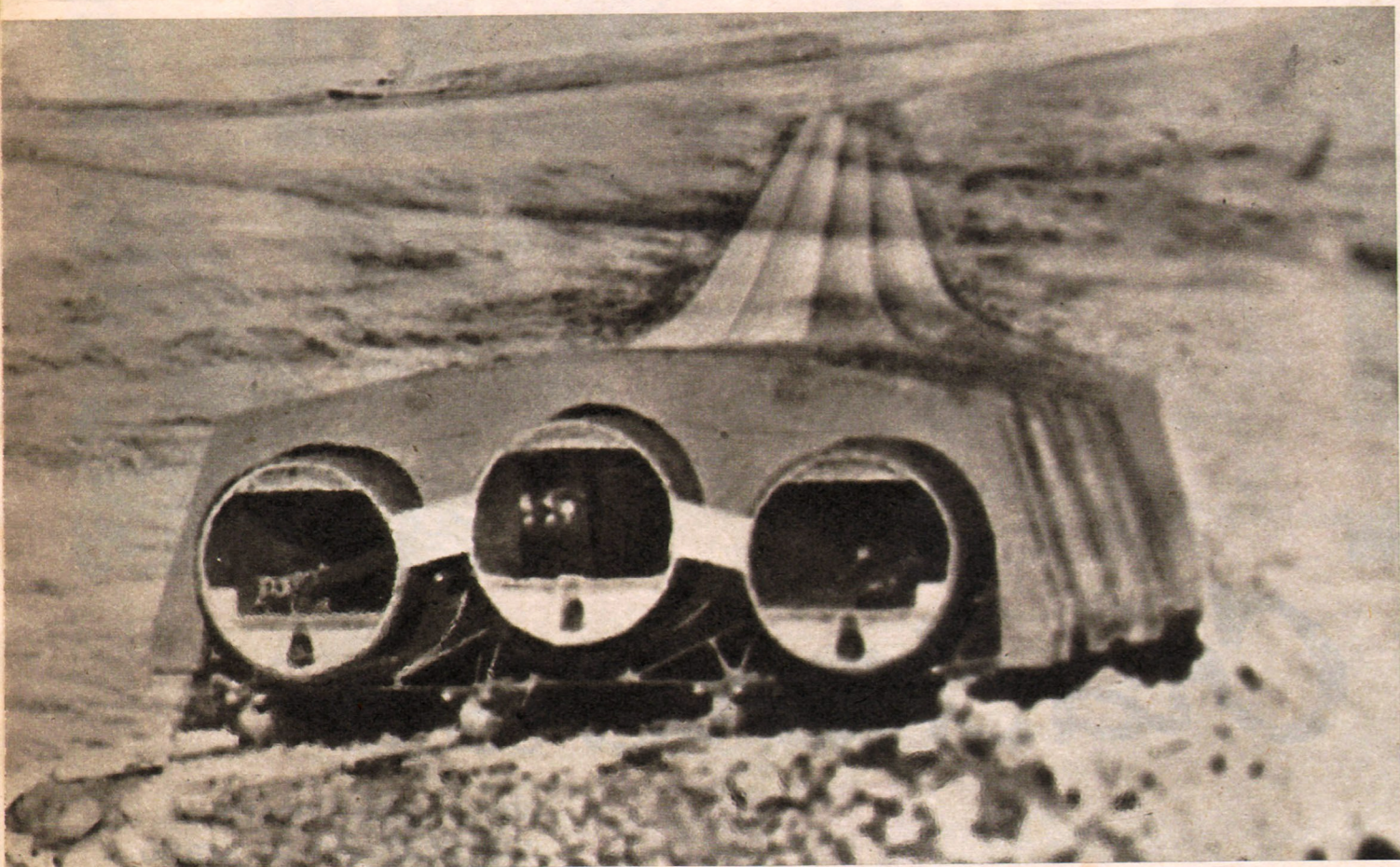
GIUSEPPE FAVA

(Il testo segue alla pagina 72)

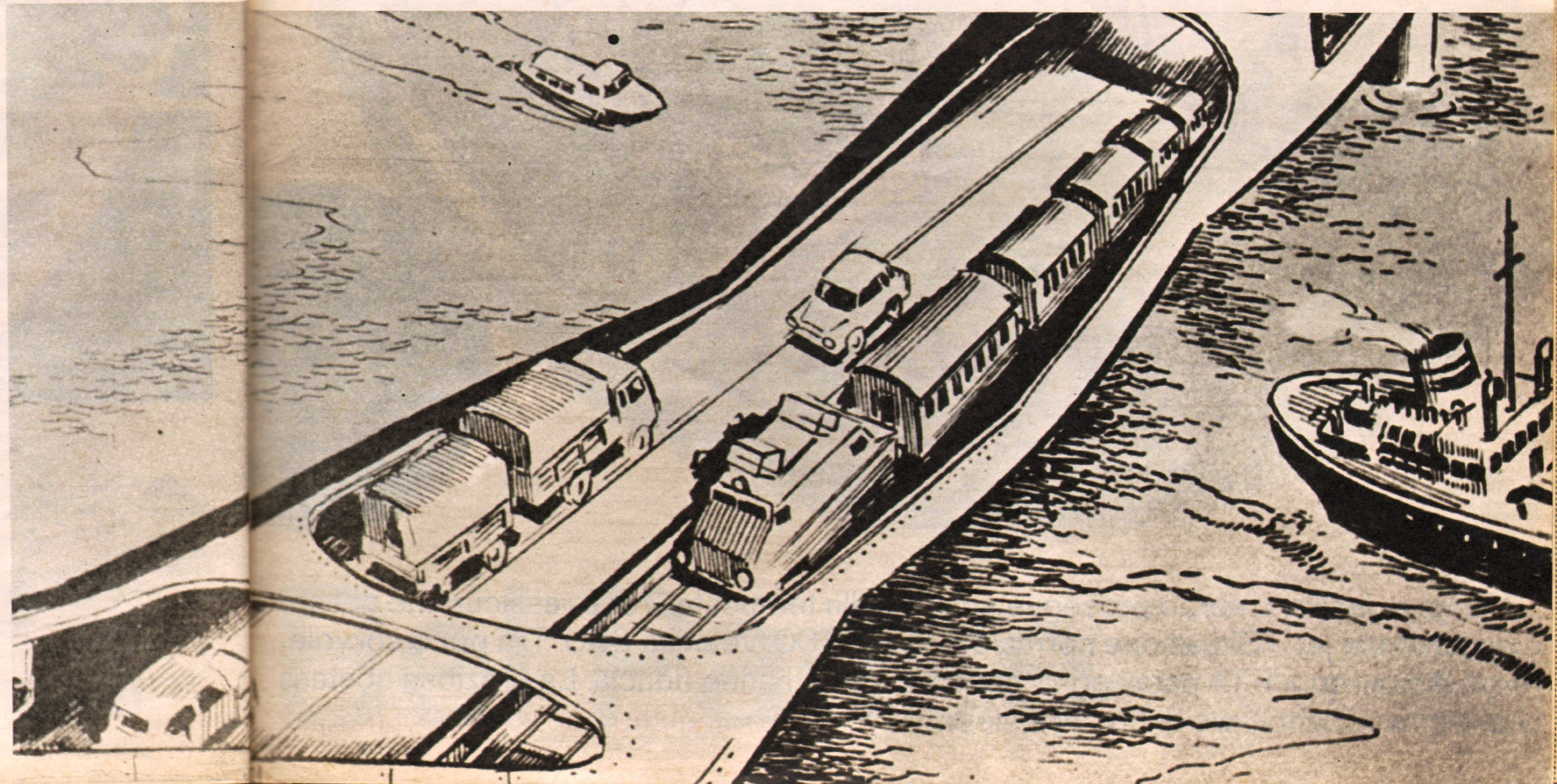


Il preventivo per la costruzione di un ponte sospeso si aggira intorno ai cento miliardi. Una somma ingente; tuttavia i gruppi che cal-

deggiano questa soluzione - si tratta di consorzi fra produttori d'acciaio italiani e stranieri - calcolano di ammortizzare in breve tempo i capitali impiegati, grazie all'intenso volume di traffico fra le due sponde che il prolungamento dell'Autostrada del Sole e soprattutto i nuovi complessi industriali isolani sono destinati a incrementare in maniera vertiginosa. Già oggi il servizio delle navi-traghetto è insufficiente. Alla realizzazione del collegamento fra il continente e la Sicilia, che è giunto ormai alla fase decisiva per l'avvenuto completamento delle opere di studio, concorrono la Krupp, la Steinman Boynton, la Bethlehem Steel, l'Ansaldo, la Falck e l'Italcementi, per citare alcune fra le maggiori. Dei due progetti illustrati, quello sopra è avanzato da un consorzio anglo-americano.



Questo progetto porta la firma dell'ingegner Re. Si tratta di una serie di cassoni di acciaio prefabbricati ancorati sul fondo e protetti da una gettata di calcestruzzo: due gallerie sono riservate al traffico automobilistico e la terza a quello ferroviario. Il dislivello da superare alle due imboccature della galleria è di centocinquanta metri; per questo la lunghezza del tunnel sottomarino è sensibilmente maggiore di quella di un ponte sospeso. Il progetto è fra quelli più economici in quanto prevede una spesa di circa sessanta miliardi. Esso incontra inoltre il favore dei tecnici militari per la sua limitatissima vulnerabilità.



stretto, sono imponenti in ogni senso. Per la grande industria mineraria, che avrà una rapida via di scorrimento da e per il settentrione. Per l'agricoltura, che potrà finalmente inviare con la necessaria rapidità i suoi prodotti in tutte le regioni del mercato comune europeo. Per il turismo che vedrà decuplicare l'afflusso delle correnti più qualificate e danarose.

Un favoloso affare sarà però soprattutto per quel gruppo industriale che realizzerà i lavori, che riuscirà cioè ad averne in esclusiva la gestione per un determinato numero di anni. Si prevede infatti che l'intera opera verrà a costare circa cento miliardi di lire, con una spesa annuale di esercizio di quasi cinquecento milioni.

Orbene basta calcolare quelli che saranno gli utili di pedaggio per il transito di milioni di passeggeri e tonnellate di merci, per dedurre che il costo dell'opera sarà ammortizzato in un periodo relativamente breve. E pensare che nel 1882, alla Camera de Deputati, al deputato ammiraglio Bettolo il quale sosteneva la utilità di un servizio di navi-traghetto fra Messina e Villa S. Giovanni, l'allora ministro della Marina on. Baccarini rispose testualmente: «Ma signori, non cadiamo nel ridicolo: si tratta di quattro ceste di frutta!».

Le quattro simboliche ceste di frutta del ministro Baccarini sono diventate una marea di convogli ferroviari, autotreni, prodotti industriali, benzina, petrolio, fosfati, concimi chimici, milioni di passeggeri, automobili, motorette, biciclette. Ed ora per il congiungimento di quelle due rive, sono in lotta nomi famosi della finanza mondiale: la Krupp, le acciaierie Steinman Boynton di Londra e Bethlehem Steel di Nuova York, l'Italcementi, la Associazione Acciai Italiani, la Ansaldo, le Ferriere Falck, ognuno dei quali ha già stretto le sue alleanze, ha varato i suoi progetti, ha addirittura posto su basi giuridiche ed organizzative la propria candidatura alla realizzazione dell'opera.

E' utile, a questo punto, chiarire le idee anche dal punto di vista tecnico, cioè spiegare come si pensa di collegare l'una all'altra riva dello stretto. Premesso che deve trattarsi di una via di comunicazione terrestre, per il traffico ferroviario ed automobilistico nei due sensi, senza rischio alcuno e senza soluzione di continuità, diciamo che in linea di massima le soluzioni tecniche proposte sono quattro:

1) Un istmo, cioè una diga artificiale alta circa quaranta metri sul livello del mare, lunga circa quattro chilometri e larga cinquanta metri alla sommità. Al centro si lascerebbe un varco con un ponte girevole di modeste dimensioni per consentire il passaggio alle navi. Costruito con materiale di riporto e in blocchi di cemento, avrebbe il vantaggio di costare solo cinquanta miliardi, di richiedere una minima manutenzione e di presentare sicure garanzie di solidità in caso di fenomeni tellurici. Ma questo

progetto offre il fianco a diverse critiche. Ostacolerebbe gravemente la navigazione nello stretto e soprattutto, bloccando o deviando le naturali correnti fra il Tirreno e lo Jonio, allontanerebbe i banchi di pesci da quei mari recando un fierissimo colpo a tutta l'economia delle popolazioni rivierasche. Tale soluzione è dunque avversata dal Ministero della Difesa che esige la completa transitabilità marittima dello stretto, e da quello della Marina Mercantile.

2) Una galleria sottomarina. Si tratta di una soluzione adottata dalla tecnica giapponese per unire le isolette degli arcipelaghi. Si dovrebbe cioè scavare un tunnel nella roccia sotto il fondo marino. Sarebbe una via di comunicazione al sicuro da tempeste, mareggiate, uragani, terremoti e persino da eventuali insidie belliche. Dovendosi però superare un dislivello di almeno trecento metri la galleria dovrebbe essere lunga almeno quindici chilometri, dovrebbe cioè partire dall'entroterra della Sicilia e della Calabria. Il suo costo sarebbe antieconomico e la soluzione infatti è stata scartata plebiscitariamente.

3) Tunnel prefabbricato: cioè una serie di elementi prefabbricati, quasi dei giganteschi bidoni di acciaio, posati l'uno accanto all'altro sul fondo del mare in modo da formare una galleria di tre o quattro chilometri. Adagiata su uno sperone di roccia e di cemento sarebbe rivestita e protetta da un involucro di calcestruzzo che con l'andare del tempo e col deposito di minerali e incrostazioni marittime formerebbe un tutt'uno con il fondale. Questa soluzione presenta lo svantaggio del dislivello fra le rive e il fondale (circa centocinquanta metri) e quindi della maggiore lunghezza del percorso, ma ha dalla sua la economicità dell'opera (sessanta miliardi), la rapidità della costruzione e la invulnerabilità.

Burocrazia in ritardo

4) Ponte sospeso. E' la soluzione più maestosa e interessante alla quale hanno soprattutto dedicato la loro attenzione tecnici e industriali. La realizzazione dell'opera, il cui costo è preventivato in circa cento miliardi di lire, presuppone un accurato studio dei fondali, per scegliere le zone rocciose sulle quali poggiare le fondamenta dei piloni in modo che possano resistere a qualsiasi scossa sismica. Presenta alcuni svantaggi, fra cui l'alto costo della manutenzione e la vulnerabilità in caso di guerra, ma offre due vantaggi essenziali: la brevità del percorso e l'ampiezza delle sue carreggiate che potrebbero ospitare qualsiasi mole di traffico. Essendo interamente in acciaio, è inoltre il progetto al quale l'industria siderurgica guarda con interessi più precisi.

Per scegliere una delle quattro possibili soluzioni si attende attualmente il responso di

ben tre commissioni tecniche, le quali — difetto connotato alla burocrazia italiana — hanno lavorato e continuano a lavorare ognuna per proprio conto, forse addirittura con intenzioni e direttive diverse. Una commissione fu infatti nominata il 30 ottobre del 1959, dall'allora ministro ai Lavori Pubblici Togni, allo scopo di eseguire studi e calcoli nella zona dello stretto e controllare la possibilità di realizzare un ponte sospeso. I lavori della commissione, composta da diciotto esperti e presieduta dal prof. Padean, avrebbero dovuto essere completati lo scorso anno ma il Ministero competente non ne ha ancora rese note le conclusioni. Un incarico simile fu invece demandato dalla Regione siciliana alla "Fondazione Lerici" di Milano, che dietro corrispettivo di cento milioni, ha già eseguito indagini e ricerche geognostiche nello Stretto, consegnando agli organi regionali una lunga relazione e chiedendo ulteriori studi e trivellazioni. Una terza commissione regionale, sollecitata dalla Associazione Acciai Italiani e alla quale fornisce l'ausilio tecnico un intero reparto dell'Agip Mineraria è all'opera e dovrebbe concludere le sue indagini entro quest'anno. C'è infine una quarta "troupe" di tecnici specializzati che sulle rive siciliane attende di porsi all'opera. Sono gli ingegneri, i geofisici ed i geologi della "Steinman Boynton" e "Bethlem Steel" che hanno già pronto un progetto di ponte sospeso in acciaio ed hanno ufficialmente dichiarato di essere in grado di realizzare l'opera in meno di tre anni, non appena lo Stato darà il "nulla osta" all'inizio dei lavori.

La lotta a coltello fra i gruppi industriali è dunque nella sua fase finale. Non appena le indagini della commissione tecnica ministeriale saranno concluse, il Governo, sotto la pressione degli ambienti industriali e oramai incalzato da reali e indifferibili esigenze economiche, dovrebbe prendere le sue decisioni. Anzitutto dovrà cioè stabilire quale sia la soluzione tecnica più funzionale: ponte o galleria; e quindi decidere se realizzare l'opera direttamente, attraverso il Ministero competente, oppure affidarne l'appalto e la successiva gestione per venticinque anni o trent'anni, all'iniziativa di uno dei gruppi finanziari che premono per averne l'esclusiva.

Quali sono questi gruppi industriali concorrenti, o almeno quelli che hanno capitali, mezzi tecnici ed efficienza industriale tali da garantire la realizzazione dell'opera? Enumeriamone quattro: cioè i più grossi.

Anzitutto il complesso industriale tedesco dei Krupp che attraverso uno speciale comitato di studio italo-germanico, coordinato dal geologo Angelo Rocca, ha già compiuto una rilevante indagine sui fondali dello stretto e si dichiara pronto a costruire un ponte interamente in acciaio da Scilla a

Cariddi. Il progetto, elaborato dall'architetto Raffaele D'Ambrosio, docente di urbanistica nell'Università di Napoli, è rivoluzionario: prevede un ponte metallico di circa quattro chilometri, sostenuto da una serie di piloni e rivestito da un involucro d'acciaio in grado di difendere il traffico ferroviario e automobilistico dalle intemperie, anche le più violente. La stessa casa Krupp ovviamente fornirebbe il materiale necessario, i tecnici e curerebbe tutta la costruzione della gigantesca e complessa opera.

Il secondo gruppo industriale si avvale anch'esso del capitale straniero. Vi partecipano la "Steinman Boynton" di Londra e le acciaierie americane "Bethlem Steel", entrambe specializzate in costruzioni di ponti metallici le quali hanno costituito, anche con la partecipazione di capitale italiano e svizzero, la "Sassim" (società per attraversamento dello stretto e sviluppo industriale del Mezzogiorno). Presieduta dall'ex-presidente della Corte di Cassazione, Bellano, la "Sassim" si avvale della consulenza tecnica e degli studi del generale Carnovali, ex-direttore del Genio Marittimo. Il progetto, redatto dall'architetto Armando Brasini, costituisce un perfezionamento del progetto già elaborato per lo stretto di Messina dal più famoso costruttore di ponti metallici, lo architetto americano Steinman, scomparso due anni or sono. Prevede un ponte interamente metallico, poggiato su due giganteschi piloni di calcestruzzo e acciaio, alti circa cento metri. Questo è il gruppo finanziario più audace e più inquieto. Ha a sua disposizione un capitale iniziale di settanta miliardi. Da cinque o sei anni compie studi, effettua indagini varie, aggiusta, perfeziona continuamente i progetti, tiene conferenze stampa.

Le ispezioni di Krupp

Il terzo gruppo industriale fa capo all'"Associazione Acciai Italiana" per iniziativa della quale è stato costituito un organismo "ad hoc", cioè "Gruppo ponte di Messina". Ne farebbero parte l'Ansaldo, le Ferriere Falck, la Terni, l'Italcementi e i Cantieri Riuniti dell'Adriatico. E' sulla breccia da molti anni, da quando cioè dette incarico all'architetto Masi di preparare un progetto.

In questo ribollire di giganteschi capitali ed interessi, mentre i tecnici dell'ENI continuano a lavorare alle loro trivellazioni sui fondali dello stretto e il giovane Rudolf Krupp, erede del più potente complesso siderurgico europeo, capita con frequenza a Messina per sorvegliare di persona la situazione e guardare da vicino quel braccio di mare che i suoi tecnici vorrebbero scavalcare con un fantastico tubo di acciaio di centomila tonnellate, l'unico a non mostrare alcuna eccitazione è lo Stato, al quale toccherà l'ultima parola. Che non potrà farsi attendere troppo a lungo.