

IL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA, PER UN NUOVO RINASCIMENTO MEDITERRANEO

di Enzo Siviero

104

105

“La cosa peggiore che il colonialismo ha fatto è stato quella di offuscare la nostra visione del nostro passato”

Barack Obama

AFRICA COME PASSATO E AFRICA COME FUTURO

Nel 1871 le note di *Aida* celebravano l'apertura del Canale di Suez, trionfo della tecnica, portato a compimento grazie alla tenacia di un diplomatico francese e di un ingegnere italiano. Aperto a tutte le nazioni, il taglio dell'istmo fu l'apoteosi della rivoluzione industriale europea e la realizzazione di

un sogno che durava da secoli, ma fu anche un sogno *mercantile* che incentivò lo sfruttamento di quel continente e in una certa misura fu il compiersi del volere dell'*Homo mercator* «che di rado se non mai è grato a Dio» e la motivazione per il sempre vigile *Homo lupus* teso a scatenare faide e guerre sempre più distruttive in nome della fede e di una pace che resta sempre negata.

Capitalismo sfrenato e colonialismo sono l'*humus* su cui prosperano gli eterni cavalieri dell'Apocalisse: Pestilenza, Morte, Guerra e Carestia... e da cui le popolazioni africane, rese edotte del benessere degli altri continenti

per mezzo del ponte virtuale di internet, oggi mi-grano in massa alla ricerca di un nuovo Eldorado, creando uno tsunami politico che sta allarmando e mettendo in aperto conflitto razziale i popoli europei. Il respingimento non risolverà la tragedia di questa colonizzazione inversa. Il *pontificare*, nel senso della costruzione di ponti fisici e di conoscenza reciproca, resta la sola via di salvamento per quelle genti martoriate da guerre non più *innocentemente* tribali ma fomentate da ras locali corrotti e manipolati dalle superpotenze. Salvezza anche per i popoli occidentali che stanno scivolando nel baratro dell'ignoranza della storia, dell'egoismo sfrenato e dell'odio razziale autodistruttivo.

Se edotte delle ricchezze materiali e immateriali che la giovane Africa possiede le nuove generazioni che oggi sciamano confusamente potrebbero conoscere un riscatto politico, culturale ed economico. Molte sono le organizzazioni di professionisti, una per tutte la *Nigerian Society of Engineers*, che si stanno diffondendo capillarmente e che operano con ben strutturate interazioni per elevare gli standard professionali e le pratiche etiche dei giovani africani. Il tempo sarà galantuomo?

Viene da chiedersi quale sarebbe oggi il sottofondo musicale per l'inaugurazione del Ponte di Messina o di TUNeT, acrostico di connessione tra Tunisia e Italia ovvero tra l'Africa del presente futuro e l'Europa del passato presente. La realizzazione di TUNeT potrebbe rappresentare il passaggio naturale, si spera incruento e libero dalle insidie del colonialismo moderno, dell'Africa futura verso la vecchia ma sempre attraente Europa, in una visione avveniristica paragonabile ai grandi trafori ottocenteschi e ai "ponti d'acqua" di Panama e Suez.

“Tutto ciò che riguarda il Mediterraneo è il più profondo interesse per l'uomo civilizzato, per la storia del suo progresso è la storia dello sviluppo del mondo.”

Edward Forbes

MEDITERRANEO COME PASSATO

Sul Mediterraneo mercanti e marinai di tre continenti hanno scritto in buona misura la storia della civiltà. Storia di scambi pacifici e lotte cruente dettate dall'esigenza congenita in *homo sapiens* di creare modelli d'universo che diano significato alla sua esistenza e al

tempo stesso opulenza ai suoi ministri e moneta alla sua borsa, anche opprimendo e torturando chi non condivide il proprio modello. Per Fernand Braudel, il Mediterraneo non è solo lo specchio d'acqua ma un'area territoriale che si estende anche al di là della fascia costiera. Mediterraneo era il *mare nostrum*, il *nostro mare*, dove con nostro ci si riferiva alla Roma oltre i confini del *Senatus Populus*

le protagoniste principali della storia moderna. L'Africa e il Medio Oriente hanno vissuto il periodo coloniale e il ruolo della penisola italiana, parcellizzata, è divenuto marginale. Il diffondersi della *rivoluzione industriale* dalla Gran Bretagna al resto del mondo ha permesso la realizzazione di grandi opere di connessione internazionale e nuove vie di comunicazione. Tra questi il canale di Suez – di recente raddoppiato – e i trafori delle Alpi, che hanno definito, un secolo fa, nuovi scenari, cambiando la dinamica dei trasporti e connettendo le nazioni con sfide di alta ingegneria che hanno visto protagonisti i tecnici italiani in termini di abilità progettuale e costruttiva.

MEDITERRANEO COME FUTURO

Oggi le relazioni territoriali mondiali sono profondamente cambiate e la continuità tra la Sicilia e la penisola offerta dal progetto del ponte sullo Stretto, dall'adeguamento del sistema ferroviario-stradale e dalla sua interconnessione ai porti adriatici, ionici e tirrenici diventano fondamentali.

All'interno della grande rete di vie di collegamento commerciale tra Pechino e Città del Capo prevista dalla *New Silk Road (Belt and Road Initiative)*, per la quale la Cina ha stanziato investimenti di trilioni di dollari in Asia e in Africa – quale autodifesa verso l'espansionismo a est della politica economica americana –, il Sud d'Italia potrebbe avere un ruolo fondamentale di *smart-crossing*. Dei corridoi longitudinali confluenti su Algeri e su Tripoli sono stati individuati e una parte della rete infrastrutturale africana è stata realizzata grazie ai finanziamenti internazionali che si spera saranno in grado di attivare un processo sia realizzativo sia di ammodernamento

che tenga in considerazione il contesto ambientale, sociale, antropologico e paesaggistico delle aree attraversate. Questo sistema infrastrutturale, a tutt'oggi frammentario e senza collegamenti permanenti con il resto d'Europa, quando sarà completato e interconnesso dovrà misurarsi con il traffico di persone e merci *da e verso* l'Europa, cosa questa che è doloroso sottolineare non è ancora efficacemente realizzata neppure nel Sud della nostra penisola.

“ All'interno della grande rete di vie di collegamento commerciale tra Pechino e Città del Capo prevista dalla *New Silk Road* il Sud d'Italia potrebbe avere un ruolo fondamentale di *smart-crossing* ”

Un collegamento rapido dal Sud dell'Italia al Nord europeo farebbe del nostro paese la cerniera di congiunzione tra Asia e Africa. In caso contrario è più che realistico prevedere che la Nuova Via della Seta si diramerà verso il Nord e che il Mediterraneo diventerà un mero transito per le navi che da Suez andranno verso porti attrezzati ed efficienti quali quello di Rotterdam: un transito delle merci da Nord a Sud che graverà pesantemente sul commercio italiano. Va da sé che in questo quadro è urgente incentivare la portualità italiana esistente, potenziandola velocemente e rinnovando il sistema ferroviario sia nella dorsale adriatica sia in quella tirrenica e ritorna impellente la necessità di portare a compimento il ponte sullo Stretto di Messina e sviluppare le infrastrutture delle nostre regioni del Sud che permangono il tallone d'Achille del Paese.

SUL PONTE DI MESSINA... SVENTOLA LA BANDIERA BIANCA. UN PO' DI STORIA ALL'ITALIANA

Nel maggio del 2010 centinaia di persone si accalcavano nella sala conferenze dell'Hotel Excelsior di Catania. Il progetto del Ponte di Messina veniva descritto dai protagonisti come mai era successo in precedenza. L'Ordine degli ingegneri di Catania aveva invitato numerosi ospiti illustri tra cui Man-Chun Tang, ingegnere civile e *businessman* americano appena insignito dallo Iuav di Venezia della laurea HC in Architettura, il danese Klaus Ostenfeld già presidente della IABSE e tutti gli attori di questa affascinante avventura *pontificale*: dai primi soggetti coinvolti dalla Società Stretto di Messina, fino ai protagonisti che a vario titolo avevano portato il progetto alla fase definitiva capitanati dal General Contractor Eurolink. Interventi puntuali precisi inequivocabili capaci di convincere anche i più riottosi (purché privi di ideologie preconcette). Sì! Il Ponte si può fare... si dovrà fare... si farà. Mario Ciaccia intervenuto per gli aspetti finanziari azzarda un commento che si rivelerà ahimè fondato: gli investitori temono la legislazione italiana farraginoso e la magistratura amministrativa lenta. Tutto sembra tuttavia pronto per il *rush* finale. Il progetto definitivo pressoché ultimato, i prescritti pareri in via di acquisizione, la cantierizzazione già pianificata, le procedure di esproprio già avviate, i piani finanziari quasi ultimati.

La macchina sembra inarrestabile. Anche l'utopia delle torri abitate sembra attuabile sia pure in tempi successivi ma di sicuro interesse economico per le sue potenzialità. Qualcuno azzarda: ormai il Ponte non lo ferma più nessuno! Tutti o quasi i presenti plaudono all'iniziativa



Fernand Braudel

Quirites Romani. La funzione di crocevia dei movimenti marittimi internazionali ha costituito per lungo tempo la fortuna e la ricchezza dell'intera area, agendo di riflesso anche come elemento di collegamento e di coesione all'interno di tutto il territorio.

Con la scoperta delle rotte atlantiche nel XVI secolo la centralità del Mar Mediterraneo è tramontata, il sistema dei trasporti si è spostato a nord-ovest e le nazioni dell'Europa atlantica sono diventate, per circa tre secoli,

che ha il fascino del pionierismo avventuroso di un *Firth of Forth*, di un *Garabit di Eiffel* o ancora del ponte di *Brooklyn*, del *Golden Gate*.

La *grande illusione* dell'unità del Meridione sembra ormai a portata di mano!

Nessuno dei presenti poteva sapere che la Legge 221/12 del 1° marzo del 2013 avrebbe consentito al governo in carica di cancellare i contratti in essere senza valutarne seriamente le conseguenze politiche ed economiche. Una decisione politica, mal celata dalla motivazione di mancanza di fondi (duecento milioni all'anno per dieci anni non poteva essere il vero problema) rappresentò un'ennesima rovinosa caduta di immagine a livello internazionale: l'Italia ancora una volta si dimostrava un Paese che non mantiene i patti (e alla fine non fare il Ponte potrebbe costare più che il farlo: si parla di un miliardo di euro di sole penali). A nulla erano valsi gli studi tecnico economici (ignorati dai media e quindi dall'opinione pubblica) né le valutazioni sugli effetti dell'indotto la cui sola fiscalità diretta avrebbe ampiamente ripagato il finanziamento pubblico. La codardia politica aveva prevalso sul progresso.

“Nulla finisce mai in tempi certi in Italia, tranne le partite di calcio.”

Indro Montanelli

MA I SOGNI NON MUOIONO

I sogni non muoiono né all'alba né mai e nuovi progetti crescono e si moltiplicano (ma si attueranno?).

Se l'atteggiamento internazionale privilegerà lo sviluppo verso il nord Europa più dinamico

e attrezzato è verosimile che i traffici commerciali internazionali in futuro escludano l'Italia. In tale contesto, per evitare il rischio di essere emarginati nel sistema degli scambi intercontinentali è di fondamentale importanza portare ad attuazione i progetti in essere di collegamenti permanenti Italia-Africa-Asia. *TUNeIT* e *GRALBeIT*, con Tunisia terminale dell'Africa, Italia terminale europeo e snodo del sistema Albania-Grecia-Turchia come terminali dell'Asia, rappresentano una prospettiva di sviluppo per l'Italia e non solo del Sud.

L'ipotesi di *TUNeIT*, un progetto proposto dall'ENEA alcuni anni fa in forma di tunnel, viene ora rivisitato in chiave più attuale con



una successione di ponti sospesi, analoghi a quello di Messina, e isole artificiali, collegamento permanente tra Sicilia (Mazara del Vallo) e Tunisia (Capo Bon), che coprirebbe 140 km circa con un sistema di opere progettate con criteri paesaggistici oltre che tecnico-funzionali, realizzando terminali di approdo in Italia e in Tunisia. Numerose organizzazioni quali CNI (Consiglio Nazionale Ingegneri Italiani), EAMC (*Engineering Associations of Mediterra-*

nean Countries) PAM (*Parliamentary Assembly of the Mediterranean*) e Terna Spa hanno dimostrato notevole interesse per questa ipotesi che è stata ed è oggetto di convegni e pubblicazioni internazionali. Il progetto è inoltre in fase di studio anche con il coinvolgimento di numerose Università e Istituzioni mediterranee, prime fra tutte EAMC e RMEI (*Réseau Méditerranéen des Ecoles d'Ingénieurs*).

Non vi è dubbio che *TUNeIT* e *GRALBeIT* sarebbero forieri di scambi, acquisizioni e trasmissione di tratti culturali avversi ai muri daziali e di stampo razzista che si vedono innalzare in molte parti del mondo laddove il concetto di *confine* fisico, economico e culturale si sente

per cento nel 2018, con conseguente fuga degli investitori internazionali.

“Il dare forma e codificare un percorso inconsueto rispetto ai modi di concepire l'Italia non sembra neppure essere favorito dagli ultimi eventi politici dettati evidente arroccamento nazionalistico”

La necessità che il nostro Paese dimostri la capacità di cogliere l'occasione di avere un ruolo centrale nel Mediterraneo non è evi-

minacciato. Il dare forma e codificare un percorso inconsueto rispetto ai modi di concepire l'Italia – che perderebbe la sua connotazione geografica di *penisola* e acquisterebbe quella di *regione centrale* tra due continenti – non sembra neppure essere favorito dagli ultimi eventi politici dettati evidente arroccamento nazionalistico, che fanno prevedere rispetto all'aumento del PIL dell'1,5 per cento registrato nel 2017 una diminuzione dello stesso all'1,3

dentemente ritenuta una priorità e i governi che si sono succeduti sembrano operare nella presunzione che gli eventi esterni non riguardino l'Italia. Se non saremo capaci in tempi brevi di capire ciò che succede oltre le nostre coste e reagire con politiche adeguate le conseguenze saranno gravi e ci troveremo a dover gestire l'emergenza generalizzata tipica di un Paese vassallo sedentario, disconnesso e periferico.