

GALILEO

Rivista di informazione, attualità e cultura degli Ingegneri di Padova

Fondata nel 1989

Direttore responsabile

ENZO SIVIERO

www.collegioingegneripadova.it

Allegato al n. 277- **Speciale**
Ponte di Messina

Il Ponte sullo Stretto porta sul Mondo
Un grande passo per una nuova Europa

Ugo Mastelloni



"Il futuro delle costruzioni sarà un'entità integrata tra materiali ad alta performance, tecnologia digitale e approcci sostenibili."

afferma l'Arch. Giuseppe Luciani, Presidente del Consorzio.

Aspiriamo a diventare un punto di riferimento sia a livello nazionale che internazionale nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche.

Siamo impegnati a sviluppare soluzioni che non solo rispondano alle esigenze attuali ma che contribuiscano anche al benessere futuro delle persone e dell'ambiente.

Visita il nostro sito web per conoscere meglio il Consorzio Stabile Pangea e come possiamo collaborare insieme:

www.consorzio-pangea.it

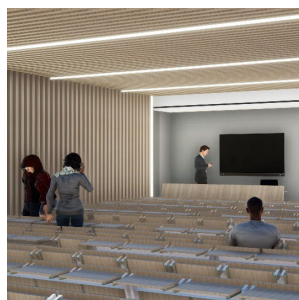
Siamo impegnati a sviluppare soluzioni che non solo rispondano alle esigenze attuali ma che contribuiscano anche al benessere futuro delle persone e dell'ambiente.

Dal 2010, il Consorzio integra competenze ingegneristiche con una struttura organizzativa gestita secondo standard digitali avanzati. Ad oggi, sono oltre 40 le aziende che hanno scelto di unirsi a questo progetto. Oltre 784 collaboratori e più di 300 progetti conclusi.

Siamo orgogliosi di ciò che abbiamo raggiunto e continuiamo a lavorare con dedizione per il futuro.



ASP BOLOGNA Santa Marta, Bologna, Strada Maggiore, 74
Restauro e recupero funzionale mediante realizzazione di appartamenti per anziani autosufficienti.



ALMA MATER STUDIORUM - Università di Bologna
Realizzazione Torre Biomedica presso il complesso Ospedaliero S. Orsola, Bologna.



DIPARTIMENTO DI ROMA MOBILITÀ E TRASPORTI
Lavori di realizzazione della linea Tramviaria di Roma, Viale Palmiro Togliatti, Roma.



Il **Consorzio Costruzioni Pangea** è una forza dinamica nel panorama edilizio italiano dal 2010. Pangea si è ritagliata una nicchia nel settore delle infrastrutture e dei progetti di trasporto, offrendo costantemente eccellenza e innovazione.

Panoramica: Il Consorzio Costruzioni Pangea è una sinergia di competenze, esperienza ed eccellenza. Con un impegno costante per la qualità, la sicurezza e la sostenibilità, siamo in prima linea nella modellazione delle reti infrastrutturali di trasporto italiane.

Punti chiave

Fondazione e Crescita: Fondata nel 2010, Pangea è cresciuta costantemente fino a diventare un consorzio di costruzione leader in Italia. Il nostro percorso è segnato da una costante ricerca dell'eccellenza e da una passione per contribuire al progresso del paese.

Specializzazione in Infrastrutture e Trasporti: Pangea è specializzata nella progettazione e costruzione di infrastrutture e progetti di trasporto all'avanguardia. La nostra competenza si estende a strade, ponti, ferrovie, aeroporti e altri componenti critici di un sistema di trasporto moderno ed efficiente.

Innovazione e Tecnologia: In Pangea adottiamo i più recenti avanzamenti tecnologici e soluzioni innovative per migliorare l'efficienza dei progetti. Il nostro impegno per l'uso di pratiche di costruzione sostenibili e rispettose dell'ambiente ci distingue.

Portfolio Progetti: Nel corso degli anni, Pangea ha completato con successo una vasta gamma di progetti, contribuendo significativamente allo sviluppo dell'Italia. Tra i progetti di rilievo recentemente assegnati ci sono:

- **Adeguamento e sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25:** Progettazione ed esecuzione di lavori di adeguamento strutturale per la sicurezza sismica di 6 viadotti prioritari della A25 – Sezione III – importo €47.280.000,00.
- **Roma Capitale - Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti:** Progettazione ed esecuzione dei lavori basati sul PFTE relativi all'intervento per la realizzazione della linea tramviaria "Viale Palmiro Togliatti" - importo €79.235.557,97.

Approccio Collaborativo: Pangea crede nelle partnership collaborative, lavorando a stretto contatto con clienti, enti governativi e comunità locali. La nostra comunicazione trasparente e l'etica collaborativa assicurano il successo di ogni progetto che intraprendiamo.

Sicurezza e Conformità: La sicurezza è una priorità assoluta in Pangea e aderiamo ai più alti standard internazionali. Il nostro impegno per il rigoroso rispetto delle normative garantisce il benessere della nostra forza lavoro e delle comunità che serviamo.

Impegno Sociale e Responsabilità d'Impresa: Pangea è orgogliosa di essere un cittadino aziendale responsabile, impegnata in iniziative di sviluppo comunitario e nel sostegno a cause locali. I nostri programmi di responsabilità sociale aziendale mirano a fare una differenza positiva oltre il cantiere.





CONSORZIO PANGEA

Il Consorzio Pangea è un consorzio stabile innovativo grazie ad un modello di business che integra le competenze ingegneristiche nell'ambito delle opere civili e infrastrutturali con un'organizzazione strutturata e governata con i più avanzati standard digitali.

Fondato nel 2010 con oltre 300 cantieri gestiti, si compone di oltre 50 aziende associate e sviluppa un fatturato aggregato di 160 mln di euro con oltre 784 collaboratori.

Con un approccio orientato alla Sostenibilità sia in termini di impatto ambientale delle loro opere e sia a livello sociale curando la qualità dell'ambiente di lavoro e con una forte attenzione alle dotazioni di sicurezza.

BENESSERE, RESILIENZA E INNOVAZIONE

Il Consorzio Pangea, guidato dai valori di resilienza, benessere e innovazione, si impegna a trasformare le idee in realtà, creando infrastrutture che supportano la crescita economica e il benessere sociale.

VISION

Essere il punto di riferimento nazionale e internazionale per l'innovazione e l'eccellenza nelle opere civili, creando un impatto positivo e duraturo sulle comunità.

MISSION

Integrare competenze ingegneristiche avanzate con una gestione digitale all'avanguardia per realizzare progetti di alta qualità, migliorando continuamente la sostenibilità e l'efficienza operativa.

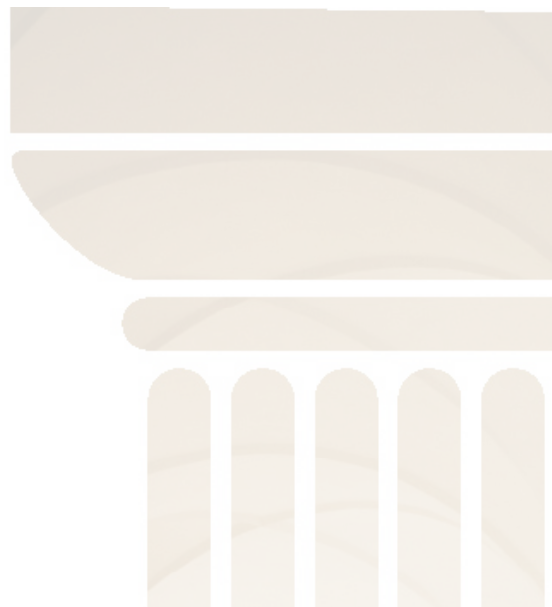
PURPOSE

Trasformare le idee in realtà, creando infrastrutture resilienti che supportano la crescita economica e il benessere sociale.

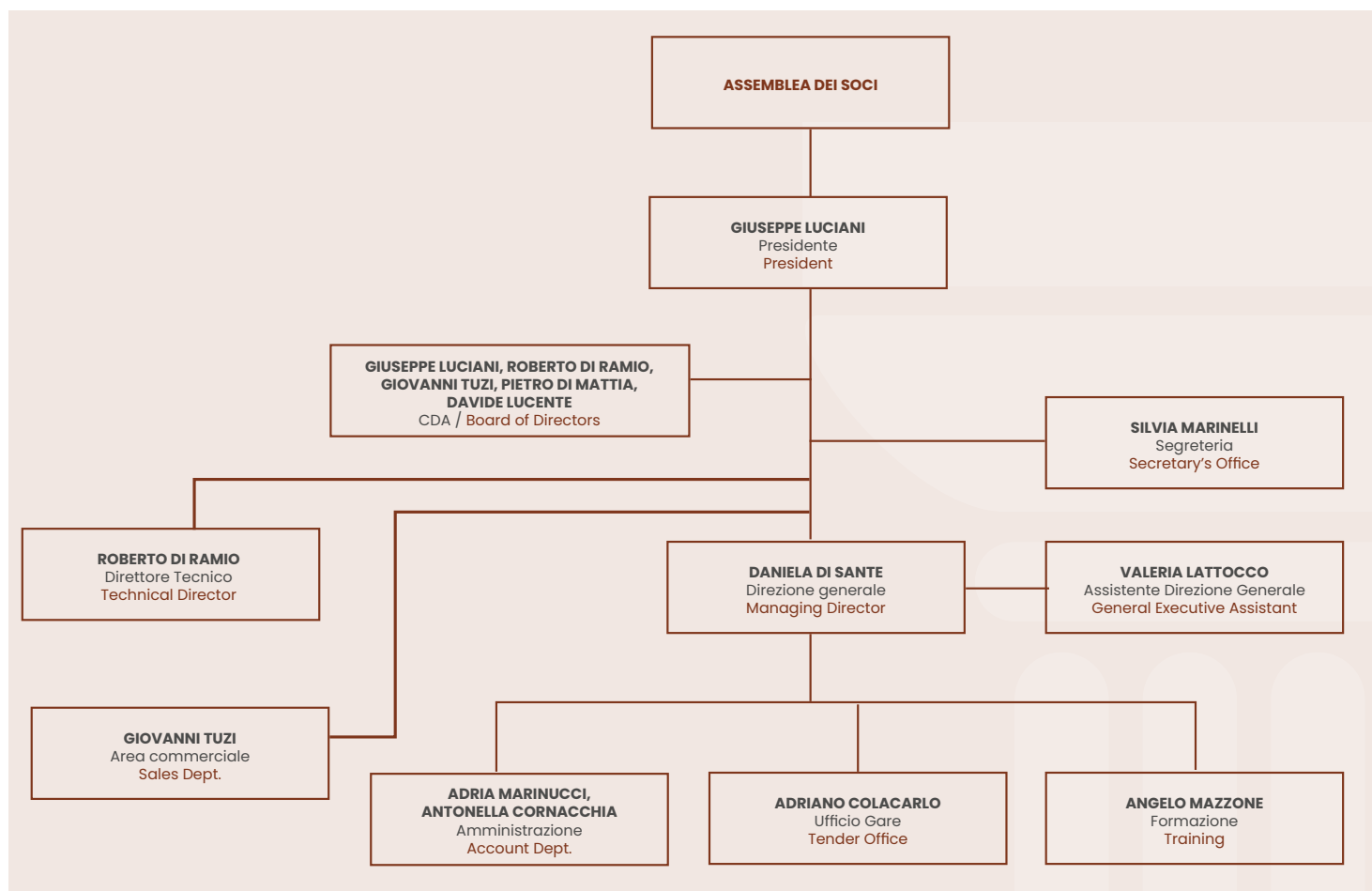
NUMERI PER SFIDE AMBIZIOSE

I numeri che seguono non solo rappresentano le nostre dimensioni, ma sono anche una testimonianza della nostra forza e capacità di affrontare sfide ambiziose.

Ogni progetto realizzato, ogni certificazione ottenuta e ogni collaboratore coinvolto è parte di un impegno costante verso l'eccellenza e l'innovazione.



ORGANIGRAMMA



IL TEAM DEL CONSORZIO PANGEA: ECCELLENZA OPERATIVA E SUPPORTO STRATEGICO

Il Consorzio Pangea ha strutturato il proprio organigramma in modo da poter operare efficacemente su due fronti essenziali: la supervisione organizzativa dei cantieri e dell'operatività del consorzio, e la fornitura di servizi strategici alle aziende associate.

Business Lines

Transportation
Engineering



Civil Engineering



EPC Projects for
Power, Renewable
Energies and
Green Hydrogen Plants



EPC Projects for
Industrial, Water and
Waste Treatment Plants



Services

PRE-FEASIBILITY &
FEASIBILITY STUDY



DESIGN SERVICES



PROJECT & CONSTRUCTION
MANAGEMENT



TRAINING



BTP INFRASTRUTTURE S.p.A. is now focused on the Design, Construction Supervision, Project & Construction Management services of the major Infrastructure Projects and EPC Projects for Renewables Energy in Italy and abroad.

1

BTP INFRASTRUTTURE S.p.A.
is an International Company

It operates on behalf of Public and Private Clients in the Engineering, PMC and Site Supervision Services.

2

BTP INFRASTRUTTURE is:

- ✓ Flexible
- ✓ Experienced
- ✓ Multi-Sector Specialized

3

BTP INFRASTRUTTURE S.p.A.
Turnover:

- ✓ In 2018-2022 (*): 98,5 M€
- ✓ In 2023: 25,0 M€
- ✓ Expected in 2024: 50,0 M€

*This Turn Over is before the Company's demerging process

+50

Years of experience

+70

Engineers Technicians

+450

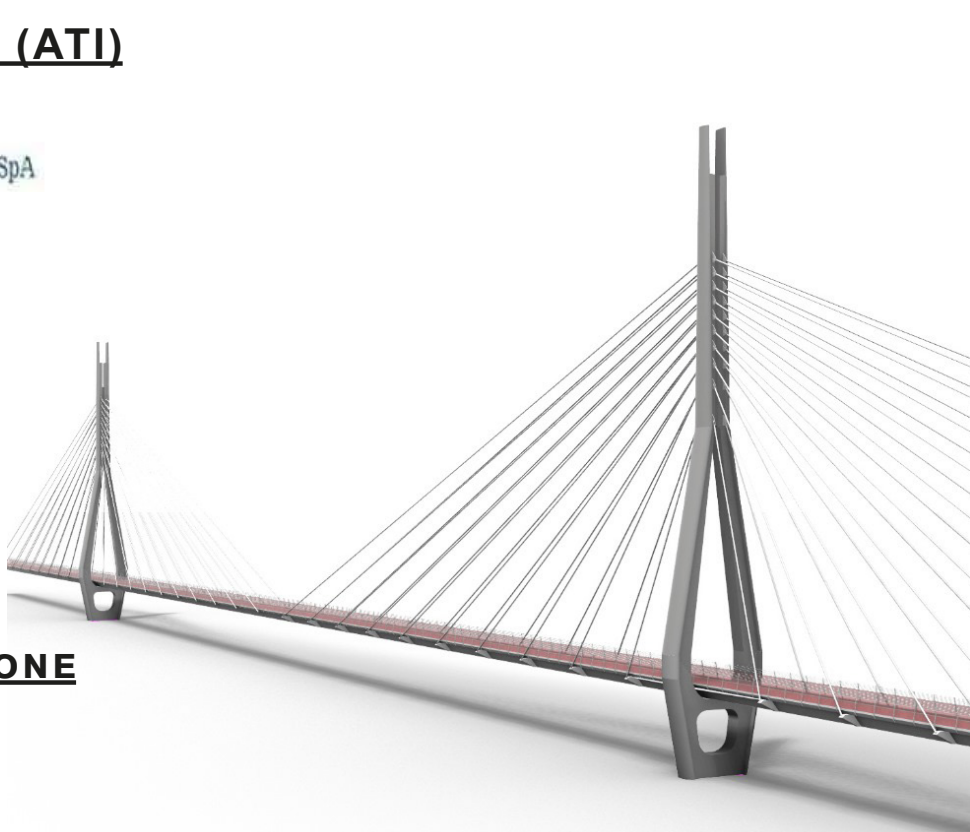
Realized project

IMPRESA REALIZZATRICE (ATI)

EUROPEA 92 SpA



GRUPPO DI PROGETTAZIONE



*CICLOVIA ADRIATICA - CITTÀ DI TERMOLI (CB)
PONTE SUL FIUME TRIGNO*





**RICCIARDELLO
COSTRUZIONI**



Ricciardello Costruzioni, sin dalla sua fondazione nel 1966, progetta e realizza grandi infrastrutture, quali ferrovie, strade, autostrade, porti, aeroporti, edifici civili e industriali, reti di distribuzione, raccolta e trattamento delle acque, conseguendo un elevato know how nella costruzione di grandi strutture: ponti e viadotti in calcestruzzo armato e in acciaio, gallerie, consolidamenti e fondazioni speciali, opere di protezione idraulica e difesa ambientale.

Ha conseguito le certificazioni di settore rilasciate dai seguenti istituti:



Ricciardello Costruzioni S.r.l.

Sede legale:

Via Poli, 29 - 00187 ROMA

Tel.: +39 06 6781331

Fax : +39 06 69292801

web: www.ricciardellocostruzioni.com

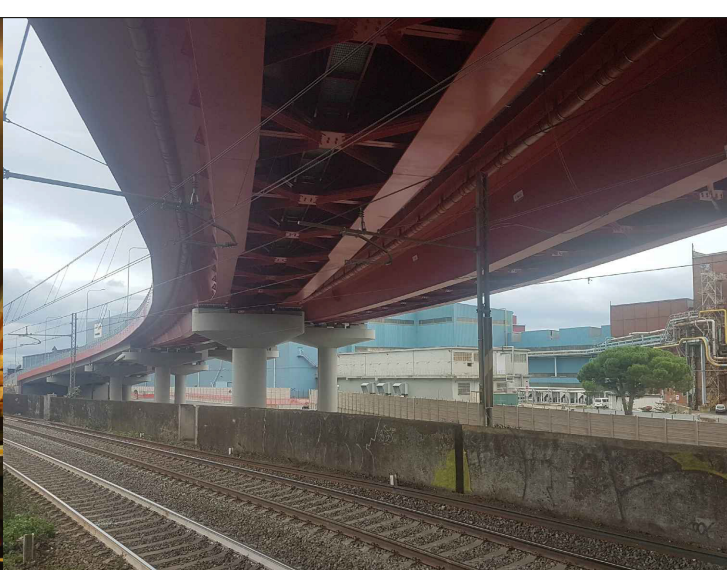
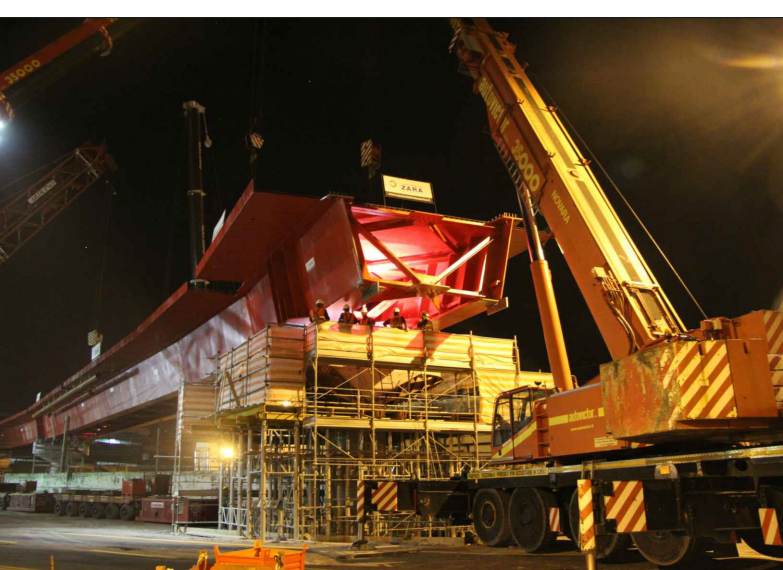
Sede Amministrativa:

Loc. Ponte Naso - 98074 NASO (ME)

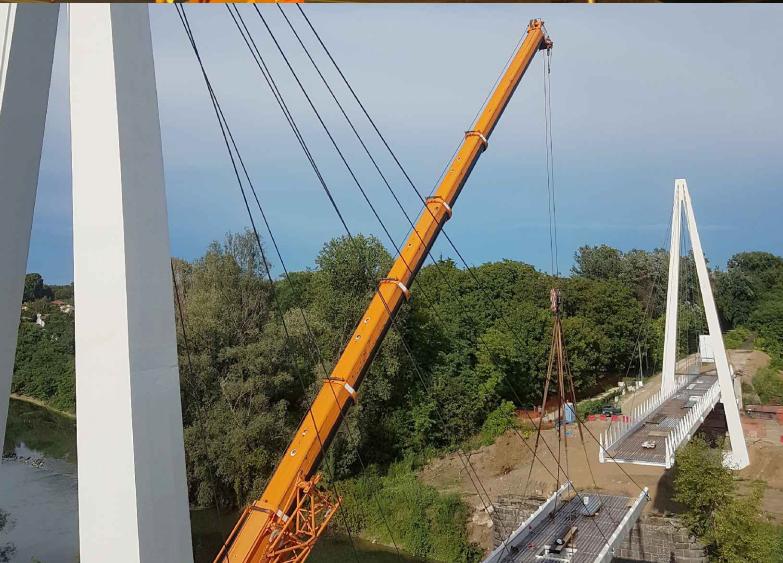
Tel.: +39 0941 961555/961640

Fax : +39 0941 961600

email: info@ricciardello.com



VIADOTTO STRADA A MARE GENOVA



PASSERELLA STRALLATA SUL BRENTA



PONTE GIREVOLE SR352 GRADO



VIADOTTO TANGENZIALE EST PADOVA



Linea **AETERNUM**®



Aeternum 1 - Aeternum 3 - Aeternum 1 Special - Aeternum MB - Aeternum Plate - Aeternum Pav

Permeabilità
ZERO

Aeternum Fire - Aeternum Sub - Aeternum Proof - Aeternum CSA - Aeternum 1 SCC

Aeternum Plast - Aeternum Cable



Classe 14D
INCRUDENTE

Aeternum HTE

Microcalcestruzzo fibrorinforzato High Tech Evolution ad alta resistenza e durabilità

- fabbricazione di elementi strutturali leggeri a sezione sottile
- ripristini strutturali con collaggio in cassero od in ambienti confinati
- recupero e rinforzo strutturale a basso spessore su solai, travi, pilastri
- riparazione di pavimentazioni strutturali con necessità di resistenza ad elevate sollecitazioni statiche e dinamiche
- adeguamento sismico



opera di Geremia Renzi - Accademia di Brera

PRODOTTI  ITALIANI

TEKNA CHEM S.p.A. - via Sirtori, 20838 Renate (MB) tel. 0362 918311 - www.teknachem.it - info@teknachemgroup.com



Capannoni industriali, artigianali, commerciali ed agricoli.
Coperture piane, a doppia pendenza ed a shed.
Cisterne cilindriche e quadrangolari per vino, acqua ed impianti di depurazione.



Dal 1975, l'azienda Vergati Ascensori produce ed installa ascensori, scale mobili, servoscala e piattaforme elevatrici, caratterizzati dai più alti standard qualitativi per soddisfare anche le esigenze più specifiche.

Soluzioni in
movimento



VERGATI srl
Via Caldonazzo 13 · 35035 Mestrino (PD)
Tel. +39 049 8987160 · Fax. +39 049 8987280
www.vergatiascensori.it · info@vergati.it · P.I.02338720283





Un ascensore panoramico che trasforma l'esperienza degli spostamenti

Il design e la funzionalità si fondono armoniosamente in una struttura caratterizzata da una trasparenza quasi totale nel cuore del centro commerciale di Legnaro. La soluzione tecnica proposta prevede l'interramento del pistone, questo permette una maggior trasparenza con cabina al piano terra. Ogni viaggio è un'opportunità per ammirare il panorama da prospettive diverse.





In copertina:

disegno tratto da:
<https://perfondazione.eu/il-disegno-strategico-per-il-ponte-sullo-stretto/>

Direttore responsabile Enzo Siviero • **Condirettore** Giuliano Marel-la • **Vicedirettore**, Michele Culatti • **Editore** Collegio degli Ingegneri della Provincia di Padova, Piazza G. Salvemini 2, 35131 Padova, tel-fax 0498756160, e-mail segreteria@collegioingegneripadova.it, www.collegioingegneripadova.it, P.IVA: 01507860284. **Presidente** Fabio Tretti • **Stampa** Berchet. Ingegneria di stampa - Padova- Via Scrovegni, 27 - 35131 • La rivista è pubblicata on-line nel sito: www.collegioingegneripadova.it • **Autorizzazione Tribunale di Padova** n. 1118 del 15 marzo 1989 • **Comitato di redazione** Adriano Bisello, Alessia Mangialardo, Valentina Antonucci, Rubina Canesi • **Coordinamento editoriale** Rinaldo Pietrogrande • **Corrispondente da Roma** e **Curatrice dei numeri speciali** Patrizia Bernadette Berardi • **Avvertenze** La Direzione non si assume alcuna responsabilità per eventuali danni causati da informazioni errate. Gli articoli firmati esprimono solo l'opinione dell'autore e non impegnano in alcun modo né l'editore né la redazione • **Tutela della privacy** i nominativi inseriti nella nostra mailing list sono utilizzati esclusivamente per l'invio delle nostre comunicazioni e non sarà ceduto ad altri in virtù del nuovo regolamento UE sulla Privacy N. 2016/679. Qualora non si desidera ricevere in futuro altre informazioni, si può far richiesta all'editore, Collegio degli Ingegneri di Padova, scrivendo a: segreteria@collegioingegneripadova.it

• **Norme generali e informazioni per gli autori:** Galileo pubblica articoli di ingegneria, architettura, legislazione e normativa tecnica, attualità, redazionali promozionali • **Rivista scientifica** ai fini dell'Abilitazione Scientifica Nazionale per le aree CUN 08 e 11. Referenti Aree CUN Francesca Sciarretta (Area 08), Marco Teti (Area 10), Enrico Landoni e Martina Pantarotto (Area 11), Carlo Alberto Giusti (Area 12) • **Note autori:** i testi degli articoli forniti in formato digitale non impaginato e privi di immagini devono contenere: titolo dell'articolo; sottotitolo; abstract sintetico; nome e cognome dell'autore/i; titoli accademici/carica/ruolo/affiliazione e eventuale breve Curriculum professionale dell'autore/i (max 60 parole); note a piè di pagina; indicazione nel testo della posizione dell'immagine; bibliografia (eventuale). Didascalie delle immagini in formato digitale con file separato. Per gli articoli il numero orientativo di battute (compresi gli spazi) è circa 15.000 ma può essere concordato. Le immagini, numerate, vanno fornite in file singoli separati dal testo in .jpg con definizione 300 dpi con base 21 cm; non coperte da Copyright, con libera licenza o diversamente, accompagnate da liberatoria e in ogni caso con citazione della fonte. **Trasmissione:** gli articoli vanno trasmessi michele_culatti@fastwebnet.it e a enzo.siviero@esap.it e se il materiale supera i 10MB si chiede di trasmetterlo agli stessi indirizzi con strumenti di trasmissione telematica che consentano il download di file di grandi dimensioni. Le bozze di stampa vanno confermate entro tre giorni dall'invio. L'approvazione per la stampa spetta al Direttore che si riserva la facoltà di modificare il testo nella forma per uniformarlo alle caratteristiche e agli scopi della Rivista dandone informazione all'Autore. La proprietà letteraria e la responsabilità sono dell'Autore. Gli articoli accettati sono pubblicati gratuitamente. • **Iscrizione annuale al Collegio**, aperta anche ai non ingegneri: 10,00 € per gli studenti di Ingegneria, 20,00 € per i colleghi fino a 35 anni di età e 35,00 € per tutti gli altri. Il pagamento può essere effettuato con bonifico sul c/c IBAN IT86J076011210000010766350 o in contanti in segreteria. •

Contenuti

Speciale - Il Ponte sullo Stretto porta sul Mondo Un grande passo per una nuova Europa

Editoriale

Per amor di Verità sul Ponte di Messina
Enzo Siviero

16

Un Paese meraviglioso che qualcuno vorrebbe
 con il freno a mano tirato
Matteo Salvini

18

Il Ponte sullo Stretto porta sul Mondo

23

Un grande passo per una nuova Europa

Ponte sul Mediterraneo, collegamento stabile tra l'Europa,
 la Sicilia, il Mondo, fondamentale per il Sud, la Sicilia,
 l'Italia, l'Europa, il Mediterraneo

Ugo Mastelloni

20

Il ponte è porta dal mondo e verso il mondo

1. Il Ponte sullo stretto di Messina e Reggio Calabria sarà il
 ponte assoluto, opera dell'uomo che è nel mondo,
 dell'Homo Faber

26

1.1 Il Ponte sullo stretto sarà il Ponte assoluto
 e simbolo dell'uomo

26

1.2 Il Ponte parteciperà alla riunificazione e al rilancio
 del Sud, dell'Italia, dell'Europa

26

1.3 Il Ponte sarà simbolo del ritorno all'Homo Faber,
 protagonista di una 'Vita attiva', dell'uomo che è
 nel mondo, che crea, che rende il mondo di cui è parte
 più ricco e sano, di un umanesimo equilibrato, contro
 l'Italia del NO, della decrescita, della 'stagnazione
 secolare', della 'Ultima Generazione'.

26

1.4 Not in my back yard - politique politicienne - critiche
 che ignorano la migliore integrazione territoriale,
 l'incremento economico e del lavoro, la fine della
 separazione fra l'Europa e la Sicilia, il posizionamento
 del Sud Italia al centro del Mediterraneo come Europa

27

1.5 Il Ponte negazione dell'irrazionalità,
 del malthusianesimo e del neo malthusianesimo,
 delle errate teorie della scarsità

27

1.6 Il Ponte negazione dello agire senza ragione, di dogmi
 irrazionali, antiscientifici, illiberali, dannosi, della falsa
 narrativa sul cambiamento climatico dovuto dall'uomo,
 della religione dell'ambientalismo tecnocratico

27

1.7 Il Ponte negazione di teorie pseudoscientifiche come
 la CO2 quale inquinante e le ecological footprints

27

2. Il Ponte avrà in sé natura e valore 'costituenti' - perché la
 Sicilia è Italia in Italia, Europa nell'Europa

28

2.1 Il Ponte è opera costituente dell'Italia e della Europa
 tra le 13 opere strategiche prioritarie dell'Unione
 europea

28

2.2 Il Ponte anello della metropolitana d'Italia, d'Europa

29

2.3 Un progetto eccezionale, una grande opera d'arte

29

2.4 Il Ponte come inizio e motore di rilancio e riforma
 - riproponendo l'uomo e il sistema del fare, l'economia
 della collaborazione, lo stato innovatore

29

2.5 Il Ponte è opera di uno Stato fattivo capace di
 innovazione

31

2.6 Il Ponte nell'agenda dell'ONU

31

2.7 Allontanandosi dalla Tangentopoli eterna
 dei giustizialisti, dai parametri dell'economia neoclassici
 e dal mito della concorrenza, dalle follie
 dell'apocalisse del clima

31

3. Il Ponte quale "ponte del mediterraneo", di una
 'piattaforma dello scambio', negazione della 'sicilitudine' e
 dell'insularità, importante per affrontare

la “questione meridionale”	32	13.6 I precedenti - Lo studio sulla bancabilità e i due pre requisiti: volontà dello Stato, rapporti con RFI – le banche erano interessate	46
4. Recupero dello svantaggio dall’insularità, che grava sulla Sicilia per oltre 6 miliardi di euro l’anno	33	13.7 Project financing e rischi di sistema	46
5. Il pensiero degli economisti del Comitato Tecnico scientifico dell’Intergruppo parlamentare “Sud, aree fragili e isole minori”	33	13.8 Il nostro Paese è ancora uno dei 10 paesi economicamente più importanti	47
6. Il Ponte è porta verso il mondo, pone il Sud in competizione col Northern Range, è centrale per la strategicità del Mediterraneo	34	13.9 I dubbi sono ancor più infondati nell’attuale contesto – i rating	48
7. Il Ponte quale anello di congiunzione tra sud peninsulare e Sicilia, tra questa l’Italia e l’Europa	34	13.10 I bond per gli italiani all’estero	48
8. Il Ponte è tra le pietre fondanti di una nuova politica economica, per affrontare la questione meridionale - L’investimento di 13, 5 mdi e le ricadute immediate di 23 mdi del Ponte	34	14. Il Ponte “farà diminuire il potenziale turistico dell’area dello stretto” – PERCHÉ? NON È VERO	48
8.1 Riavvicinamento al sistema economico originale della Costituzione	34	15. L’irrazionale asserzione di un rischio che il Ponte sia collegamento sia non tra due coste ma tra due cosche	49
8.2 Il Ponte momento rilevante del rilancio economico e occupazionale dell’Italia	35	16. “Il bluff delle priorità ha sopraffatto la correttezza dell’informazione sui bisogni”	49
8.3 Ricerca del rilancio e della produttività mediante investimenti e infrastrutture	35	17. Faglie e problemi sismici	49
8.4 L’investimento di 13, 5 mdi e le ricadute immediate di 23 mdi	36	18. L’affermazione vaga e irrazionale di voler risolvere il problema della continuità territoriale e dell’insularità mediante modalità di collegamento alternative non definite, di fatto aumentando ancora i già troppi traghetti e i loro rischi	51
9. Il problema dello Stretto, della Sicilia, è il traffico, il flusso che è grande e deve aumentare	37	19. I timori circa venti e flutti	52
9.1. Lo sviluppo del traffico	37	20. Dalla Fata Morgana alla Caretta Caretta, ad uccelli che volano troppo basso o alto, forse non sanno volare, o sono cechi o pazzi – un mondo visto da ambientalisti quantomeno non concreti	52
9.2 I flussi turistici e la potenzialità di incremento	37	21. L’oblio e il rifiuto di una integrazione moderna, attenta all’ambiente da parte dai critici	53
9.3 Un traffico particolarmente complesso e rischioso	38	22. Critiche localistiche errate circa il porto di Gioia Tauro: ma il Southern Range lancerà i porti e i centri produttivi della Sicilia, fruendo dei rapporti di rete, il sistema ferroviario e gli stessi porti, aeroporti e strade	53
9.4. L’oblio dei principi di sicurezza e di tutela dello ambiente di chi vuole aumentare il già eccessivo traffico nello stretto e ignora il gigantismo navale	38	22.1 L’altezza dell’impalcato del Ponte e quella delle navi dalla linea di galleggiamento	53
10. Più di cinquanta anni di leggi - La L. 17 12 1971, n. 1158, l’approvazione del CIPE 1 8 2003 n. 66, la L. 29 dicembre 2022 n. 197, il decreto-legge 31 3 2023, n. 35, il d.l. 29 giugno 2024 n. 89, l’art. 336 c.p.	39	22.2 Il ponte è troppo basso e le navi più alte di lui? NO, NON È VERO	53
11. Un’opera antica e modernissima, un progetto straordinario, un capolavoro eccezionale che darà enormi vantaggi, già aggiornata, la cui critica imporrebbe studio e analisi approfonditi, conoscenza serietà e buona fede – mentre per i ‘tristi benaltristi’ vi sono ‘benaltre necessità’ urgenti, le stesse per le quali da molti anni essi nulla o ben poco han fatto, o le hanno ostacolate	41	22.3 Il Ponte è alto più di 65,5 m – le navi portacontainer giganti sono molto più basse del Ponte	54
11.1 Il Ponte del futuro, un progetto definitivo quasi esecutivo con tecnologie di ultima generazione	41	22.4 Il tipo di traffico destinato a Gioia Tauro, le altezze delle porta container	55
11.2 Il profilo strutturale	42	22.5 Nessuna porta container ha dimensioni ancor maggiori, nessuna alta 60 m	55
11.3 Un progetto di eccezionale interesse scientifico, tecnico e ingegneristico, delle critiche non costruttive	42	22.6 Dimensioni ed incidenti	56
11.4 Gli espropri	42	22.7. Un mondo di canali e ponti	56
12. Il valore del Ponte nei confronti di altre opere in corso – le analisi Costi/Benefici	43	23. Ma i c. d. ‘ambientalisti’ non sono preoccupati per il futuro delle navi too big? - il limite di rischio e la dimensione – gli ambientalisti muti	57
13. Il Ponte non si ripagherebbe, non sarebbe bancabile, nonostante minimizzi il grande costo sociale della discontinuità territoriale e della insularità e abbia in sé una buona potenziale redditività - NON È VERO	44	23.1. How big is too big? The result is less room for error	57
13.1 Costa di più non farlo che farlo	44	23.2 Troppo grandi e invasive solo per Venezia e il litorale laziale o per tutti gli ambiti da tutelare?	57
13.2 - La stima dei costi dell’insularità, l’analisi controfattuale	44	24. Circumnavigare la Sicilia	58
13.3 Il Ponte non sarebbe bancabile per il rischio di sistema	45	25. Il Ponte collabora allo Southern Range	58
13.4 L’attuale previsione circa il finanziamento	45	Note	60
13.5 La maggiore bancabilità della Società dello Stretto in quanto società in House - Le garanzie pubbliche	46	Ringraziamenti	73

Enzo Siviero

Per amor di Verità sul Ponte di Messina

Da tempi immemorabili (salvo qualche tentennamento iniziale) sono favorevole alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina da me battezzato Ponte Mediterraneo. Ho ritenuto una forma di inaccettabile masochismo la sciagurata decisione del governo Monti Passera di “caducare” (vocabolo pressoché sconosciuto ai più) la concessione e annullare tutti i contratti in essere creando un contenzioso di proporzioni colossali. Un vero e proprio PONTICIDIO. Tuttavia, nel mio inveterato ottimismo, non ho mai dubitato che prima o poi questa straordinaria opera, sarebbe stata “resuscitata”. Ebbene ciò si è puntualmente verificato con il governo Meloni Salvini! Benissimo così! Al di là degli schieramenti politici più o meno strumentali, il Ponte è necessario e non mi dilungo ulteriormente sulle innumerevoli motivazioni, anche perché recentemente abbiamo dedicato a questo tema un poderoso monografico di Galileo ottimamente curato dall’architetto Patrizia Bernadette Berardi e finito sui tavoli ministeriali (lo stesso allora ministro Giovannini mi interpellò in proposito - Galileo n. 248, anno 2020). Mi preme invece stigmatizzare come da molti sedicenti esperti allineati nella schiera dei NO PONTE, siano in circolazione sui media notizie false e palesemente allarmistiche nell’intento di screditare i veri esperti che del Ponte hanno fatto e stanno facendo lo scopo della loro vita anche accademica. Non voglio entrare nel merito se non per segnalare che le puntuali smentite della società Stretto di Messina vengono passate in sordina se non addirittura ignorate. Ma è noto come ormai ciò che viene definito con un neologismo giornalistico “notiziabile” è solo il negativo ovvero lo scandalistico.

Forse per aumentare le vendite di giornali in grande difficoltà. Certo che l’opinione pubblica bombardata da “il Ponte è irrealizzabile”, rimane disorientata e non sa a chi credere! Ebbene in questo numero di Galileo volentieri ospitiamo un saggio che da conto del perché tutte le obiezioni tecniche al Ponte siano destituite di fondamento. Un grazie a Ugo Mastelloni di aver scelto Galileo per questa sua pregevole iniziativa. Ovviamente i commenti dei nostri lettori sono sempre assai graditi.



Il giorno 12 novembre 2024 la commissione tecnica di valutazione dell'impatto ambientale del ministero dell'ambiente ha stabilito che il progetto del ponte sullo stretto di Messina e Reggio Calabria rispetta le norme e i regolamenti ambientale; l'iter concernente la sua progettazione e realizzazione può dunque procedere, ora con l'analisi e l'approvazione del CIPESS. Come hanno comunicato fonti prossime al ministero dell'ambiente (MASE), e riportato da molti giornali, infatti, la commissione "ha completato nei termini le proprie attività approvando il parere di propria competenza sul progetto del Collegamento stabile tra Calabria e Sicilia comprendente il Ponte e i collegamenti stradali e ferroviari a terra". Essa "si è pronunciata positivamente sulla compatibilità ambientale del progetto, così come integrato con la relazione del proponente sul riavvio dell'iter del Ponte nel rispetto delle condizioni ambientali prescritte che dovranno essere ottemperate perlopiù nella fase della presentazione del progetto esecutivo. Le condizioni riguardano, non solo l'ambiente naturale, terrestre, marino ed agricolo, ma anche aspetti relativi a progettazione di dettaglio per le opere a terra, relativi a cantierizzazione, gestione delle materie, approvvigionamenti, rumore e vibrazioni, Si ricorda che l'opera era inserita tra le infrastrutture strategiche già dal 2001 e ha seguito la procedura della Legge Obiettivo". In realtà questo risultato positivo avrebbe dovuto essere scontato: non solo, come ha rammentato il Ministro, il CIPE, con la delibera n. 121 del 2001, aveva già determinato che l'opera era progetto di rilevanza nazionale, ma lo stesso CIPE aveva già confermato la fattibilità e la compatibilità ambientale dell'opera, con la delibera 22 luglio 2003, n. 66, confermata dal TAR (31 5 2004) e con la decisione dal Consiglio di Stato (sez. IV, 31 5 2005, n. 3917 e con altra valutazione attuata in relazione al progetto del 2011). Si può ora sperare che le successive fasi della progettazione e della costruzione si svolgono nei tempi minori.

Un Paese meraviglioso che qualcuno vorrebbe con il freno a mano tirato

Matteo Salvini

L'Italia è meravigliosa. Generico o impreciso che sia, questo è l'unico aggettivo che le si adatti. Ne siamo tutti convinti. Tuttavia, il nostro è un Paese al quale, chissà perché, si vorrebbe imporre un freno a mano. È come una fuoriserie costretta a girare al minimo delle sue possibilità (lasciatemi ricorrere alla più semplice delle metafore, in un Paese che, con la centenaria "Milano-Laghi", vanta la prima autostrada a pedaggio del mondo). Meravigliosa Italia, non ci sono dubbi. Ma anche — e non ho timore di dirlo — un grande Paese a rischio di impantanarsi. Non passa giorno, da quando ho l'onore di dirigere il dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in cui non mi scontri con il rifiuto di alcuni di voler allineare, come meriterebbe, tutto — e sottolineo tutto — l'insieme delle nostre regioni a ritmi, abitudini e standard moderni.

Siamo un Paese moderno, ma facciamo di tutto per dimenticarcelo. Lo dice uno che ha radici milanesi e lombarde, ma che si sente, e prova fortemente a essere, anche calabrese, siciliano, pugliese o umbro. Insomma, semplicemente e orgogliosamente italiano. Ogni giorno constato, a cominciare dalle difficoltà negli spostamenti, come il nostro sia un Paese sì meraviglioso, ma che viaggia (e costringe tutti a viaggiare) a due velocità.

Il Ponte è necessario

Quanto a noi, non si potrà certo dire che siamo rimasti con le mani in mano. Da Nord a Sud siamo riusciti a sbloccare cantieri nevralgici. E, lungi dall'essere una cattedrale nel deserto — come molti continuano a insinuare, mi si lasci dire, per partito preso — il progetto del Ponte sullo Stretto, oltre a essere un capolavoro e un fiore all'occhiello dell'ingegneria italiana nel mondo, sarà accompagnato da cospicui investimenti che renderanno più moderne e agili due regioni finalmente confinanti.

"Al di là degli schieramenti politici più o meno strumentali" — ha sottolineato un ingegnere padovano come Enzo Siviero — "il ponte è necessario".

I dati ci confortano e non mentono. In Sicilia, Anas prevede investimenti complessivi per oltre 6,4 miliardi di euro tra lavori in corso, di prossimo avvio e progetti inseriti nel CdP Anas-MIT 2021-2025, nei capitoli "appaltabilità" e "inseribilità". I cantieri aperti sono addirittura 13, per un investimento di 3,5 miliardi di euro. Quanto alla Calabria, gli investimenti di Anas prevedono un totale di oltre 14 miliardi di euro, tra lavori in corso, di prossimo avvio e progetti inseriti nel CdP Anas-MIT 2021-2025, nei capitoli "appaltabilità" e "inseribilità". I cantieri aperti sono 10, per un investimento di 1,7 miliardi di euro. Sul capitolo opere ferroviarie abbiamo investimenti in Sicilia per 23,1 miliardi di euro, di cui 18 già finanziati; in Calabria per 35 miliardi di euro, di cui 13 già finanziati.

Carta canta, come si suol dire, ed è bello che tutto ruoti intorno alla centralità mediterranea del Ponte sullo Stretto. Cari amici, chi mi conosce almeno un po' sa quanto anch'io, come tutti, avverta disagio e imbarazzo nel constatare ogni giorno gli scompensi tra un Paese che corre e un altro che arranca, tra un'Italia, diciamo così, di serie A e un'altra che non merita di stare in panchina.

Per questo, la prima e più entusiasmante sfida che stiamo affrontando è rendere l'Italia più moderna ed efficiente, sfruttando al meglio anche le opportunità offerte dal Pnrr.

Il Ponte sullo Stretto porta sul Mondo Un grande passo per una nuova Europa

**Ponte sul Mediterraneo, collegamento stabile tra l'Europa,
la Sicilia, il Mondo**

**Fondamentale per il Sud, la Sicilia l'Italia,
l'Europa, il Mediterraneo**

Ugo Mastelloni

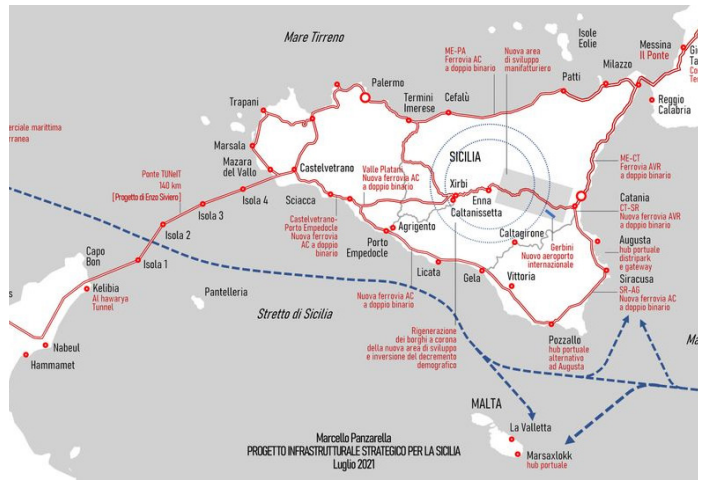
Il ponte sullo Stretto di Messina e Reggio Calabria è fondamentale per l'Italia, per l'Europa, il Sud, la Sicilia, il Mediterraneo. Esso innalzerà enormemente, con i treni ad alta velocità e ad alta capacità della rete europea, la possibilità del passaggio sullo stretto, ne diminuirà i limiti e i rischi, anche ambientali, aumenterà l'interconnessione della Sicilia con l'Europa, tramite i porti ed aeroporti siciliani, lo scambio italiano ed europeo con l'Africa e l'Asia.

Esso darà una grande spinta per dare risposta alla 'questione meridionale'.

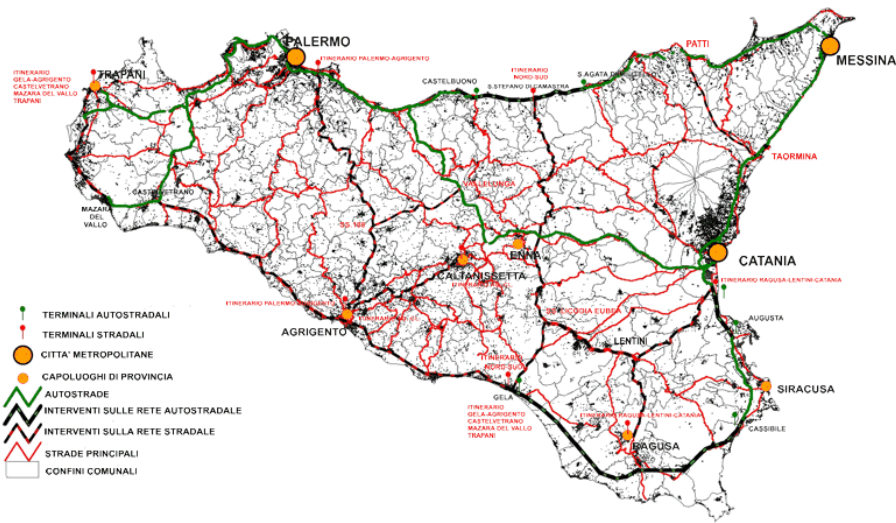
Contro il Ponte vi è il mondo dell'irrazionalità, dei NIMBY, degli ambientalisti estremisti dannosi per l'ambiente, dei neoluddisti, dei cultori dell'anticapitalismo antagonista, dei fautori della stagnazione secolare, o decrescita, della 'ultima generazione', soprattutto il mondo della *politique politicienne*, di chi vuole impedire che il Ponte lo facciano altri, forse con alcuni armatori che mirano ad un gigantismo navale, sia quantitativo che dimensionale, pericoloso e dannoso.



Disegno tratto da:
<https://perfondazione.eu/il-disegno-strategico-per-il-ponte-sullo-stretto/>



INTERVENTI INFRASTRUTTURALI SUL SISTEMA STRADALE



Da www.newsauto.it/notizie/ponte-sullo-stretto-di-messina-progetto-come-sara-2024-267524/ e da www.siciliainprogress.com/poco-e-tanto/ il progetto infrastrutturale strategico per la Sicilia
 Ferrovie calabresi da Wikipedia

«Dalla Calabria arriveranno i 300 milioni di euro destinati per legge alla costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina, quello che molti amano dire che non si farà mai, che è impossibile. Io sono convinta che impossibile è la parola che usano quelli che non hanno coraggio e non hanno voglia di lavorare, perché per quelli che hanno coraggio e voglia di lavorare le cose si fanno. Il Governo realizzerà il Ponte e tutte le opere programmate in Calabria e Sicilia».

Giorgia Meloni

Presidente del Consiglio dei ministri e del partito Fratelli d'Italia, 16 febbraio 2024

«Qualsiasi tipo di infrastruttura credo sia positiva, l'importante penso sia arrivarci. Sono d'accordo con il Ponte ma l'importante è arrivare al Ponte. Lavoriamo su quello che si può fare: aumentare la velocità del trasporto. Il Mezzogiorno ha bisogno di potenziare le sue infrastrutture. Se dobbiamo sostenere il Sud che cresce dobbiamo anche sostenere i costi di chi investe».

Emanuele Orsini

Imprenditore, Presidente di Confindustria 23 maggio 2024

Il ponte sullo Stretto è "Un progetto costosissimo, dannoso, anacronistico ... Insisteremo con tutta la nostra forza per bloccare il progetto e avere risposte a tutti i rilievi a cui il ministro non ha saputo rispondere".

Elena Ethel 'Elly' Schlein

presidente del PD, 28 maggio 2024

"Il Movimento 5 Stelle ha sempre avuto una posizione chiara sul Ponte sullo Stretto: è un progetto faraonico e inutile. Le priorità del Paese sono altre, come la manutenzione delle infrastrutture esistenti e il miglioramento dei servizi pubblici."

Giuseppe Conte,

Presidente del Movimento 5 stelle,
ex Presidente del Consiglio dei ministri

Spero che il ponte si faccia. Spero che l'Europa voglia questo ponte penso che sia importante che il nostro sistema europeo sia un sistema fatto di infrastrutture che funzionino e che colleghino tutto e quindi sia un sistema di infrastrutture integrato. Le infrastrutture sono un grande problema in Europa, fino adesso tutto il periodo in cui si lanciò l'idea dei TEN, dei corridoi, alla fine i risultati sono stati molto inferiori alle attese quindi io spero che questa commissione e i prossimi anni siano anni di grandi investimenti in infrastrutture che questi investimenti siano fondamentali per la Sicilia, tocchino il nostro mezzogiorno e rendano il nostro mezzogiorno non più isolato dal resto d'Europa.

Prof. Enrico Letta

ex Presidente del Consiglio dei ministri e del PD, 27 settembre 2024

Il ponte è porta dal mondo e verso il mondo

Con la legge 29 dicembre 2022 n. 197 e il decreto-legge 21 Marzo 2023, n. 35 è stato riattivato l'iter che porterà alla progettazione, alla costruzione e alla gestione del ponte sullo Stretto di Messina e Reggio Calabria.

Nell'ambito della fase di predisposizione e approvazione pubblica del progetto del Ponte, il 12 settembre 2024 la società Stretto di Messina ha consegnato la documentazione integrativa richiesta dalla Commissione VIA – VAS del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE), dal Ministero della cultura (MIC) e le risposte alle osservazioni presentate dal pubblico e dalle Associazioni.

La società ha dichiarato che così «*Si conclude, in linea con il cronoprogramma, la fase di predisposizione delle integrazioni avviata lo scorso aprile. A fronte delle 239 richieste del MASE e 11 del MIC, sono stati aggiornati oltre 800 elaborati progettuali, su 10 mila, anticipando molti studi che sarebbero stati svolti in sede di stesura del progetto esecutivo. ...La complessità e varietà dei temi trattati ha richiesto da parte del Contraente Generale – Eurolink il coinvolgimento di un gruppo di progettazione multidisciplinare costituito da società, professionisti e professori universitari di primaria rilevanza, in ambito nazionale e internazionale. L'attività è stata effettuata con il continuo confronto tra il Contraente Generale – Eurolink e la Stretto di Messina con la partecipazione dell'Expert Panel, per la componente ambientale, il Project Management Consultant – Parsons Transportation Group, il Monitore ambientale – Edison Next Environment*».

L'amministratore delegato della società, il dott. Pietro Ciucci, ha anche spiegato che «*Nei tempi stabiliti abbiamo completato le integrazioni e gli approfondimenti richiesti dal MASE e dal MIC, ai quali la Società ha dedicato la massima attenzione utilizzando pienamente i tempi consentiti dalla normativa. Alcuni focus, in particolare, prevedevano indagini di campo, come ulteriori rilievi faunistici, batimetrici e subacquei, che hanno richiesto tempi tecnici incompressibili per fornire puntuali ed esaurienti risposte. La Società ha investito e investirà molto per l'ambiente e la sostenibilità dell'opera nella piena consapevolezza della complessità degli ecosistemi dei territori coinvolti.*

Sono state adottate molte precauzioni e metodologie realizzative che fanno del progetto del Ponte un'opera all'avanguardia nel rispetto dell'ambiente e del paesaggio. Il Piano di Monitoraggio Ambientale, ante operam, in corso d'opera e post operam, rappresenta inoltre un fondamentale strumento di controllo che permetterà un monitoraggio costante delle attività, consentendo alla Stretto di Messina di verificare in tempo reale l'efficacia delle misure mitigative progettate e messe in atto».

*

Alla data nella quale era già terminato questo testo non si avevano ancora avute reazioni ufficiali da parte dei partiti e delle associazioni che si oppongono al progetto del ponte all'aggiornamento del progetto definitivo attuato per rispondere alle normative tecniche di costruzione più recenti, alle norme di sicurezza e alle specifiche di progettazione attuali, né alle risposte alle richieste avanzate del MISE e del MIC effettuato in questa

fase. Solo dopo un paio di settimane in una riunione presso l'università di Messina l'ex presidente del Consiglio dei ministri e del PD, professor Enrico Letta, si era espresso a favore dell'esecuzione del Ponte, in aperto contrasto rispetto a precedenti dichiarazioni degli attuali presidenti del PD e del M5s (v. nelle epigrafi).

Nel frattempo Repubblica, uno dei giornali che più hanno dato spazio ad ogni critica e ad ogni dubbio, immotivati o risibili a piacere, aveva invece rilanciato «*Adesso la palla passa alla commissione ministeriale, che dovrà decidere se davvero la Stretto di Messina sia stata in grado di sbrogliare la matassa delle criticità strutturali, progettuali e di impatto ambientale e geomorfico individuate. Dal rischio sismico a quello relativo ai maremoti, dalla presenza di faglie attive a mare e sulla terraferma al piano di smaltimento dei rifiuti, dai dati su traffico e attraversamento – nella prima versione letteralmente illeggibili – all'analisi costi-benefici. Altrettanto complessi i nodi messi sul piatto dal ministero dei Beni Culturali, che alla Stretto aveva sostanzialmente riproposto i quesiti che già nel 2013 erano rimasti inevasi e avevano portato allo stop del progetto. Nodi che adesso la Stretto deve almeno provare a sciogliere.*»

Il giornale, citando quesiti che nel 2013 sarebbero rimasti non evasi, sembrava così voler attribuire a carenze dell'originario progetto definitivo, o comunque a precedenti carenze di integrazioni di quello, la responsabilità dello stop del progetto attuato nel 2011/2012 (e non nel 2013) dal governo Monti, che aveva messo in liquidazione la società Stretto di Messina S.p.A. Vorrebbe così ventilare vi siano ancora rischi in realtà inesistenti o gestibili e riproporre dubbi e domande che da tempo hanno avuto risposta, ignorando che in realtà le vere motivazioni dello stop, giuste o non giuste fossero, erano quelle scritte all'inizio dell'art. 34 bis del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 - *Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese*, che chiariva come la norma che di fatto fermava l'esecuzione del Ponte era adottata «*In considerazione dell'attuale condizione di tensione dei mercati finanziari internazionali che impone, a tutela della finanza pubblica, particolari esigenze di cautela nella verifica della sostenibilità del piano economico-finanziario del collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente (di seguito Ponte), anche in relazione alle modalità di finanziamento previste ...*

Ora, se all'epoca della interruzione si poteva forse avere ancora qualche dubbio circa il motivo dello stop, quanto poi accaduto ha reso del tutto evidente che il governo dell'epoca, che si vantava di avere come sua bussola serietà e austerità, stava cercando

di inventarsi un modo per risolvere il contratto, non rispettare i contratti già sottoscritti con le imprese che erano rimaste aggiudicataria dell'incarico di General contractor senza risarcire parte dei danni che esso causava alle imprese, adducendo problemi finanziari¹.

Per quanto si è appreso, quelli che il giornalista indica come 'nodi', ovvero le richieste di documentazione integrativa delle PA, sembra invece abbiano trovato risposte con chiarimenti e approfondimenti completi.

*

Dopo che il progetto definitivo è stato aggiornato e che la Società dello Stretto ha offerto le risposte ad essa richieste si è ora in attesa dell'approvazione del progetto definitivo da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (Cipess), ragionevolmente prevista entro la fine del 2024; passaggio cruciale anche perché segna il via libera ufficiale per la elaborazione del progetto esecutivo e l'inizio delle opere.

Il progetto esecutivo sarà quindi sviluppato per fasi costruttive, un approccio che permette di gestire meglio nel tempo le specifiche complessità tecniche e i relativi costi. Le principali successive fasi includeranno gli accantieramenti, con la preparazione dei cantieri e delle infrastrutture necessarie per l'inizio dei lavori, che ora si prevede siano attuati nel primo trimestre 2025; la bonifica da ordigni bellici, con la rimozione di eventuali ordigni esplosivi residuati bellici; gli accertamenti archeologici, con le verifiche della presenza di reperti archeologici; le occupazioni e gli espropri, con l'acquisizione delle aree necessarie per la costruzione; le verifiche geotecniche, con le analisi del terreno per garantire la stabilità delle strutture; la costruzione delle fondazioni delle torri del ponte, poi delle torri stesse.

*

Mentre si stavano stampando queste note <<le Associazioni Italia Nostra, Kyoto Club, Legambiente, LIPU, MAN e WWF Italia, insieme alla "Società dei Territorialisti" ai "Medici per l'Ambiente - ISDE" e ai Comitati "Invece del Ponte" e "No Ponte - Capo Peloro">> hanno comunicato di aver "presentato alla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente nuove Osservazioni al progetto del Ponte sullo Stretto di Messina contestando nel metodo e nel merito le integrazioni depositate dalla Stretto di Messina SpA un mese fa in risposta alle richieste della Commissione stessa". Le osservazioni sarebbero state predisposte da 39 professionisti e accademici (una minima percentuale di quelli italiani e stranieri, tutti di valenza internazionale, che dagli anni '50 del secolo scorso, da oltre una settantina d'anni, hanno studiato e progettato il Ponte) e riempirebbero 600 pagine; un volume tale da far ritenere, a chi è abituato sia a predisporre che a giudicare documentazione posta in giudizio, in contraddittorio, che non vi è evidentemente nessun elemento che di per sé possa dar prova della impossibilità o quantomeno della inopportunità della realizzazione del ponte, e che, ponendo anche le meno fondate e meno rilevanti contestazioni, si sarebbe così voluto comunque rendere più oneroso e lungo il compito della Commissione VIA del Ministe-

ro dell'Ambiente e del Cipess di dare il via libera all'elaborazione del progetto esecutivo e alle attività ed opere strumentali per la realizzazione delle opere.

Appreso delle nuove osservazioni, chi scrive si era posto la domanda se attendere il tempo necessario per acquisire ed esaminare le vantate 600 pagine prima di pubblicare di queste note.

La lettura però delle dichiarazioni di sintesi presentate al pubblico da chi le ha elaborate induce a ritenere che esse non siano più serie e meno radicalmente infondate ed errate di quanto non fossero quelle precedenti già esaminate ed anzi siano sostanzialmente le stesse, cosicché esse sono già qui negate; già queste dichiarazioni infatti sono ancor una volta totalmente viziate da pregiudizi, da parzialità ideologica, se non da spirito di partito, di volontà di opposizione, e insieme da una assoluta carenza di conoscenze e veridicità, come dimostra innanzitutto il fatto che pervengono a definire il Ponte come un "progetto ideologico", voluto politicamente, indipendentemente dalla sua utilità e realizzabilità.

Un'annotazione che innanzitutto vorrebbe porre in discussione, con la serietà della valutazione e della scelta del legislatore, il potere stesso di legiferare di questo. È il Parlamento, infatti, che, dopo che erano state disposte analisi e gara internazionale circa il progetto fin dagli anni '60 del secolo scorso, da oltre cinquant'anni ha emanato leggi per realizzare il Ponte, ha espresso la sua valutazione e la sua volontà legislativa al riguardo fin dalla L. 17/12/1971, n. 1158, e che infine, da ultimo, con la L. 29 dicembre 2022 n. 197, il d. l. 29 giugno 2024 n. 89, il nuovo art. 336 c.p., e, soprattutto, con il decreto-legge 31/3/2023, n. 35, ha stabilito **per legge** che il Ponte è un'infrastruttura di preminente interesse nazionale, ha statuito la sua importanza strategica per il completamento delle reti infrastrutturali primarie e per il rilancio dell'economia del Mezzogiorno; così che la critica è ai legislatori che si sono susseguiti per oltre cinquanta anni, una mancanza di rispetto per tutti, prima che, come ha notato la Società (in house) dello Stretto, nei confronti degli attuali Parlamento e Governo "che hanno confermato la valenza strategica del Ponte destinando importanti risorse per la sua realizzazione".

Chi ha scritto sintesi e osservazioni evidentemente ignora, o vorrebbe fingere di ignorare, come la necessità e l'importanza del ponte sia stata riconosciuta in Italia da sempre, quantomeno dopo che nel 2001 il CIPE, con la delibera n. 121, aveva determinato che l'opera era **progetto di rilevanza nazionale**, al termine di un iter di elaborazione e verifica durato oltre 9 anni (1992: La Società Stretto di Messina presenta il progetto di massima per la realizzazione dell'opera; 1997: Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approva il progetto presentato nel 1992, con voto n. 220 del 10 ottobre; 1999: il CIPE, con delibera n. 33 del 19 febbraio, chiede ulteriori valutazioni sul progetto presentato dalla Società Stretto di Messina). Ed ignora, o finge di ignorare, che anche **il CIPE aveva anzi già confermato la fattibilità e la compatibilità ambientale dell'opera**, con la delibera 1° agosto 22 luglio 2003, n. 66, confermata dal TAR (31/5/2004) e dal Consiglio di Stato (sez. IV, 31/5/2005, n. 3917; v. al capitolo 10), con sentenza ormai già passata in giudicato contro le impugnazioni delle stesse Italia Nostra e WWF che ancora ora sono ampia parte di questa cieca e caparbia opposizione.

Al contempo chi scrive che il progetto ha solo un valore ideologico ignora, o vorrebbe fingere di ignorare, anche come **la importanza 'costituente' del Ponte è stata da tempo decisa, e ribadita quest'anno dalla U.E., che per questo lo sta anzi finanziando.**

Il Ponte infatti è da sempre uno dei più noti progetti tra quei pochi fondamentali europei (v. capitolo 2): esso già nel 2003 figurava nella Short List stilata nel 2002 dal Commissario eu-

ropeo per i Trasporti, Karel Van Miert, la lista delle 13 opere strategiche prioritarie dell'Unione europea che sono, come sarà il Ponte, elemento di qualificazione dell'intero sistema di connessioni dei principali assi tra regioni meridionali, grandi corridoi e nuovi mercati (La rete possibile. I trasporti meridionali tra storia, progetti e polemiche A cura di Leandra D'Antone, 2004), ovvero uno dei più importanti nella lista europea che includeva progetti infrastrutturali di grande importanza per costituire fisicamente la struttura stessa dell'Europa Unita, la connettività e l'integrazione tra i paesi membri dell'UE. Progetti considerati cruciali per la stessa formazione sociale e politica e per lo sviluppo economico e la coesione territoriale dell'Unione Europea, che per questo era anche previsto dovessero ricevere anche finanziamenti dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per la loro realizzazione. E questa valutazione, e queste norme, hanno trovato proprio quest'anno, più che conferma formale, un vero inizio di attuazione molto concreto: nel luglio il Comitato CEF (Connecting Europe Facility), il meccanismo finanziario per collegare l'Europa ha deliberato di cofinanziare la parte ferroviaria del progetto esecutivo del Ponte sullo Stretto di Messina, per il 50% dell'importo globale relativo all'intera opera e così per 24,7 milioni. La decisione di finanziare il progetto è stata presa proprio in riconoscimento della sua importanza strategica all'interno delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T).

Chi si è di nuovo opposto poi ignora, o fingere di ignorare, anche che il Ponte è fondamentale per ridurre drasticamente, se non per annullare, lo svantaggio dall'insularità, che grava sulla Sicilia per oltre 6 miliardi di euro l'anno (v. capitolo 4), per aumentare una migliore integrazione sociale, nazionale, mediante l'incremento del traffico da e per la Sicilia, di questa regione e dell'intero Sud (capitolo 9); ignora, o vorrebbe fingere di ignorare, che esso sarà prezioso per consentire il collegamento tra le reti ferroviarie dell'intero continente e quelle che si stanno creando, che esso riguarda immediatamente 5 milioni di siciliani, ed è prezioso per attuare la connessione tra i porti ed aeroporti della penisola, a partire da Gioia Tauro, e i porti ed aeroporti siciliani: connessione che consentirà di creare il *Southern range*, la proiezione dell'Europa tramite l'Italia e la Sicilia immediatamente verso il nord dell'Africa, ma anche, tramite il Bosforo, Suez, Gibilterra, verso il resto del mondo (v. capitoli 22 e 25). Ignora, o vorrebbe fingere di ignorare, come esso sia importante per lo sviluppo economico dei territori, tra i meno ricchi d'Italia, ove si sta per attuarsi l'investimento di 13,5 mdi con le prime ricadute immediate non inferiori a 23 mdi (v. capitolo 8), che il Ponte dà pieno significato agli altri investimenti previsti negli stessi territori dell'ordine di 70 miliardi e che esso potrà essere una delle pietre fondanti di una nuova fase politico-economica e per affrontare la questione meridionale (capitolo 8).

*

Chi negli ultimi anni si è occupato del Ponte sullo Stretto di Messina e Reggio Calabria e delle critiche relative ad esso, a partire da quelle diffuse tramite i media, ha notato che, al di là di specifiche contestazioni circa la validità tecnica o economica, la controversia che da anni vi è tra chi vuole il Ponte e chi vuole impedirlo in ogni modo è basata sul contrasto di idee radicalmente diverse, su di due visioni completamente opposte non solo del Ponte, ma in realtà dell'uomo, del mondo e della sua gestione e 'manutenzione', della razionalità, della scienza e della conoscenza, del progresso, della società, quantomeno dell'economia, dello sviluppo economico, del benessere. Questa notazione è di fatto condivisa, sia pur con segno diverso, anche dagli oppositori: così, Gaetano Benedetto, presidente Centro Studi WWF Italia, nel presentare le ultime osservazioni ha così dichiarato che in chi vuole il Ponte *"Manca una percezione*

valoriale dell'area dello Stretto. Prevale una visione pseudomodernista che vede il futuro ancora come grande sfida tecnologica nei confronti della natura, per cui il ponte resisterà ai venti, al terremoto, a tutto, porterà benessere e risolverà finalmente i problemi del Mezzogiorno. A parte conclamati problemi tecnici, ambientali ed economici, è il pensiero di fondo a essere sbagliato."

Chi scrive pensa esattamente l'opposto, pensa che in chi si oppone *"Manca una percezione valoriale"* dell'uomo, del mondo, della società e dell'economia, per colpa di un pensiero antiscientifico, errato e ristretto. Come pare sia nel caso ora menzionato, molti di coloro che contestano il Ponte lo fanno sulla base di criteri, di pre-giudizi e di valutazioni contrari alla scienza, alla verità, totalmente contrari ad un adeguato sapere e all'equilibrio, viziati da una adesione estrema alle teorie della scarsità, all'apocalittico mito della umana distruzione totale dell'ambiente e alla immaginaria cupa leggenda della colpevole grave alterazione del clima da parte dell'uomo; adesione che si radica in gravi errori di fisica (fino a spingere molti ad applicare la seconda legge della termodinamica la seconda legge della termodinamica - che si applica solo ad ambienti chiusi - in un ambiente non chiuso, la Terra, che vive delle emissioni solari, ricevendo ogni giorno un'energia di 15.000 exajoule, 25 volte il consumo energetico annuale globale), in una sostanziale negazione di dati scientifici primari e di principi sociali culturali e giuridici che sono quelli tradizionali dell'Europa; negazione al contempo di una società caratterizzata da un antropocentrismo equilibrato, nella quale l'uomo, la persona, ha un ruolo di grande importanza, e, conseguentemente, di grande responsabilità e dignità; negazione di fatto del sistema economico di mercato, dell'idea, dei principi, degli strumenti e dei fenomeni riguardanti lo sviluppo, la crescita; negazione basata ancor prima nell'incomprensione del valore del lavoro, dell'invenzione, del costruire, espressione di un pensiero che a chi scrive appare confuso e gravemente errato e dannoso, che porta all'opposizione circa qualsiasi grande opera, qualsiasi grade infrastruttura, come tra le primissime è il ponte.

Per questo avevo già ritenuto di porre nei primi capitoli di queste note innanzitutto notazioni circa questi gravissimi errori, l'assoluta infondatezza di tali presupposti e pregiudizi (a partire proprio dai clamorosi errori di fisica che formano la grande bugia verde e di quelli posti alla base delle teorie della scarsità, della decrescita o 'stagnazione secolare', v. capitolo 1).

La presentazione di così numerose osservazioni contrarie, di fatto basate su idee così radicalmente diverse da ogni visione costruttiva, giustifica ora tale ampiezza e al contempo dà atto della attualità del discorso che qui si propone.

*

Alcune delle specifiche notazioni di risposta sintetica alle osservazioni di ambientalisti e altri oppositori già pubblicate dalla Società dello Stretto in "PONTE STRETTO: AMBIENTE, SALUTE PUBBLICA, BIODIVERSITA' AL CENTRO DEL PROGETTO - Stretto di Messina S.p.A.", sono state comunque inserite qui ove si trattava dei relativi temi; per il suo rilievo, il suo

essere globale poniamo qui in particolare la risposta sintetica della società circa il profilo del cumulo

Il concetto di cumolazione degli effetti e la relativa considerazione per la messa a punto di mitigazioni che consentissero di ridurre gli impatti specifici ed anche quelli cumulativi, ha permeato le azioni di analisi, verifica e mitigazione di soluzioni territoriali e ambientali complesse, quali quelle di seguito elencate a puro titolo esemplificativo e non esaustivo:

- *l'analisi degli stagni dei Ganzirri è stata incentrata in considerazione degli aspetti idrogeologici, di salinità, di influenza tidale, ecosistemici, comprese anche specifiche misure correntometriche per valutare l'interscambio tra due specchi d'acqua;*
- *i ripascimenti costieri sono stati valutati e selezionati in funzione di aspetti sinergici relativi all'idrodinamica costiera, agli aspetti litologici e a quelli degli ecosistemi marini;*
- *gli interventi idraulici sono stati prima analizzati e verificati tramite modello 2D e poi definiti progettualmente in funzione dell'idrologia, dell'idraulica della rete idrografica di superficie, dell'idraulica di piattaforma e anche della sostenibilità idrica;*
- *l'impatto e le soluzioni mitigative per il disturbo luminoso del ponte e dei cantieri sono stati valutati e sviluppati in funzione sinergica degli aspetti degli ecosistemi marini, della fauna marina, nonché dell'interferenza con gli uccelli migranti e del disturbo con quelli nidificanti;*
- *molti degli interventi di compensazione rivestono carattere sia naturalistico, che paesaggistico. Naturalmente, come da prassi e normativa, anche le simulazioni numerico-previsionali acustiche e atmosferiche sono stata impostate ed eseguite inserendo e valutando il contributo cumulativo delle diverse sorgenti di inquinamento presenti all'interno delle aree di valutazione. I modelli di simulazione e di diffusione adottati per l'analisi dei vari impatti, unitamente ai dati di concentrazione inquinanti rilevati e reperiti dagli Enti per calibrare i modelli, hanno tenuto conto dell'effetto cumulativo.*

1. Il Ponte sullo stretto di Messina e Reggio Calabria sarà il ponte assoluto, opera dell'uomo che è nel mondo, dell'Homo Faber

1.1 Il Ponte sullo stretto sarà il Ponte assoluto e simbolo dell'uomo

Il Ponte sullo stretto di Messina e Reggio Calabria, ovvero il Ponte sul Mediterraneo (secondo il copyright del prof. Enzo Siviero) come già si vede nel suo progetto² avrà bellezza e grandezza tali che ad esso si potrà pensare come 'IL PONTE', il ponte assoluto.

1.2 Il Ponte parteciperà alla riunificazione e al rilancio del Sud, dell'Italia, dell'Europa

Esso riconnetterà fisicamente due regioni che insieme hanno più abitanti di 21 stati europei³, riunirà i quasi 5 milioni di abitanti della Sicilia ai quasi 2 milioni di calabresi, al resto dell'Europa. Il Ponte sarà, così, strumento per la riscoperta, da parte dell'Europa e del resto del mondo, della importanza delle regioni della Magna Grecia dove è nata ampia parte del pensiero e dell'arte, della storia dell'Europa stessa, per una migliore conoscenza e condivisione di quelle terre - nel nord troppo poco rammentate, troppo sottovalutate, non equamente valorizzate e men che mai correttamente narrate - per meglio comprendere esse e la stessa Italia, la stessa Europa, per il rilancio " economico e sociale di queste.

1.3 Il Ponte sarà simbolo del ritorno all'Homo Faber, protagonista di una 'Vita activa', dell'uomo che è nel mondo, che crea, che rende il mondo di cui è parte più ricco e sano, di un umanesimo equilibrato, contro l'Italia del NO, della decrescita, della 'stagnazione secolare', della 'Ultima Generazione'.

Il Ponte sarà insieme simbolo dell'uomo, del suo pensiero, della sua conoscenza, della sua arte, della sua iniziativa, del suo lavoro, che già in sé è momento di partecipazione alla creazione e alla trasformazione del mondo, del suo agire nel mondo, che è possibile e per questo doveroso; sarà emblema della relazione con il mondo stesso e con gli altri uomini dell'uomo non inerte, che costruisce il suo oggi e col progresso⁴ il suo futuro, dell'uomo che inventa e che arricchisce il mondo di grandi infrastrutture ed opere d'arte; sarà emblema di quell'uomo che pensa, inventa, crea, che rende migliore il mondo per sé stesso, per gli altri uomini, per l'ambiente, e lo fa aumentandone la produttività, la ricchezza, il benessere, così che sia il singolo che la collettività godano di esso e del suo sviluppo sia oggi che in futuro, che in esso vivano bene sia le attuali generazioni che le future, essendo la prosperità, il benessere e lo sviluppo della generazione attuale le basi, i presupposti per il futuro.

Il Ponte sarà così prodotto ed insieme emblema dell'*homo faber*⁵, dell'uomo che è nel mondo, nato per agire in esso, protagonista centrale rispetto ad esso⁶, nella storia, membro della collettività umana anche grazie all'empatia⁷, che nel mondo è integrato con i concetti di iniziativa, di lavoro (inteso innanzitutto proprio come modo per partecipare alla creazione e alla trasformazione del mondo) e di attività, in un nuovo umanesimo⁸.

E lo sarà, e già lo è, anche contro l'Italia del NO, della decrescita⁹, della 'stagnazione secolare', della 'Ultima Generazione', contro i molti che non lo vogliono, che ancora vorrebbero non si faccia.

1.4 *Not in my back yard - politique politicienne* – critiche che ignorano la migliore integrazione territoriale, l'incremento economico e del lavoro, la fine della separazione fra l'Europa e la Sicilia, il posizionamento del Sud Italia al centro del Mediterraneo come Europa

Molti sono infatti coloro che vorrebbero ancora tentare di impedire che il Ponte si realizzi.

È diffusa così in loco la cultura del *NIMBY*, *Not in my back yard*, che a volte in realtà copre e nasconde anche forti pressioni di portatori di grandi interessi economici contrari.

Nel mondo della comunicazione trovano poi spesso spazio narrazioni demagogiche di una brutta *politique politicienne*, che vorrebbe sfruttare le paure, le pigrizie irrazionali e le valutazioni negative, spesso assurde, sempre comunque basate su fatti e dati non veri, per acquisire spazi politici; si sentono ripetere asserzioni illogiche di quei cosiddetti 'ambientalisti' estremi che rifiutano che si gestisca l'ambiente anche se è necessario proprio per proteggerlo nello sviluppo; si diffondono opinioni di neoluddisti, lontani eredi del luddismo del XIX secolo che si batteva contro l'introduzione dei telai meccanici, che oggi sono contrari a priori all'odierna innovazione tecnologica, che ritengono che questa porti alla disumanizzazione e alla perdita di controllo da parte dell'uomo, che la considerano una minaccia per la società e l'ambiente, così che promuovono un ritorno a tecnologie obsolete e si oppongono allo sviluppo; si ascoltano le tesi di anticapitalisti antagonisti e estremisti della sinistra che ritengono che il mercato e il capitalismo siano intrinsecamente insostenibili e ingiusti, la crescita economica sia una fonte di disuguaglianza nella scarsità, e perciò vorrebbero cercare di sostituire l'attuale sistema economico con uno alternativo, di solito utopico e non ben definito; infine si fa eco ad idee di neoborbonici e di indipendentisti estremisti che dichiarano il loro rifiuto al Ponte quale prodotto dell'attuale Italia, del sistema istituzionale, volendo ritornare ad un mai esistito bellissimo mondo ottocentesco¹⁰.

Si radicano così idee e critiche che ignorano, o negano, che il Ponte provocherà una migliore integrazione territoriale, un incremento economico e del lavoro, la fine della separazione fra l'Italia, e così l'Europa, e la Sicilia, il posizionamento del Sud Italia al centro del Mediterraneo come Europa; idee e critiche che trascurano che il Ponte determinerà la maggiore sicurezza, efficienza e velocità del traffico, dei trasporti, ed otterrà, con la sostituzione mediante i treni di molti dei mezzi navali e stradali che ora si impiegano, la diminuzione di emissioni per passeggero o per tonnellata di merci trasportate, globalmente, anche con la riduzione del tempo di viaggio tra la Sicilia e la Calabria, del passaggio dello Stretto, la diminuzione di grandi quantità di emissioni; idee e critiche che ignorano dunque, o rigettano, anche l'effetto, il fine che per molti degli oppositori dovrebbe essere primario, la riduzione di quella CO2 che loro reputano inquinamento.

1.5 Il Ponte negazione dell'irrazionalità, del maltusianesimo e del neo maltusianesimo, delle errate teorie della scarsità

Il Ponte, nel superare quelle opposizioni, sarà negazione dell'irrazionalità, e così anche delle sbagliate supposizioni che sono poste alla base delle teorie del maltusianesimo¹¹ e del neo maltusianesimo¹², delle vacue infondate presupposizioni dei teorici della scarsità¹³, che vedono un mondo che avrebbe risorse troppo limitate e una umanità che avrebbe bisogni illimitati, un pericolo dalla demografia, di fatto tutto il contrario della realtà; esso sarà smentita degli errori di coloro che vorrebbero asserire che la Terra starebbe divenendo sempre più povera per colpa dell'uomo, che essa sarebbe danneggiata dall'attività umana per colpa

di quel sistema produttivo basato su conoscenza, invenzione e azione, che, quantomeno dalla rivoluzione agricola ed industriale¹⁴ e poi dalla rivoluzione elettrica ad oggi, è il nostro sistema di vita, il mondo contemporaneo.

1.6 Il Ponte negazione dello agire senza ragione, di dogmi irrazionali, antiscientifici, illiberali, dannosi, della falsa narrativa sul cambiamento climatico dovuto dall'uomo, della religione dell'ambientalismo tecnocratico.

Il Ponte infatti, frutto e insieme immagine dell'uomo che vuole conoscere ed agire con razionalità¹⁵, con i modi della scienza, e che è, e si sente, parte centrale e responsabile del mondo, dell'uomo che da sempre è creatore e rende il mondo di cui egli è parte, e l'intera umanità, più ricchi e sani¹⁶, sarà, in se stesso, negazione del pensiero antiscientifico, dei dogmi insensati, illiberali e dannosi, oggi prevalenti in Europa, di quel sedicente pensiero, quella follia ideologica pseudo ambientalista che uccide l'Europa¹⁷.

Esso sarà negazione dell'ambientalismo tecnocratico non equilibrato¹⁸, dell'ambientalismo estremo che è oggi una cupa religione¹⁹, adorata da una setta²⁰, una triste, oscura folle superstizione apocalittica²¹, basata sulla pseudoscienza del cambiamento climatico antropic²².

Il Ponte sarà implicitamente negazione delle sciocchezze per le quali il riscaldamento globale sarebbe colpa solo dell'uomo e sarebbe il solo problema dell'umanità, come hanno già negato tanti veri scienziati; sarà riconoscimento di quanto quel mito sia una questione politica, una scelta non scientifica, peraltro non sostenibile²³, che copre giganteschi interessi finanziari (Giaccio, 2017, 2022) ma anche un pensiero debole, non sano, un ambientalismo (pseudo) tecnocratico ma antiscientifico, divenuto la fede del Terzo millennio, fanatismo del catastrofismo, dell'apocalisse climatico, in realtà strumento di potere così forte che consente di determinare cambiamenti dell'intero sistema economico e di vita, come si vorrebbe con quel *European green deal* che comprende leggi europee, strategie di politica climatica ed energetica e strumenti per finanziare la trasformazione economica un nuovo sistema, che sta distruggendo la libertà e l'economia europee, come ha denunciato il presidente di Confindustria Emanuele Orsini²⁴ e confermato la stessa Presidente del Consiglio.

1.7 Il Ponte negazione di teorie pseudoscientifiche come la CO2 quale inquinante e le *ecological footprints*

Il Ponte, col suo essere oggetto, frutto ed attuazione di scienza e tecnica, con la sua razionalità, sarà dunque in sé negazione dei falsi e dannosi presupposti, della carenza di conoscenza e di verità, per le quali si scambia l'anidride carbonica, CO2, con un inquinante assoluto distruttivo del mondo, quando essa è il fondamento di tutta la vita sulla Terra²⁵ ed è semmai il vero inquinamento, e non la CO2, che noi dovremmo combattere²⁶.

Esso sarà negazione di errori e bugie che coprono ed alterano la realtà²⁷, come quelli denunciati già da migliaia di scienziati e professionisti²⁸, che causano

impoverimento e stravolgimento del pensiero e della vita stessa degli europei, per ottenere la riduzione del 5% delle emissioni, come previsto dal Protocollo di Kyoto, mentre questa riduzione avrebbe un impatto minimo sulla quantità totale di CO₂ atmosferica, riducendola solo dello 0,037%, una quantità totalmente irrilevante²⁹.

Il Ponte aiuterà (aiuta già) a distinguere la scienza, e chi segue scienza e ragione, dai culti superstiziosi, quali quello dell'incremento antropico delle temperature, dell'ambientalismo apocalittico³⁰ e a rammentare che <<Progresso, sviluppo e miglioramento delle condizioni ambientali vanno di pari passo: non si può quindi distruggere un modello economico funzionante perché con esso verrebbe giù anche la prospettiva di un miglioramento generale delle condizioni di vita, anche a livello ambientale>>. È solo attraverso l'azione individuale, lo sviluppo costante di nuove idee e la crescita economica che possiamo rendere il mondo un posto migliore, per noi e soprattutto per le future generazioni.³¹

*

Il Ponte sarà dunque espressione di un pensiero maturo, di un uomo che gestisce le capacità sue e della parte della natura che egli può gestire in modo equilibrato, elaborando progetti e creando strumenti ed opere che la rendono amica; e non per caso esso sarà posto nel luogo che è insieme tra i più meravigliosi e tra i più ostili rispetto all'uomo, nel quale la Natura è così difficile e pericolosa che nella letteratura, nell'immaginario dell'uomo da sempre è sito di mostri mortali³². Cioè superando questi terrori antichi e insieme quelli contemporanei esso sarà espressione del ritorno ad un uomo padrone di sé e del territorio, ad un pensiero razionale, positivo, aperto alla energia dell'uomo, alla cultura, alla scienza, alla tecnologia, al concetto stesso di sviluppo; uno spirito costruttivo, produttivo, buono. Il Ponte sarà dunque insieme opera che migliorerà la vita dell'uomo e il mondo in cui egli vive, ed espressione e prova di quel pensiero, di quella storia³³ e di quella scienza dell'uomo che negano ogni 'decostruzione'³⁴ ed ancor prima le superstizioni e truffe di coloro che elaborano e propongono teorie e calcoli fasulli³⁵, cui mancano dati e basi fondamentali³⁶, ignorando addirittura l'enorme energia che interviene nella Terra dal Sole e l'arricchisce³⁷, che è tale che non si può considerare la terra come un ambiente chiuso in sé, men che mai ritenerla oggetto in sé della seconda legge della termodinamica per valutarne un ipotetico degrado o sviluppo, per negare gli enormi possibili spazi di sviluppo, di crescita dell'economia, per proporre anzi la mortale, assurda decrescita.

Il Ponte sarà negazione anche di tutti i presupposti antiscientifici sui quali si basa quella 'climatologia' posta a supporto delle teorie sul riscaldamento globale antropogenico, che non è scienza **ma semmai** 'a joke'³⁸, un brutto scherzo che irrazionalmente ed incoerentemente vede e imputa l'uomo come responsabile del clima, dell'ambiente, del mondo, senza neanche riconoscergliene la centralità, quando *Non si può esigere dall'essere umano un impegno verso il mondo, se non si riconoscono e non si valorizzano al tempo stesso le sue particolari capacità di*

conoscenza, volontà, libertà e responsabilità (Papa Francesco, *Laudato si*, 2015).

2. Il Ponte avrà in sé natura e valore 'costituenti' - perché la Sicilia è Italia in Italia, Europa nell'Europa

2.1 Il Ponte è opera costituente dell'Italia e della Europa tra le 13 opere strategiche prioritarie dell'Unione europea

Il Ponte è l'opera che termina la riunificazione dell'intero territorio italiano fisicamente collegato, di una Italia per la prima volta così unita.

Esso già "nel 2003 figurava nella Short List di Van Miert tra le 13 opere strategiche prioritarie dell'Unione europea che sono elemento di qualificazione dell'intero sistema di connessioni dei principali assi tra regioni meridionali, grandi corridoi e nuovi mercati mediterranei"³⁹.

Esso, dunque, è parte ed attuazione della economia e della politica infrastrutturale dell'UE, per le quali "I trasporti sono cruciali ...: l'Europa non potrà crescere e prosperare senza buone connessioni. La nuova politica infrastrutturale dell'UE consentirà di realizzare nei 28 Stati membri una rete europea dei trasporti robusta e capace di promuovere la crescita e la competitività, che collegherà l'est all'ovest e sostituirà il mosaico attuale con una rete autenticamente europea"⁴⁰.

Ed esso lo è quale parte integrante, essenziale di quelle reti italiana ed europea che hanno un 'valore costituente' dello stesso progetto fondativo dell'Europa, della sua Unione⁴¹.

Il Ponte anche (ma non solo) per questo è oggettivamente, di fatto, opera di preminente interesse nazionale, come infatti è stato ora formalizzato all'art. 4 del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35 (v. capitolo 7 e ss.). Ed è evidente, anche perché espressamente così stabilito, dunque, che l'interesse circa il ponte non è tanto relativo alle sue singole specifiche prestazioni, alle sue performance, quale mera connessione solo tra Messina e Reggio Calabria, ma quanto elemento di importanza assoluta nella costruzione di un sistema italiano ed europeo nel quale non vi sia interruzione tra i territori, tra comunità, nel quale la Sicilia e l'intero Mezzogiorno, che sono Europa, Italia, siano centrali.

Cosicché, essendo questi gli interessi e i valori che riguardano il progetto, e considerato anche che il periodo nel quale il Ponte potrà rimanere utile è stimato precauzionalmente in 200 anni e che in quei due secoli i vantaggi permarranno e aumenteranno, non si può nemmeno voler valutare seriamente un rapporto costi benefici con i normali criteri e in relazione ai normali periodi: è evidente che esso dovrebbe essere attuato anche ove non vi fosse nemmeno il calcolo di quel guadagno immediato, quel vantaggio economico, quel forte equilibrio positivo tra costi e benefici che comunque vi sono e che permarranno e aumenteranno nel tempo (v. in seguito).

Il Ponte farà sì che la Sicilia sia ancor più Europa, sia ancor più nell'Europa, riproponga una sua centralità in essa, e permetta al contempo che il resto dell'Europa possa proiettarsi nel Mediterraneo, da questo nel mondo, inserendo il circuito ferroviario e stradale della Sicilia nel Corridoio Scandinavo - Mediterraneo della rete di trasporti Europea, che si connette e si incrocia a sua volta con gli altri corridoi europei (Mediterraneo, Reno Alpi, Baltico Adriatico)⁴². Il Ponte è infatti <<Indispensabile per realizzare l'alta velocità fino a tutta la Sicilia nell'ambito del grande Corridoio europeo Berlino-Palermo (per far diventare l'Europa più mediterranea e il Sud più europeo) ...⁴³.

2.2 Il Ponte anello della metropolitana d'Italia, d'Europa

Perfezionando la continuità dei sistemi ferroviari ad Alta Velocità/Alta Capacità, consentendo che possono arrivare in Sicilia

treni di ultima generazione, il Ponte parteciperà a creare la “metropolitana d’Italia”, d’Europa, come anche la città metropolitana di Messina e Reggio Calabria, la settima più grande in Italia, collegando i 515.224 abitanti di Reggio Calabria con i 236.962 di Messina, svolgendo un ruolo e formando un sistema che senza il Ponte finora non si sono compiuti, e che invece proprio in quanto completi e continui saranno generatori di una forte ripresa.

Esso determinerà un effetto ancora maggiore, un ancor più forte sviluppo economico, nei luoghi dove ancor non vi erano linee ferroviarie connesse alle reti italiana ed europee, dal momento che *“Nelle regioni meno ricche le città con stazione Av sono cresciute dell’8% contro lo 0,4% dei capoluoghi distanti più di due ore. Oltre sette punti e mezzo di differenza. La Tav pesa più del reddito pro capite. A conferma di una relazione fra Tav e Pil il dato intermedio delle città che non hanno stazione Tav ma distano un’ora dallo scalo: 8% nelle regioni ricche, 6% in quelle povere”*.⁴⁴

Il Ponte, completando la rete, la catena di trasporto dell’UE, la TNT-T scandinavo-mediterranea che va dalla Valletta e Palermo fino alla Finlandia, ad Helsinki, consentirà di sentirsi parte di una comunità europea alle numerose città che ne configurano, nell’intero sistema, nell’intera catena, i singoli anelli significativi (in Finlandia: Helsinki e Turku; in Svezia: Stoccolma, Malmö; in Norvegia: Oslo; in Danimarca: Copenaghen; in Germania: Amburgo, Hannover, Brema, Berlino, Lipsia, Norimberga, Monaco di Baviera; in Austria: Innsbruck; in Italia: Bolzano, Trento, Verona, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Catanzaro, Messina, Palermo; a Malta: Valletta).

Esso darà finalmente un vero senso a questa rete, che con la sua continuità gioca *“un ruolo fondamentale nel facilitare lo spostamento agevole ed efficace delle persone e delle merci all’interno dell’UE. Collegando ferrovie, vie navigabili interne, rotte di navigazione marittima a corto raggio e strade che collegano centri urbani, porti (marittimi e interni), aeroporti e terminal, la politica garantisce l’accesso a opportunità di lavoro, servizi essenziali e promuove il commercio e la crescita economica. Essa rafforza la coesione economica, sociale e territoriale dell’UE stabilendo sistemi di trasporto senza soluzione di continuità che eliminano lacune fisiche, ostacoli e collegamenti mancanti. Inoltre, la politica TEN-T mira a ridurre l’impatto ambientale dei trasporti migliorando la sicurezza e la resilienza della rete”*.⁴⁵

Di per sé, dunque, il Ponte ha un’importanza grandissima, enormemente maggiore rispetto a quella dei pochi chilometri che formano il passaggio dall’isola al resto del continente, dei finanziamenti che saranno necessari per realizzarlo: **un’importanza, appunto, ‘costituente’**⁴⁶.

Il Ponte potrà infine consentire di far riscoprire e comprendere lo stesso essere, la stessa anima del continente, che anche per l’Europa, come Goethe (*Viaggio in Italia*) diceva essere per l’Italia, *“È in Sicilia che si trova la chiave di tutto”* e che è in questa e nel Mezzogiorno d’Italia e nel Mediterraneo che essa Europa può rinascere come è nata.

2.3 Un progetto eccezionale, una grande opera d’arte

Quale progetto il Ponte sullo Stretto di Messina e Reggio Calabria è innanzitutto un eccezionale prodotto del pensiero e della conoscenza, frutto del più elevato e moderno livello della tecnica, della ingegneria e dell’architettura, e sarà, in tutti i sensi, una grandissima opera d’arte; opera che è parte di una enorme rete infrastrutturale e portuale, che supera il continente, senza la quale la rete non è completa; opera che è perno e cerniera delle altre minori opere che alla rete si connettono, e si conetteranno, che essa rende significative e trascina e spinge a realizzare.

Anche sotto questo profilo, in questo ambito, il Ponte però non è solo questo, ma è molto, molto di più: mentre è il simbolo di un futuro costruttivo e aperto, di un ritorno dell’Italia ad una cultura positiva dell’uomo, del fare, esso è alto emblema dell’architettura e della ingegneria che *hanno nel loro Dna l’obiettivo di adomesticare, conciliare, trasformare l’ambiente naturale* (Alfonso Femia), nelle quali si giunge a *‘Fare ponti tra le culture e condividere i cuori’* dovendosi attenere alla *‘triade di Vitruvio: utilitas, firmitas e venustas, cioè utilità, solidità strutturale e bellezza’* (Enzo Siviero), realizzando *«... una magia, i muri non vanno costruiti, i ponti sì e farlo è bellissimo, è un gesto di pace»* (Renzo Piano); esso è, più che ogni altro, non *«... solo una congiunzione di un punto A con un punto B, ma è l’essenza dell’umanità. È un’esperienza spirituale, perché include tutte le esperienze spirituali che le persone vivono mentre lo attraversano. Non è solo un segmento, il Ponte, ma tutto ciò che può rappresentare in termini di comunità, è un luogo di incontro e di socializzazione»*. (Daniel Libeskind, citando Heidegger).

Sotto il profilo dell’ingegneria e dell’architettura col Ponte si ritorna *‘ad una tradizione d’eccellenza del pensiero progettuale italiano, quello dei Morandi e dei Musmeci, dei Nervi e dei Piano’, con considerazioni che ci fanno anche domandare ‘per quale motivo dovremmo considerare con sfiducia le capacità delle aziende candidate a costruire l’opera, le stesse che all’estero realizzano progetti forse ancora più complessi’* (Massimo Røj), dal momento che *“A Malmö hanno costruito il collegamento fra la Danimarca e la Svezia ed in giro per il mondo, compreso Singapore ci sono collegamenti molto più complessi. Invece da noi non è stato fatto. Possiamo passare una vita a chiederci se il ponte va fatto o no. Il ponte è necessario per collegare l’Italia all’Italia, perché la Sicilia è Italia, non è un’altra cosa.”* (Massimiliano Fuksas, che reputa il rapporto con il territorio la cosa più interessante del progetto).

E il Ponte ravviverà innanzitutto Europa e Sicilia, le due regioni in cui esso sarà, per prime le coste dello stretto, le relative città e collettività, dal momento che *“Le città nascono attorno ai fiumi o comunque vicino all’acqua. Da lì si determina lo sviluppo complessivo. Praga Budapest Lucerna Parigi Londra, ..., ma la stessa Roma e le molte città d’acqua ne sono testimoni. E che dire di Brooklyn a New York o del Golden Gate di San Francisco? Essi sono oggetti di un turismo straordinario... Io credo che con la realizzazione del Ponte e una sana ed efficace visione del futuro l’area dello stretto estesa a Calabria e Sicilia potrebbe diventare una Dubai (dove il clima è orribile il mare è pessimo e tutto è artificiale), densa di storia di cultura di natura e di genti straordinarie, con clima e mare incomparabili”* (Enzo Siviero)⁴⁷.

2.4 Il Ponte come inizio e motore di rilancio e riforma – riproponendo l’uomo e il sistema del fare, l’economia della collaborazione, lo stato innovatore

Il progetto del Ponte è un grande investimento culturale, scientifico, prima che economico-finanziario, per un futuro che avrebbe già dovuto essere oggi, se non ieri, espressione ed emblema della volontà di fare.

La sua realizzazione darà una grande opportunità per

promuovere un rilancio dell'Italia fattiva, partendo dal Sud Italia, in modo da ridare vita costruttività e produttività anche all'Unione Europea, che è da riformare, come avevano spiegato i più grandi economisti già nel 1998 (Franco Modigliani, Jean Paul Fitoussi, Beniamino Moro, Dennis Snower, Robert Solow, Alfred Steinherr e Paolo Sylos Labini) nel loro Manifesto contro la disoccupazione nell'Unione Europea⁴⁸, come in relazione alla moneta unica avevano notato anche i premi Nobel Milton Friedman, Amartya Sen, Joseph Stiglitz, Paul Krugman, Christopher Pissarides (inizialmente sostenitore dell'euro) e James Mirrlees, come aveva rilevato pochi anni dopo Joseph E. Stiglitz⁴⁹.

L'Unione è infatti da riformare per alcuni dei motivi già così autorevolmente da tempo spiegato, ed ora anche perché, come ha dichiarato Mario Draghi nel suo report sulla competitività e nella presentazione di esso alla plenaria del Parlamento europeo a Strasburgo (9 9 2024) "*L'unico modo per diventare più produttiva è che l'Europa cambi radicalmente*"; da riformare in modo così rilevante (se non radicale) da dover usare un finanziamento pubblico europeo che Draghi calcola della dimensione di 800 miliardi per ogni anno; da riformare assumendo un debito comune che sarebbe non « per la spesa pubblica generale o per i sussidi», ma «*per realizzare gli obiettivi fondamentali per la nostra futura competitività, «sui quali abbiamo tutti già concordato*»; cosicché «*Se ci si oppone alla costruzione di un vero mercato unico, all'integrazione del mercato dei capitali e all'emissione del debito comune, ci si oppone ai nostri obiettivi Ue*».

Con le infrastrutture per il Sud, e così col Ponte, l'Italia potrà, e dovrà cambiare, per prima: se non frenata da follie di economisti neoclassici fanatici dell'austerità o da ignoranti terrorizzati dalla inesistente apocalisse climatica, l'Italia infatti può rilanciarsi perché "*...ha un tessuto di imprese molto innovative che sono ai massimi livelli globali. È vero che si tratta di piccole e medie imprese ma hanno un livello di competitività molto elevato. Sono agili, preparate, internazionali, nel tessuto produttivo c'è molto fermento, in Italia accade quello che accade negli USA dove non ci sono solo le big tech ma uno stuolo di piccole realtà di rilievo*" (così Stiglitz al Forum The European House Ambrosetti di Cernobbio 2024).

*

Il Ponte è dunque anche una prima, ma concettualmente molto importante, spinta a riformare, col territorio, il nostro Stato, valutando anche le opportunità che possono offrire l'ipotesi di autonomia, fors'anche preparando tali relazioni tra le Regioni di una Macroregione del Mediterraneo occidentale che possano pervenire ad una potenziale istituzione comune⁵⁰.

Una riforma dell'ordinamento, delle istituzioni, da attuare innanzitutto riproponendoli come conoscenza, rappresentazione, espressione e cura del popolo e del territorio, ricerca di sviluppo nell'uguaglianza; riforma circa la quale il Ponte potrà essere momento di rilievo, spinta di rinnovo di un intero sistema verso il fare, verso un aumento della creazione e diffusione di quella 'produzione' che "*consiste nel combinare materiali e forze che si trovano alla nostra portata.*

Produrre altre cose o le stesse cose in maniera differente, significa combinare queste cose e queste forze in maniera diversa", attivando un ciclo che porta all'efficienza, allo sviluppo, tramite l'innovazione (Joseph Alois Schumpeter) mediante una produzione innanzitutto di pensiero, di trasmissione, di comunicazione di idee e capacità, infine di prodotti e servizi creativi.

Il Ponte potrà farlo essendo momento di riavvicinamento della nostra economia, della stessa nostra scienza sociale del momento attuale e della proiezione futura, di un possibile sistema di economia sociale, di un pensiero che, senza negare il valore del mercato⁵¹ ed anzi riconoscendo che questo valore è aumentato con "*la molteplicità di offerte tra cui può scegliere attentamente e criticamente, grazie anche a un livello di istruzione più elevato e alla maggiore possibilità di acquisire informazioni su diverse piattaforme*"⁵², al contempo non cada negli errori dannosi dei sostenitori radicali del mito della 'mano invisibile', della c.d. dottrina *neoclassica o marginalista* (Giuseppe Di Taranto, 2005); proiezione verso un sistema che riconosca meglio la naturale funzione e responsabilità dell'imprenditore di aumentare la economia, i profitti⁵³, ma al contempo assuma "*una visione dell'impresa azionaria che prescinde dall'interesse della compagine sociale ed in particolare prescinde dall'interesse alla remunerazione periodica dell'investimento e punta invece alla persistenza dell'iniziativa*"⁵⁴, abbracci anche un'idea meno lontana dal concetto dell'economia civile, dell'economia della collaborazione e reciprocità di Antonio Genovesi⁵⁵, che può dare anche i migliori risultati nell'economia; rendendo un avvicinamento al principio di John Nash⁵⁶ e (forse) a parte del pensiero di Richard Thaler, alla sua teoria delle sue 'spinte gentili' (la *nudges theory*) e la visione dell'uomo naturalmente 'empatico' (come ormai è provato essere tale anche dalle neuroscienze⁵⁷, creando il mercato del 'villaggio globale' aperto).

Il Ponte attuerà così una spinta 'gentile' verso una comunità che potrà procedere *nel rispetto di norme di reciprocità e senso di obbligazione allargati alle relazioni impersonali* per formare con infrastrutture un sempre migliore capitale sociale pubblico⁵⁸, ovvero «*una struttura di relazioni tra persone, relativamente durevole nel tempo, atta a favorire la cooperazione e perciò a produrre, come altre forme di capitale, valori materiali e simbolici ... struttura di relazioni [che] consta di reti fiduciarie formali e informali che stimolano la reciprocità e la cooperazione*»⁵⁹.

Esso potrà spingere così verso un sistema *la cui condizione è un diffuso sentimento di fiducia verso gli estranei*", in una inversione rispetto a quanto accaduto nel periodo recente, nel quale questa propensione e il relativo capitale sociale, invece, da noi non sono aumentati, così che ora, in particolare nel Mezzogiorno, *È questa forma specifica di capitale sociale che è deficitaria e che, d'altra parte, viene indicata come strategica per il benessere di una società e per le sue possibilità di sviluppo*"⁶⁰; e lo farà provocando uno sviluppo che è "*allargamento dello spazio della libertà*" (Sen, 2000, p. 83).

Il Ponte, anche tramite lo stesso suo essere oggetto di società e più precisamente di società *in house*, potrà così indirizzare (in qualche modo, riportare) ad una visione dell'impresa e della società azionaria; un pensiero che meglio riconosca il ruolo fondamentale di quelle quali istituzioni, e così il valore della persistenza dei loro fini, scopi ed oggetti, del perseguimento e del raggiungimento dell'iniziativa sociale, rispetto al mero interesse della compagine societaria ai dividendi alla remunerazione periodica dello investimento⁶¹.

Un pensiero che miri a giustizia sociale e dignità del lavoro, a sani relazioni umane all'interno di una comunità e in un territorio culturalmente omogenei e economicamente autonomi⁶², che tenga conto anche di quanto compreso circa i rapporti tra

società e costi di transazione⁶³, il positivo agire di questi profili dell'economia per l'innovazione e l'efficacia del mercato, come anche per la collaborazione tra imprese, e così l'importanza delle istituzioni nel determinare i comportamenti economici e sociali nell'economia neo-istituzionalista, nella teoria economica *"of human behavior combined with a theory of the costs of transacting. When we combine them we can understand why institutions exist and what role they play in the functioning of societies. If we add a theory of production we can then analyse the role of institutions in the performance of economies."*⁶⁴

2.5 Il Ponte è opera di uno Stato fattivo capace di innovazione

Il Ponte, col suo essere opera tecnologicamente e architettonicamente avanzata e insieme parte della struttura fisica, giuridica e concettuale dello Stato, della sua costituzione, del suo territorio, come delle sue strutture ed infrastrutture, è, e sarà, così anche espressione di uno Stato che è strumento fattivo capace di innovazione⁶⁵, capace anzi, ove sia necessario, od utile, di 'essere impresa', capace di essere l'ente primario che, attuando il suo ruolo di realizzatore delle infrastrutture necessarie⁶⁶, collabora a creare, a partire dal Mezzogiorno, una forte «economia reale», nella quale perizia organizzativa e razionalità produttiva e capacità economico-finanziaria si applichino a tutti i settori. Oggetto ed espressione dunque di uno Stato che agisce andando oltre il pensiero e il sistema dei soli interventi finanziari, dei sostegni reddituali, di quell'assistenzialismo che soprattutto da ultimo ha mortificato i cittadini, in particolare quelli del Mezzogiorno, e svalutato le loro ricche e qualificate risorse umane, ignorando la dignità del lavoro, ignorando che *"Il lavoro è la vocazione dell'uomo ricevuta da Dio alla fine della creazione dell'universo. E il lavoro è quello che rende l'uomo simile a Dio, perché con il lavoro l'uomo è creatore"* (Papa Francesco, 1 maggio 2020); che il lavoro è una dimensione fondamentale dell'esistenza umana e che, attraverso il lavoro, l'uomo realizza se stesso e contribuisce al progresso della società (San Giovanni Paolo II, "Laborem Exercens" 1981); ignorando il suo essere strumento per la realizzazione dell'uomo e lo sviluppo della società, per la creazione e la costruzione di una società più giusta⁶⁷; trascurando il valore primario di quel lavoro che è base della nostra Repubblica, della nostra Costituzione (art. 1), del nostro sistema sociale che (a torto o ragione) vede l'uomo anche *come una forza cosciente che organizza mezzi in vista della produzione di scopi*.⁶⁸

Il Ponte, insomma, è strumento ed inizio della promozione e attuazione dell'attività di uno Stato che collaborerà, a partire da esso, a far rinascere il Sud, ad attuare la necessaria integrazione di sistema, tra pensiero e economia, tra agricoltura, industria, turismo, logistica e infrastrutture ed opere pubbliche, in una prospettiva, in una cultura, che si radichi nel paese, in Europa e nel Mediterraneo⁶⁹.

2.6 Il Ponte nell'agenda dell'ONU

Il Ponte sarà così espressione chiave dell'auspicato ritorno a quelle opere che sono base dello sviluppo economico, della formazione di un capitale pubblico durevole presente nel territorio, del benessere sociale, di quelle infrastrutture che non per caso sono, con imprese ed innovazione, l'obiettivo 9 tra i 17 dell'agenda dell'ONU per il 2030: *Costruire un'infrastruttura resiliente, promuovere la industrializzazione inclusiva e sostenibile e sostenere l'innovazione. Gli investimenti in un'infrastruttura sostenibile e nella ricerca scientifica e tecnologica favoriscono la crescita economica, creano posti di lavoro e promuovono il benessere*.

2.7 Allontanandosi dalla Tangentopoli eterna dei giustizialisti, dai parametri dell'economia neoclassici e dal mito della concorrenza, dalle follie dell'apocalisse del clima

Il Ponte sarà segno del rientro dell'Italia in un mondo reale, vivo, nuovo e ricco, come sta divenendo il mondo globale al di fuori della stanca Europa; un mondo che cresce e aumenta il benessere degli abitanti e sta diventando più ricco anche per le moderne infrastrutture e grazie a queste, *cosicché si è aperto un ampio divario nel PIL tra l'UE e gli Stati Uniti, guidato principalmente da un rallentamento più pronunciato della crescita della produttività in Europa* (Mario Draghi, *rapporto sulla produttività 2024*).

Il Ponte sarà uno dei mezzi per affrontare energicamente e superare la stasi e i problemi da tempo nati nel nostro paese, prima con il prevalere delle culture del giustizialismo, dell'assurda 'Tangentopoli eterna' nella quale il termine 'lavori pubblici' era inteso quale sinonimo di reato, tale da essere oggi pervenuta ad essere, come denuncia l'odierno ministro della giustizia, *eccessiva infondata valutazione di una corruzione "percepita" che esalta nella comunicazione vizi e reati e nasconde una molto minore corruzione "reale"*; un sistema nel quale si è così affondata la credibilità del paese nel rating internazionale sulla legalità, ma ancor prima, e soprattutto, si è preferito il 'non fare' per evitare il rischio che si verificassero reati, scelto l'ignavia all'agire energicamente anche per prevenire gli stessi rischi; un sistema col quale si sono resi innanzitutto i soggetti pubblici simili al servo che ha nascosto il talento nella terra per paura di perderlo, anziché renderlo fruttuoso, strumento di ricchezza, di crescita: servo "malvagio e pigro", il cui talento viene tolto e dato a chi ne ha di più, mentre lui viene gettato *"nelle tenebre di fuori; là sarà pianto e stridore di denti"* (Matteo 25:30).

*

Il Ponte sarà strumento per riaccendere le capacità economiche, tecniche ed umane, accantonate, se non perdute, in quel lungo periodo nel quale l'economia si è allontanata dai principi di socialità, di sviluppo, *"al posto degli uomini abbiamo sostituito numeri e alla compassione nei confronti delle sofferenze umane abbiamo sostituito l'assillo dei riequilibri contabili"*⁷⁰.

Esso parteciperà ad allontanarci da quel sistema di fatto recessivo cui hanno concorso a trascinarci economisti neoclassici - seguaci *"... di un paradigma dominante fondato sulla allocazione ottimale delle risorse attraverso la teoria libero-concorrenziale"*, che *"impedisce alla scienza di riconoscere gli errori nella struttura del sistema finanziario"*⁷¹, ed è tale che da troppo tempo *"Non si può non prendere atto di un recente riflusso neoliberalista, ma è difficile individuarvi un apporto intellettuale innovatore"*⁷².

Il Ponte ci aiuterà a prendere distanza da quella politica economica che è basata eccessivamente su teorie mito quali quella della mano invisibile e quella della concorrenza quale modello ottimo accettati in Europa e nel nostro stesso paese; teorie che sembrano aver fatto ignorare, oltre che i concetti dell'economia civile, della collaborazione, quelli non così antichi, Keynesiani e quelli più recenti, come anche l'insegnamento del Nobel John Nash (v. in nota), che

ha superato il pensiero di Adam Smith - per il quale, *"l'ambizione individuale serve al bene comune"* e *"il risultato migliore si ottiene quando ogni componente del gruppo fa ciò che è meglio per sé"* - dimostrando che invece *"il risultato migliore si ottiene quando ogni componente del gruppo fa ciò che è meglio per sé e per il gruppo, secondo la teoria delle dinamiche dominanti"*.

Esso, nel suo essere strumento di collegamento tra terreni e tra uomini, suggerirà implicitamente una critica a quelle teorie che hanno fatto dimenticare che la cooperazione non conflittuale raggiunge risultati migliori a quella conflittuale, che, come anche gli studi di neurologia e di psicologia (v. in nota) hanno dimostrato, la attività e valutazione sociale volta a preferire comportamenti collaborativi è "innata" nell'essere umano e si fonda sul concetto di *"biological adaptation"*: ossia, che per vivere meglio è necessario che l'uomo impari a vivere meglio insieme, a rapportarsi meglio e in maniera più collaborativa con gli altri uomini (v. nota). Nonostante sia evidente che la cooperazione offra più vantaggi della concorrenza, infatti, finora la concorrenza è rimasta principio cardine, di fatto troppo spesso, se non sempre, unico⁷³ dell'Europa.

Il Ponte ci aiuterà poi a cancellare, si spera per sempre, l'altro, ancor più irrazionale, mito economico, quello dell'austerità, a lungo motivata soprattutto contando sulla -inesistente - 'austerità espansiva' (già in sé un ossimoro), che nel fermare l'economia avrebbe dovuto attrarre investimenti; una illogicità che alcuni (quorum ipse) non hanno mai compreso, non comprendendosi per quali aspettative, e con quali effetti, se non di povertà, essa avrebbe dovuto indurre. Mito che infatti avrebbe dovuto essere provata mediante calcoli che sono poi stati dimostrati 'gravemente errati', se non falsi⁷⁴. Esso ci aiuterà ad allontanarci da quel sistema neoclassico che era stato promosso, per non dire imposto, e gestito dai monetaristi della stessa scuola e dai teorici della austerità espansiva, in parte attuata con le norme europea, col trattato di Maastricht (1992), col patto di stabilità e crescita (1997), col fiscal compact (2012), in particolare in Italia con i provvedimenti del governo Monti (2011-2013), i tagli alla spesa pubblica, le riforme delle pensioni e gli aumenti delle tasse, la c. d. Spending Review (2012). Norme e provvedimenti che hanno determinato l'aumento della disoccupazione, la riduzione dei consumi e delle entrate pubbliche, l'aumento delle disuguaglianze sociali, come peraltro non potevano non fare⁷⁵.

Il Ponte invece potrà esser motore d'accensione che riattivi l'economia quasi bloccata con gli errori economici rammentati e nelle recenti congiunture, con la doppia recessione del 2008/09 e del 2011/13, con la crisi del Debito Sovrano Europeo 2010-2012, con l'assurdo arresto dell'intera economia, per non dire del pensiero e della vita dell'uomo, il non meno assurdo terrore connesso⁷⁶, e la recessione globale del periodo della pandemia, che ha attuato già di per sé una contrazione del PIL mondiale del 4.4% nel 2020⁷⁷.

Esso sarà l'immagine del superamento di quelle crisi, nel complesso più gravi di quella del 1929, i cui effet-

ti sono ancor oggi ben lungi dall'essere terminati, come gli enormi indebitamenti che si sono poi dovuto causare. Crisi che hanno gravemente danneggiato l'Italia e soprattutto proprio il Mezzogiorno, le regioni ove il Ponte sarà, accentuandone le debolezze strutturali del sistema produttivo, anche nel confronto con il resto del Paese aumentandone i già gravi divari⁷⁸; crisi, e fenomeni connessi, che hanno reso più urgente che mai affrontare l'antica questione meridionale con forti iniziative ed energie anche per far ricrescere, con l'economia del Sud, quella dell'intera nazione, che non si rilancerà se non si diminuiranno le inuguaglianze (Stiglitz, 2014).

3. Il Ponte quale "ponte del mediterraneo", di una 'piattaforma dello scambio', negazione della 'sicilitudine' e dell'insularità, importante per affrontare la "questione meridionale"

Già nella sua ideazione il Ponte esalta ed attua le grandi qualità e potenzialità, anche geopolitico-economiche, del Sud in genere, della Sicilia in particolare, ampliandone, arricchendone l'identità del popolo⁷⁹. Esso farà sì che il Sud intero *possa, e debba, guardare fuori di sé. Deve pensarsi per quello che rappresenta in dimensione più ampia: una grande piattaforma mediterranea dello scambio, dello sviluppo, del progresso. Con il mare di mezzo che ha riacquisito la sua centralità, non solo sul piano economico, ma sul terreno geopolitico globale, il mezzogiorno d'Italia è, naturaliter, lo snodo di una nuova stagione di innovazione, nella strategia di sviluppo che "deve" investire il Maghreb, il MO, i Balcani, ed attraverso Suez l'intero bacino indorientale. Consentirà che il decollo di questo scaturisca, come deve scaturire dalla realizzazione di un progetto di ampio respiro. Il Sud come "Ponte mediterraneo". E il suo emblema dovrà essere il ponte sullo stretto, l'opera più ardita mai pensata dell'ingegno umano. "L'attrattore strano" destinato a generare decine di migliaia di posti di lavoro, a rilanciare la siderurgia, la meccanica, l'edilizia, la chimica. A portare nel nostro Sud migliaia di viaggiatori per vedere il simbolo sublime di un'umanità che si congiunge, si unifica e progredisce.*⁸⁰

Il Ponte al contempo già contrasta e nega nella maniera più radicale quella «sicilitudine», quella separatezza che sono limiti storici, sociali, economici, culturali, politici, spesso ancor prima psicologici, di troppo ampia parte della Sicilia e dei siciliani. Limiti che si sono formati, sono 'nati', in quella grande e bellissima terra che spesso è stata, e si è sentita, colonia, anche quando vi erano il regno delle Due Sicilie, fino a far nascere e rendere maggiore che nel resto del Sud quella che alcuni siciliani definiscono una contraddittoria 'arroganza vittimistica'⁸¹. Eao già nella sua ideazione mira infatti a eliminare in maniera radicale quella insularità che già la Costituzione del 1948 contemplava all'art. 119 c. 3 attuando un chiaro e puntuale riferimento ai territori in condizione di insularità ed al Mezzogiorno (distintamente considerati), dal punto di vista geografico, economico e sociale⁸²: una situazione di svantaggio ormai universalmente riconosciuta⁸³ già definita tale dalla stessa Costituzione e dalle Corti Supreme; situazione riconosciuta anche, fin dal 1953, dalla sentenza dell'Alta Corte per la Regione Siciliana, relatore Don Sturzo, più di recente dalla sentenza della Corte costituzionale⁸⁴. Svantaggio riconosciuto ora dal nuovo art. 119, VI, della nostra Costituzione (*"la Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità"*), dalla Risoluzione del Parlamento europeo del 7 giugno 2022 sulle isole dell'UE e la politica di coesione: situazione attuale e sfide future (2021/2079 (INI) (www.europarl.europa.eu/doceo/document/I0po9òA-9-2022-0225_IT.html)).

4. Recupero dello svantaggio dall'insularità, che grava sulla Sicilia per oltre 6 miliardi di euro l'anno

Il Ponte consentirà di ridurre fortemente, se non di recuperare totalmente, una situazione di svantaggio che determina un onere, un costo sociale culturale e politico globale, che sotto il profilo economico la Regione Sicilia ha così calcolato in un valore un po' maggiore di sei miliardi di euro l'anno, anche grazie all'istituto di ricerca Prometeia, che ha anche spiegato come «il gap della Sicilia in termini di maggiori costi di trasporto è particolarmente evidente, in quanto rappresenta la regione italiana con il costo medio più alto». ⁸⁵ Esso anzi a lungo è sembrato costituire in questo contest, fino a qualche tempo fa, la "Unica eccezione: le risorse destinate al ponte sullo Stretto che costituisce, invero, un oggettivo strumento di riequilibrio della marginalità insulare della Sicilia" (Armao, 2017, cit.), e farà sì che la Sicilia non sia più "tra i casi studio considerati, l'isola che presenta il più elevato potenziale di collegamento tra quelle che oggi non posseggono un collegamento stabile con la terraferma e il suo rapporto popolazione/distanza... molto superiore a quello di diverse isole che posseggono già un collegamento stabile"⁸⁶; il Ponte anzi farà sì che la Sicilia, con i suoi circa 5 milioni di abitanti e la sua dimensione rilevante, la sua ricca cultura e la sua forte identità, più che bimillenarie, veda finalmente soddisfatta la sua "esigenza di connessione con il resto d'Italia e dell'Europa Unita, che è mortificata dalla scarsa qualità delle infrastrutture di collegamento, tra le quali ... la mancanza di un attraversamento stabile dello Stretto di Messina"⁸⁷.

E il Ponte determinerà un forte rilancio anche della Calabria e delle regioni a quella confinanti, anzi dell'intero Sud, dal momento che consentirà, anche mediante l'alta capacità, il trasporto dei servizi e merci ivi prodotti verso la Sicilia e tramite i porti del Sud verso il resto del mondo, e l'arrivo nel Sud peninsulare di merci e beni siciliani e del resto del mondo, anche attraverso gli stessi porti siciliani.

5. Il pensiero degli economisti del Comitato Tecnico scientifico dell'Intergruppo parlamentare "Sud, aree fragili e isole minori"

Così si pronunciano al riguardo gli economisti di rilievo membri del Comitato Tecnico scientifico dell'Intergruppo parlamentare "Sud, aree fragili e isole minori"⁸⁸: per Vito Umberto Vavalli "La disponibilità di maggiori risorse economiche e finanziarie derivanti dall'esecuzione e poi dalla gestione e manutenzione del Ponte determinerà un miglioramento strutturale del sistema e si accompagnerà ad un miglioramento del merito creditizio delle imprese locali, che trasmetterà impulsi positivi fino alle famiglie. A questa migliore condizione si aggiungerà un ulteriore elemento, latente, difficile da determinare ma rilevante soprattutto nelle regioni interessate, che hanno ampie potenzialità di sviluppo tuttora inespresso. Il più favorevole scenario economico interregionale abiliterà infatti attività produttive e di servizi incrementali, con manifestazione di ulteriori effetti anche su quelle iniziative che non sarebbero mai diventate economiche in carenza di infrastrutture, oltre a quelle che possiamo definire come interstiziali. È ragionevole attendersi, dunque, un vantaggio competitivo addizionale dei territori toccati dagli investimenti, partecipi direttamente o indirettamente alla realizzazione, con esternalità positive in grado di riverberarsi anche sugli operatori che beneficeranno delle ricadute sulle altre aziende che già innervano il tessuto economico locale. Indubbia, infine, l'azione di contrasto ai fenomeni di emigrazione tipiche di quelle zone del Paese."

Per Giovanni Barretta, poi ... il Ponte sullo Stretto costituisce davvero, sotto il profilo tecnico-economico e della ricaduta sociale che esso potrà determinare, quella grande opera in grado

di rilanciare le sorti dell'intero Mezzogiorno. Ciò sia per gli effetti positivi che si produrranno sui territori direttamente interessati dall'attraversamento della infrastruttura, che per quelli che, conseguentemente, si genereranno sulle reti complementari di interconnessione nelle altre macro e micro aree contermini. Il Ponte potrà essere un volano, un acceleratore formidabile di sviluppo, non solo per la Calabria e la Sicilia, ma per tutto il Mezzogiorno, comprese le sue aree interne e più fragili, favorendo la nascita di un sistema integrato di sviluppo. Ma anche il sistema industriale del Nord se ne avvantaggerà; basti pensare ai benefici economici per le imprese di Piemonte, Lombardia, Lazio, Emilia Romagna e Veneto per i settori Manifattura, Costruzioni e Servizi alle imprese che sono i tre comparti, intensamente presenti in queste regioni, maggiormente impattati dalla costruzione della grande opera. Nel quadro delle grandi reti di collegamento europee: il Ponte potrà connettere la Sicilia con l'Italia peninsulare e portare finalmente a compimento il corridoio europeo Scandinavo /Mediterraneo. Oggi, invece, la Sicilia è rimasta un'isola e, nonostante la sua ampia superficie e la numerosa popolazione presente, è ancora largamente emarginata dal resto del Paese che, a sua volta, ha rinunciato finora a fare di essa il vero trampolino di lancio per l'accesso privilegiato al bacino del versante meridionale del Mediterraneo e delle sue immense opportunità di relazioni politiche, economiche e commerciali.

La Sicilia, peraltro, ha il non felice primato di essere rimasta l'unica isola al mondo con più di 100.000 abitanti, separata dal continente da 3 km di mare, a non avere con questo il collegamento diretto di un ponte."

In più recente interlocuzione avuta sul punto, in vista della predisposizione del presente lavoro, lo stesso economista **Giovanni Barretta** ha poi aggiunto: "Sul piano della fattibilità economica e finanziaria del progetto di realizzazione del "Ponte sullo Stretto", talune criticità vengono ravvisate nella discrasia temporale esistente fra le diverse analisi costi/benefici svolte, che nella generalità dei casi si proiettano su un orizzonte in media di circa 30-50 anni, rispetto ad un'opera che si prevede possa avere una durata strutturale di c.a. 200 anni (con le necessarie manutenzioni e adeguamenti periodici). Orbene, a mio avviso, un'analisi costi/benefici con orizzonti temporali più ampi di quelle finora eseguite, risulterebbe - comunque - poco attendibile, tenuto conto di elementi e variabili qualitativi e quantitativi che oltre quel traguardo è difficile stimare, oltre che di nuovi (ed oggi non conosciuti), che, naturalmente, si determineranno in conseguenza dell'evoluzione della società e degli stili di vita.

Una notazione comprensibile, ma non condivisibile, anche perchè non chiarisce come si potrebbe dare una più corretta valutazione del cespite-strumento di produttività ponte, del fatto che la sua vita utile prevista è enormemente maggiore del termine usato per la analisi costi-benefici), che il valore reale del ponte, quindi, è molto maggiore della pur positiva valutazione attuata con i correnti parametri delle analisi costi-benefici, e che ciò è del tutto evidente e chiaro (capitolo 12).

Coerentemente infine Vavalli, in analoga discussio-

ne intervenuta nella preparazione della serie di scritti inseriti nello Speciale Ponte di CentroSud24, ha così concluso:

“Le posizioni che esprimono contrarietà al ponte sullo stretto di Messina si basano essenzialmente sulla trasformazione dei punti di attenzione in ostacoli o impedimenti. Spesso partono dall’assunto che non bisogna cambiare nulla perché è rischioso. Ma se questo fosse il metodo più desiderabile, e dunque da adottare, vivremmo ancora nelle caverne; non mi sembra ragionevole”; e “appare strano che taluni maître à penser non considerino il fatto che una Sicilia stabilmente interconnessa con lo Stivale – e al contempo sistemata/rafforzata nelle infrastrutture viarie, ferroviarie e portuali – dischiuda prospettive e determini riflessi decisivi per procedere verso la risoluzione della “questione meridionale”.

6. Il Ponte è porta verso il mondo, pone il Sud in competizione col Northern Range, è centrale per la strategicità del Mediterraneo

Il Ponte riconnetterà in modo stabile la Sicilia, madre dell’Europa, a questa, e l’Europa a quella Sicilia, che, mentre per la ricchezza storica e culturale è già in sé un universo, come diceva Fernand Braudel *‘un continente in miniatura’*, mentre per definizione, per posizionamento geopolitico, è centro del Mediterraneo, inserita totalmente nel mare, e insieme aperta al mondo con i suoi 7 aeroporti e con i 6 porti più grandi⁸⁹.

Grazie al Ponte infatti i porti, gli aeroporti e la logistica siciliani e del Sud diverranno più che mai zone chiave di passaggio dall’Europa verso l’Africa e, attraverso il rinnovato e aumentato canale di Suez, verso l’Asia luoghi di contatto, incontro e scambio con uomini, popoli, culture e mercati di tutto il mondo; essi apriranno la Sicilia, il Mezzogiorno e il Mediterraneo a molti altri mercati, europei e non europei, a partire da *un mercato potenziale che potrebbe, teoricamente, giungere fino alla Baviera ed estendersi alle economie emergenti dell’Est*⁹⁰.

Così il Ponte consentirà anche di dare <<al quesito: *“l’Italia è in grado di avere un sistema portuale in grado di competere con il Northern Range e in che misura vi può contribuire l’attraversamento stabile?”* ... risposta nella costruzione di un Porto cooperativo Augusta-Gioia Tauro>>⁹¹, anzi nella connessione di tutti i porti siciliani e del centro sud d’Italia.

Con formidabili vantaggi di sistema per tutta la nazione, per l’intera Europa.

7. Il Ponte quale anello di congiunzione tra sud peninsulare e Sicilia, tra questa l’Italia e l’Europa

Il ponte si deve fare.

Il Ponte sarà anche, come lo ha definito il Ministro delle infrastrutture e del trasporto, *l’“anello di congiunzione che unisce i 30 miliardi di euro per i cantieri aperti in Sicilia su strade, autostrade e ferrovie con i 30 miliardi in Calabria”*. Un anello formato dalle opere stradali e ferroviarie di collegamento del territorio, che comprendono 40 km di raccordi viari e ferroviari (circa l’80% sviluppati in galleria) che collegheranno, dal lato Calabria, l’autostrada del Mediterraneo (A2) e la stazione FS di Villa San Giovanni e di

Reggio Calabria, dal lato Sicilia, le autostrade Messina-Catania (A18) e Messina-Palermo (A20) nonché la nuova stazione FS di Messina; una connessione che concorrerà anche a integrare e consolidare definitivamente *l’Area Metropolitana integrata dello Stretto [che] risulterebbe avere una dimensione significativa di circa 800 mila abitanti con una core area al pari di altre aree metropolitane di livello europeo*⁹².

Esso farà sì che i vantaggi delle opere realizzate nel Sud dell’Italia si estendano alla Sicilia e quelli delle opere realizzate in Sicilia; in particolare:

*È in costruzione la linea ferroviaria ad alta capacità Palermo Catania-Messina, un tracciato nuovo e a doppio binario che avvicinerà le tre città più importanti dell’Isola come mai avvenuto finora. Senza il Ponte l’opera costata 14 miliardi rischia di rimanere come un circuito ovale senza collegamenti alla rete nazionale e quindi europea, prevista nell’ormai famoso corridoio che dalla Scandinavia giunge appunto in Sicilia*⁹³.

Esso consentirà che possano arrivare in Sicilia treni grandi abbastanza da essere funzionali, utili e economici per il trasporto delle merci, che senza il Ponte non potrebbero nemmeno essere spezzettati per essere caricati nei traghetti⁹⁴. Treni che non sarebbero stati economici, meno concorrenziali rispetto al trasporto stradale, se il loro percorso fosse rimasto limitato alla Sicilia, come è oggi, in assenza del Ponte⁹⁵.

Il Ponte consentirà dunque che i treni arrivino in Sicilia, e nei porti ed aeroporti di quella, da ogni luogo, e che la Sicilia a sua volta possa inviare merci del territorio, o pervenuti nel territorio nei porti ed aeroporti siciliani, per ogni destinazione cui pervengano treni; e il Ponte consentirà che i tempi di attraversamento dello Stretto di un convoglio ferroviario si riducano dalle circa 2,5/3 ore a pochi minuti.

Con esso, dunque, anche in una proiezione continentale, se non ultra-continentale, *in discussione non è la tecnica di attraversamento dello Stretto di Messina, ma il futuro del Mezzogiorno e dell’Italia, in una Europa [e prima ancora in un’Italia] che finalmente comprenda la strategicità del Mediterraneo*⁹⁶.

8. Il Ponte è tra le pietre fondanti di una nuova politica economica, per affrontare la questione meridionale - L’investimento di 13, 5 mdi e le ricadute immediate di 23 mdi

8.1 Riavvicinamento al sistema economico originale della Costituzione

Il Ponte, in quanto grande opera e nodo fondamentale di una rete gigante, continentale, quale infrastruttura di grande importanza produttiva, sarà oggetto e strumento di attrazione di altrettanto grandi investimenti, statali e privati, che si cumuleranno a quelli del PNRR - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, a quelli del Piano Nazionale Complementare (Pnc) e a quelli del Fondo per lo sviluppo e la coesione, tali che le risorse nazionali, gli investimenti previsti per lo sviluppo della portualità e della logistica ammontano a 92 miliardi di euro⁹⁷. Esso così sarà elemento rilevante, se non primario, per l’economia italiana che migliorerà, con la connettività di sistema, la crescita, lo sviluppo economico, l’occupazione, e sarà importante per affrontare il problema generale della *‘questione meridionale’*⁹⁸.

Il Ponte infatti potrà essere parte primaria, per importanza sociale ed economico-finanziaria, di una nuova fase di politica economica che meglio ricordi innanzitutto il pensiero, già dello stesso padre del liberalismo, Adam Smith⁹⁹, che è obbligo dello Stato attuare la costruzione di tutte quelle opere pubbliche che il privato, autonomamente, non sia in grado di realizzare, e quindi anche di quelle che non producono un risultato finanziario posi-

tivo, ma siano utili però per la collettività.

Esso sarà momento importante di una fase più vicina ai modelli keynesiani e dell'economia sociale di mercato, all'originario dettato Costituzionale, al riconoscimento della 'funzione sociale' che per la nostra Costituzione (in particolare negli artt. 41 e 42) è dell'economia tutta, che comprende ed anzi dovrebbe premiare anche l'economia della cooperazione, della mutualità (art. 45 cost.: *La Repubblica riconosce la funzione sociale della cooperazione a carattere di mutualità e senza fini di speculazione privata. La legge ne promuove e favorisce l'incremento con i mezzi più idonei e ne assicura, con gli opportuni controlli, il carattere e le finalità*), ed anche alla visione dello Stato quale "Employer of Last Resort", quale "datore di lavoro", <occupatore> di ultima istanza¹⁰⁰.

Il Ponte, aprendo il ritorno ad una stagione di creazione di grandi infrastrutture, potrà riavvicinare il modello economico del nostro Paese al sistema costituzionale originario rispetto a quanto finora da anni compiuto per adeguare il sistema stesso alla prevalenza del principio di concorrenza e alle disposizioni adottate al riguardo dalla UE¹⁰¹, che non hanno finora formato un vero modello globale, coerente, ma semmai un insieme elaborato ed attuato in modo frammentario, in modo che non può aiutare, a proporre una visione complessiva del sistema economico (europeo e) italiano, dell'insieme delle strutture e delle dotazioni sulle quali si possa fondare questo, su quale sia la visione di questo nel futuro "a comprendere i problemi che lo affliggono, a intravedere una prospettiva definita"¹⁰².

8.2 Il Ponte momento rilevante del rilancio economico e occupazionale dell'Italia

Il Ponte è dunque momento rilevante del rilancio istituzionale, economico e occupazionale dell'Italia, a partire dal Sud di questa, rilancio che si può attuare innanzitutto proprio mediante il recupero del grave, perdurante deficit delle infrastrutture¹⁰³ (v. nota) e della capacità produttiva del Mezzogiorno, al contempo ottenendo un positivo ritorno economico anche per il resto del paese, dal momento che, secondo gli studi della SVIMEZ, ogni euro investito in infrastrutture al Sud attiva almeno 0,4 euro di domanda di beni e servizi nel Centro-Nord (moltiplicatore ancor più vantaggiosa è calcolato da Invitalia, anche nel programma "resto al Nord", e da altri studi).

Come noto, in una situazione economica nella quale la crescita sia limitata, o che addirittura sia tendente a zero, se non alla recessione, come quella che l'Italia ha subito a lungo, i due sistemi comprovati di rilancio economico sono composti da una radicale diminuzione della tassazione o da un programma di infrastrutture di grande livello, come, ad esempio, sono stati la realizzazione delle grandi infrastrutture nel secolo scorso (quali le grandi dighe e il grande programma di autostrade negli Stati Uniti). Così accadde in Italia nel primo dopoguerra¹⁰⁴: in un contesto di una forte innovazione tecnologica e infrastrutturale, di un boom demografico, di una grande migrazione interna, e grazie anche alla Casmez e all'intervento straordinario, tra il 1951 e il 1971 il reddito pro capite nel Mezzogiorno crebbe con un tasso medio annuo del 6 per cento, gli italiani hanno prodotto quello che veniva chiamato il 'boom economico', o 'miracolo economico', e si è realizzato un processo fondativo, di *nation building*.

Quello spirito, quelle energie e quel sistema si sono però perduti nel tempo, in un processo che è durato a lungo, secondo alcuni iniziato alla fine degli anni '70, formato da molte vicende e modifiche dell'ordinamento, e che ha portato infine ad un mutamento del pensiero pubblico più diffuso. Quale sia stato l'inizio e quali i pilastri primari di questo stravolgimento negativo, sembra di dover prendere atto che quantomeno dall'inizio degli

anni '90 si è determinato nella politica, nel pensiero corrente, nei rapporti sociali una trasformazione, una visione ben diversa dall'originario idea costituzionale di sistema sociale, politico-partitico-giuridico con l'adozione di una interpretazione dell'ordinamento, in particolare di quello dei lavori pubblici e delle normative delle opere pubbliche, incentrata troppo sotto il profilo della prevenzione penale e della adesione alla burocrazia comunitaria e statale, troppo poco sotto quello della socialità, della collaborazione, della mutua assistenza, della reciprocità, della funzionalità. Così la politica, il pensiero corrente, i rapporti sociali si sono trasformati in una forma ben diversa; e il mutamento dell'ordinamento concreto è stato attuato anche con una continua incisione su libertà singole, in quanto tali piccole, o poco sentite, nell'insieme una modifica tale da rendere l'ordinamento e la normale vita dei cittadini molto meno liberi, con un insieme di numerosissime regole vincolanti, fino a configurare una serie di comportamenti illiberali dello stato e della società.

Si è radicato così un ordinamento che non è espressione di una chiara e coerente filosofia o dottrina sociale, come potevano essere il materialismo storico, la lotta di classe nel marxismo, o i principi del liberalismo, o la dottrina sociale della chiesa, del personalismo che è riconoscimento della dignità dell'uomo, del bene comune, della solidarietà, della sussidiarietà, dell'autorità e legalità, della partecipazione alla vita pubblica. Si è formato un sistema economico-sociale che non sembra avere nemmeno un'idea globale, una vera ideologia, intesa quale complesso di idee e mentalità proprie di una società o di un gruppo sociale nell'attuale periodo storico, né un sistema concettuale e interpretativo che possa costituire la base politica di un movimento che legittimi e rappresenti interessi e poteri reali, di un partito o di uno Stato. Sembra così si sia finito col formare una sorta di sub-ordinamento, che difficilmente si può ritenere coerente rispetto all'originale sistema costituzionale¹⁰⁵.

Cosicché si è verificato radicalmente il paradosso di Ernst-Wolfgang Böckenförde¹⁰⁶, che lo Stato «*vive di presupposti che non può garantire: da una parte esso può esistere solo se la libertà si regola dall'interno, cioè a partire dalla sostanza morale dell'individuo; dall'altra però se lo Stato cerca di garantire da sé queste forze regolatrici interne esso rinuncia alla propria liberalità*»¹⁰⁷.

Il Ponte, col suo impatto culturale, economico e fisico, ci aiuterà a ritrovare, invece, un pensiero (e un ordinamento) più naturale, sociale, costruttivo e coerente, come è stato quello del dopoguerra.

8.3 Ricerca del rilancio e della produttività mediante investimenti e infrastrutture

Poiché l'attuale stato del debito pubblico italiano non consentirebbe di attuare una diminuzione delle tasse di dimensione adeguata, sufficiente a sbloccare di per sé l'impasse del sistema economico, per riattivare rapidamente occupazione, produttività ed economia in Italia, anche con effetti positivi sull'Europa, sembra dunque essere necessario un intervento gigante, con l'attuazione di una serie di infrastrutture fondamentali; infrastrutture, peraltro, necessarie in Italia, visto

la diminuzione di opere e di lavori di manutenzione straordinaria attuata in Italia a partire dai tempi del ministero Merloni, e peggiorata dal 2011/2012 in poi, il conseguente degrado di molte delle infrastrutture esistenti e la mancata integrazione con altre. E l'effetto economico sarà maggiore se le opere saranno produttive in sé e per esse si potranno fruire anche di finanziamenti correlati alla produzione, se attuate anche tramite strumenti quali la finanza di progetto e il partenariato pubblico privato.

Ciò si sposa ora con quanto Mario Draghi sta proponendo circa l'intera Europa nel suo rapporto sulla competitività, col quale denuncia come l'Europa intera abbia perduto capacità di produttività e concorrenza e come sia urgente trovare compromessi tra investimenti e debito, tra politica industriale e libera concorrenza, tra 'urgenza climatica' ed attività economica, in un sistema che veda una maggiore collaborazione tra imprese e tra stati, e spiega che siano necessari interventi di investimenti per rendere avanzati i sistemi imprenditoriali, e valuta che questi per raggiungere risultati debbano essere per importi pari al doppio di quelli già attuati con il piano Marshall. Ora, l'intervento dovrebbe iniziare il prima possibile, ma perché possa attuarsi rapidamente ed abbia tempestivamente efficacia è necessario però disporre di programmi e progetti avanzati.

Il più importante programma che comporti opere per le quali si dispone già di progettazione è un programma integrato di strade e ferrovia del Sud; di questo il centro e la raffigurazione più ampia, che dispone già di un progetto avanzato, è il Ponte sullo stretto di Messina e Reggio Calabria.

Procedere a realizzare il Ponte, e tutto il programma, anche per questo è dunque interesse primario dell'Europa, dello Stato e, ovviamente, ancor più interesse primario del Sud.

Inoltre, come nota il componente del Cda della Società Stretto di Messina, Giacomo Francesco Saccomanno [Ponte sullo Stretto, perchè è un enorme attrattore di infrastrutture (strettoweb.com)], elencando alcuni interventi: "Il Ponte sarà un attrattore delle necessarie infrastrutture che sono fondamentali per la crescita della Calabria, della Sicilia e del Sud in generale". "Parere positivo per l'alta velocità ferroviaria della commissione Via e Mase per la realizzazione dell'intervento Rfi su due lotti del progetto, per circa 100 chilometri di opere e 8 miliardi di euro, che attraverseranno la Campania e la Basilicata per sfociare in Calabria, sino a Praia a Mare, lavori da concludersi entro il 2026; progettazione degli altri lotti sino a Reggio Calabria, i cui lavori dovrebbero concludersi entro il 2030-2032, nello stesso anno indicato dal governo come data per l'inaugurazione del Ponte sullo Stretto; rafforzamento dei collegamenti ferroviari verso la Sicilia, Potenza, Cosenza e il porto di Gioia Tauro, con la previsione di un hub strategico per il trasporto merci".

8.4 L'investimento di 13, 5 mdi e le ricadute immediate di 23 mdi del Ponte

La costruzione delle opere direttamente configuranti il Ponte comporterà infatti investimenti, stimoli all'economia nazionale, impatti positivi e ricadute che

Openeconomics¹⁰⁸ rappresenta nella figura poi riportata. Al riguardo nota Giovanni Barretta:

... venendo alle analisi concrete più significative, vale la pena di citare i risultati dello studio di OpenEconomics, presentati a marzo scorso; prendendo a base i dati, forniti da Uniontrasporti, Stretto di Messina Spa, Istat e Banca d'Italia, implementando un modello macro economico di tipo "Matrice di Contabilità Sociale (SAM)" in linea con le prassi valutative internazionali, lo studio evidenzia: << Il Ponte sullo Stretto richiederà un investimento complessivo di oltre 13 miliardi e mezzo di euro che agendo come stimolo all'economia nazionale determinerà un impatto positivo sul Pil di oltre 23 miliardi complessivi, con un effetto moltiplicatore della spesa pari a 1,71. Saranno oltre 36.000 gli occupati, tra diretti e indiretti, per la durata del cantiere stimata in 8 anni>>. Il moltiplicatore stimato è molto alto e, evidentemente, non può essere ignorato; alcune stime parlano anche di un moltiplicatore di spesa pari a 1,83. Ma anche gli aspetti fiscali non devono essere trascurati; si pensi che, secondo lo stesso studio, il cantiere del Ponte determinerà 10,3 miliardi, tra gettito diretto (per 6,9 miliardi) e indiretto (per 3,4 miliardi). Vero è che esistono altri studi che, invece, prospettano situazioni opposte, descrivendo l'investimento come fallimentare, sotto il profilo strettamente economico o con benefici di lievissima entità. Poi ci sono le critiche di quelli che osservano come molte delle analisi svolte, compreso lo studio di OpenEconomics, siano incomplete, in quanto non considerano possibili soluzioni alternative. Sta di fatto che la questione ha assunto oramai caratteri grotteschi, tipici di una vicenda italiana. Il progetto ha fatto già spendere negli ultimi decenni ingenti risorse, il cui impatto non appare minimamente considerato dalle richiamate analisi, senza poi pensare all'incertezza che lo stato di impasse decisionale ha determinato, che certo non aiuta ad avere una visione di medio-lungo termine di cui, invece, il sistema Paese e, soprattutto le imprese hanno bisogno. A mio avviso, qualora tutti i problemi di natura tecnico-strutturale dovessero essere risolti, il Ponte sullo Stretto potrà aiutare davvero il Mezzogiorno e da qui l'Italia e l'Europa a connettersi con il Sud del Mediterraneo e con l'Africa, restituendo a questo bacino quella centralità nel mondo, perduta nei secoli scorsi".



9. Il problema dello Stretto, della Sicilia, è il traffico, il flusso che è grande e deve aumentare

Il Ponte, inteso quale collegamento fisico, è indispensabile, più che necessario, innanzitutto per consentire che si mantenga il grande flusso che attraversa lo Stretto, ed anzi perché questo, reso più sicuro e veloce, aumenti in una connessione diretta, così che la Sicilia e il Mezzogiorno d'Italia possano tornare ad essere centro del Mediterraneo, del mare e delle terre di connessione tra tre continenti.

Tale flusso appare da tempo in forte aumento.

Secondo i dati e le cifre riportati nel marzo 2022 dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, *tra i Porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria transitano ogni anno oltre 10.000.000 di passeggeri, sia a piedi che a bordo di circa 1.800.000 autovetture e 400.000 mezzi pesanti ai quali si aggiungono più di 1.500.000 di passeggeri e 800.000 tra mezzi pesanti ed autovetture sulle tratte Tremestieri-Villa San Giovanni Reggio Calabria. Per tutti questi trasferimenti vengono effettuate circa 100.000 corse tra traghetti, navi ferroviarie e mezzi veloci/ aliscafi con una media giornaliera di una partenza di una nave ogni 5 minuti fra i vari porti. Mediamente, quindi, al netto del traffico merci, sullo Stretto di Messina ogni giorno transitano non meno di 20.000 passeggeri di cui circa un quarto pendolari che si spostano quotidianamente soprattutto per lavoro tra le provincie di Messina e Reggio Calabria. Nei periodi estivi, in corrispondenza ai massicci spostamenti dei turisti verso la Sicilia, i flussi di passeggeri e mezzi possono anche raddoppiare. Dal punto di vista trasportistico, lo Stretto di Messina è un nodo di rilevanza nazionale che registra un traffico di mezzi pesanti paragonabile a quello del traforo del Frejus e superiore a quello del Monte Bianco. Il numero delle auto e mezzi sotto le 3,5 tonnellate è addirittura superiore a quello che attraversa il traforo del Monte Bianco. Nell'ultimo anno sono aumentati anche i collegamenti ferroviari Nord/Sud sulla linea tirrenica, con un conseguente aumento dei collegamenti operati con i mezzi veloci tra Villa San Giovanni e Messina che presto riguarderà anche quelli con le Isole Eolie.*¹⁰⁹

Ancor più, secondo i dati di Assoporti relativi al 2023 nello Stretto sono transitati 22.977.242 passeggeri dei quali 22.451.208 di linea (11.283.156 Sbarchi (IN) a Messina, 11.168.052 Imbarchi (OUT) a Villa S. Giovanni), oltre 526.034 crocieristi, e al contempo sono state movimentate merci per un tonnellaggio totale di 31.318.957, fatto di 17.530.836 di Sbarchi (IN) e 13.788.121 di Sbarchi (OUT).

Appare evidente che solo il Ponte potrà consentire che si mantenga e si aumenti questo grande flusso tra la Sicilia e il resto dell'Italia, dell'Europa, finora limitato propria dalla *'mancanza di un collegamento stabile [che] penalizza molto la qualità dei servizi di trasporto, soprattutto quelli ferroviari (passeggeri e merci) che necessitano di lunghe manovre per la segmentazione dei treni e le successive manovre di carico e scarico'*¹¹⁰; flusso che invece in mancanza di esso in molte occasioni viene penalizzato, anche da tariffe aeree che nei periodi critici divengono esose¹¹¹.

Il Ponte permetterà così di aumentare molto la produzione il commercio e il turismo delle regioni connesse, ancora troppo limitati rispetto a quello di altre regioni italiane e rispetto al territorio, alle meraviglie della natura e dell'arte di questo, e alle capacità creative dei 5 milioni dei siciliani e degli 1,9 milioni ca. di calabresi, soprattutto rispetto alle qualità e potenzialità di questi.

E questo flusso, con i correlati importanti ritorni tariffari e fiscali, consentirà un agevole ripagamento dei finanziamenti impiegati per il Ponte, con buoni margini e notevoli vantaggi tributari sia per lo Stato che per le regioni.

9.1. Lo sviluppo del traffico

In mancanza del Ponte il traffico nello Stretto a breve diverrebbe molto più pesante e dannoso, con un maggiore continuo passaggio di traghetti, che finché non vi sia il Ponte aumenterà sempre più con l'incremento in Sicilia della produzione e soprattutto del turismo, per il quale vi è un enorme spazio di crescita, anche solo per raggiungere i livelli di altre regioni italiane, che pure non avrebbero, quantomeno climaticamente, le stesse potenzialità.

E ciò già si sta attuando: nel 2023 nella regione l'incremento industriale è stato del 3%, mentre sono state registrate 16,4 milioni di presenze (più di quanto previsto, v. la precedente nota), un incremento del 10,8% rispetto al 2022 con flussi turistici in costante crescita, con un incremento delle presenze turistiche del 5,8% nei primi nove mesi del 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022.

Dal momento che la Sicilia ha una assoluta *posizione centrale nel Mediterraneo Centrale ed è di conseguenza un punto privilegiato per l'interscambio marittimo con i Paesi del Medio Oriente e del Nord Africa*¹¹³, ulteriori incrementi del traffico potranno poi provenire dallo sviluppo e dal migliore collegamento della Sicilia colla regione MENA¹¹² e del continente africano in genere, che rappresenta il 24% della superficie agricola utilizzabile a livello mondiale, ma in termini di valore ha avuto finora una produzione limitata al 6%, e nel quale dal 1980 l'attività industriale è più che raddoppiata in termini reali, così che dal 2000 il valore aggiunto dell'industria è cresciuto di oltre il 4% all'anno,

Cosicché si può prevedere che i collegamenti necessariamente debbano aumentare, al punto che forse un giorno si potrà (se non si dovrà) creare un collegamento stabile tra la Sicilia e l'Africa, la Tunisia, con il TUNeIT ideato dal prof. ing. arch. Enzo Siviero.

9.2 I flussi turistici e la potenzialità di incremento

Un enorme aumento dei flussi potrà determinarsi ove, come anche grazie al Ponte, Sicilia e Calabria aumentino i flussi turistici, finora molto inferiore rispetto alla potenzialità, come dimostra anche il raffronto con gli stessi flussi turistici in altre regioni¹¹³.

Così le considerazioni rilasciate dalla società dello stretto di Messina in conferenza stampa il 31 luglio 2024, circa la *Evoluzione traffico con ponte*:

Con la realizzazione del Ponte, la ripartizione modale tra ferrovia, strada, aereo e marittima, dipenderà dalle riduzioni di tempo e di costo assicurate non solo dal ponte, ma anche dal consistente programma di opere infrastrutturali stradali e ferroviarie in atto e in programmazione per la Sicilia e la Calabria. In particolare il potenziamento della linea ferroviaria Messina – Catania – Palermo e alla realizzazione della linea AV Salerno – Reggio Calabria che, in sinergia con la nuova linea ferroviaria del Ponte e con la possibilità di attraversamento dei servizi AV Fast, ridurrà i tempi di viaggio da e per la Sicilia a valori fortemente competitivi con quelli degli aerei. Rispetto ad oggi, con l'apertura del Ponte la ferrovia guadagnerà maggiormente quote di mercato (+24%) diventando il secondo modo di collegamento per i passeggeri tra Sicilia e Italia peninsulare dopo l'aereo (46%). La quota mo-

dale dell'autovettura nello scenario progettuale resta sostanzialmente costate (17%), con un incremento di alcuni punti decimali mentre le quote modali delle altre modalità sono marginali, pari al 5,5% per il bus (in linea con lo scenario attuale) e del 4% per la nave, che ha una funzione residua per il collegamento tra Centro-Nord Italia e Sicilia Occidentale (collegamenti RoRo di lunga percorrenza).

Il miglioramento della accessibilità, con le relative riduzioni del tempo e del costo dei viaggi, genereranno inoltre la cosiddetta mobilità indotta che, ad esempio, in relazione ai servizi ferroviari AV, in Italia ha permesso di captare una quota pari a circa il 40% delle modalità di trasporto aerea e stradale. Gli spostamenti indotti saranno favoriti anche dall'introduzione di un servizio di collegamenti ferroviari metropolitani tra le due aree urbanizzate di Messina e di Reggio Calabria, ben più capillari ed efficaci degli attuali servizi di collegamento su traghetto o aliscafo. Sono infatti previste tre nuove stazioni (Papardo, Annunziata, Europa) che unite alle stazioni di Messina, Villa S. Giovanni e Reggio daranno concretezza al sistema metropolitano tra Messina e Reggio Calabria, al servizio degli oltre 400.000 abitanti dell'area dello Stretto. E, più sinteticamente, in risposta alle osservazioni critiche trasmesse nell'ottobre 2024,

«Anche per l'Autostrada del Sole si sosteneva che non c'era traffico, al contrario per il Ponte gli studi effettuati mostrano che già oggi il traffico complessivo Sicilia-resto d'Italia negli ultimi anni, tra il 2011 e il 2022, ha registrato per le diverse modalità di trasporto una crescita del 20,3% per i passeggeri e del 24,2% per le merci, nonostante la crisi economica del 2010-12 e gli effetti del Covid. Il Ponte porterà un aumento dei passaggi dagli attuali 2,7 milioni di veicoli a oltre 4 milioni di veicoli totali all'anno».

9.3 Un traffico particolarmente complesso e rischioso

Il Ponte è quindi necessario proprio per giungere ad un transito maggiore con minor traffico navale, per una navigazione e un uso dei porti migliori, più sicuri ed efficienti.

Il passaggio dello Stretto già si svolge infatti in ambiente non agevole, oltre che per le particolarità rilevate già dagli antichi navigatori, ovvero per la presenza di forti correnti e venti, ora per i rischi e le difficoltà di un traffico sempre maggiore, nella limitata larghezza, che varia da 1,7 miglia tra Torre Cavallo (Calabria) e Punta Sottile (Sicilia) per aumentare a 2,5 miglia fra Punta S. Raineri e la costa calabrese, e poi gradualmente fino a 5,2 miglia tra Reggio Calabria e la costa sicula¹¹⁴.

Nella direzione inversa un vero imbuto per il traffico navale, che si somma a quello dei traghetti, che in caso di aumenti diverrà particolarmente pericoloso anche perché quello tra le due sponde si svolge fra est ed ovest e viceversa, in maniera ortogonale rispetto al traffico commerciale che si svolge da sud a nord e viceversa. Cosicché l'incrocio tra le navi che navigano da nord a sud o viceversa e quelle che navigano tra est ed ovest e viceversa provoca un rischio maggiore rispetto a quello che può creare, in situazioni ordinarie, una navigazione in linee parallele. Ed infatti diversi sono gli incidenti accaduti¹¹⁵, dei quali

la stampa pubblica quasi solo quelli che producono la morte¹¹⁶, mentre raramente rammenta gli altri, anche se molto rischiosi¹¹⁷. Attualmente il traffico è disciplinato da regole di navigazione locali, che comprendono anche la separazione in 'corsie' tra navi che procedano verso sud e quelle che procedano verso nord, la separazione del traffico per il settore Nord, il più stretto, e prevedono: 1. una Zp (zona di precauzione) N° 1 compresa in un'area semicircolare e connessa con i limiti nord dello schema di separazione del traffico; 2. una zona di separazione tra le corsie di traffico ampia 300 metri; 3. una corsia di navigazione per il traffico verso Nord, stabilita tra la zona di separazione e la zona di traffico costiero calabrese (rotte indicative 065° - 020°); 4. una corsia di navigazione per il traffico verso Sud, stabilita tra la zona di separazione e la zona di traffico costiero sicula (rotte indicative 200° - 245°). Esse prevedono poi, l'utilizzo del pilotaggio per tutte le navi di stazza lorda uguale o superiore a 15.000 tonnellate e per periodi lunghi dell'anno (dal 1 giugno al 30 settembre) un limite di velocità inferiore a 16 nodi, rallentamento già pesante soprattutto per alcune navi che navigano a più di 22 nodi (la nave da crociera Icon of the Seas a 22,14, la porta container Ever Given a 28,5) ma certo non basso per il contesto (nel canale di Suez ad es. è di 8,4 nodi) e per le attuali giganti masse.

La navigazione, da sempre pericolosa, diverrà peraltro ancor più complessa coll'attuarsi dei progetti di cooperazione tra i porti siciliani, in particolare Augusta e Gioia Tauro, e lo diverrebbe ancor più, con potenziali rischi sempre più gravi, se aumentasse ancora il traffico dei traghetti e/o di navi giganti, 'ultra large', 'troppo grandi', con un'enorme massa e troppo alte innanzitutto rispetto ai venti locali.

9.4. L'oblio dei principi di sicurezza e di tutela dell'ambiente di chi vuole aumentare il già eccessivo traffico nello stretto e ignora il gigantismo navale

Come rilevato, ancora oggi la maggior parte dei critici ritorna invece a rilanciare la proposta di incrementare il traffico tramite l'aumento di traghetti: ignorano così entrambi i due principi fondamentali, le due necessità assolute, che pure essi stessi, in versione di ambientalisti (allora un po' meno di parte, quasi non politicanti, riconoscevano e dichiaravano essere alla base del loro pensiero e della loro azione: **la massima sicurezza**, che è, e deve essere, sempre la priorità quando si tratta di questione che coinvolge il traffico e soprattutto la navigazione; **la rigorosa tutela dell'ambiente rispetto al traffico marittimo**, dello stesso Stretto, anche in rapporto alle città e ai paesi di esso, che ne formano l'ambiente umano. Questi strani 'ambientalisti' rigettano invece il Ponte cantando luttuose geremiadi circa rischi e potenziali danni di questo, inesistenti o minori, se non irrilevanti, fingendo al contempo di ignorare quelli che, al contrario, esistono: rischi grandi che vanno assolutamente rammentati, temuti e gestiti proprio in relazione alla navigazione nello stretto, alle sue particolarità, alle sue forti correnti e vento, alla quantità e intensità del traffico ed ora anche all'eccessivo dislocamento, alle enormi grandezze e altezze e alle maggiore velocità delle attuali navi, che hanno superato negli ultimi anni ogni limite precedente. Fatti tali che solo il Ponte e i treni potranno impedire che si giunga ad un livello di traffico, di rischi e di inquinamento eccessivo.

Questi critici ignorano così i limiti e rischi reali di questa corsa ad un enorme traffico con incroci di navi diverse con rotte differenti, da nord a sud e viceversa molte, molte più (i traghetti) da est ad ovest e viceversa da Messina a Reggio Calabria e ritorno; ignorano che un ulteriore aumento del traffico determinerebbe la sostanziale impossibilità di seguire le linee guida generali per la navigazione in sicurezza negli stretti, per le quali le navi devono

mantenere una distanza di sicurezza adeguata per evitare collisioni, generalmente indicata in almeno 500 metri di distanza dalle altre navi, ridurre la velocità per avere un maggiore controllo e tempo di reazione, dare la precedenza alle navi più grandi, che hanno meno capacità di manovra, le navi in uscita da un porto devono dare la precedenza a quelle in entrata e le navi dovrebbero navigare in colonna, mantenendo una distanza costante e sicura l'una dall'altra. Regole che diverrebbe del tutto impossibili seguire.

Al contempo ignorano i rischi del gigantismo navale e della velocità delle navi; dimenticano gli esempi recenti, che il naufragio della Costa Crociere è stato quello della nave da crociera alla data più grande e teoricamente più sicura mai costruita, e però affondata, la distruzione di una nave teoricamente molto più grande e sicura del Titanic (a sua volta, del resto, al varo definito la nave più sicura, 'Inaffondabile') che il tentativo di recuperare i danni ambientali da esso causati è durato oltre quattro anni, senza che si possa essere certi che questi siano totalmente annullati, che sia l'incidente di essa come quelli delle super porta container delle navi Dali ed Ever Given ed altri sono stati dovuti perché la massa, la forza dinamica di quelle navi ha reso impossibile frenarne in tempo l'inerzia.

10. Più di cinquanta anni di leggi - La L. 17 12 1971, n. 1158, l'approvazione del CIPE 1 8 2003 n. 66, la L. 29 dicembre 2022 n. 197, il decreto-legge 31 3 2023, n. 35, il d.l. 29 giugno 2024 n. 89, l'art. 336 c.p.

La necessità di un ponte che riconnettesse la Sicilia al resto dell'Italia, 'del continente', è stata da sempre avvertita, nel 1800 soprattutto nel periodo dell'unificazione. Nel dopoguerra essa è stata sempre più sentita, ed ha indotto a cercare di realizzarlo: dopo che il Ministero dei lavori pubblici, con D.M. 1967 n.134, aveva bandito un concorso internazionale di idee per un progetto di attraversamento stabile stradale e ferroviario dello stretto, che aveva raccolto 143 proposte, tra le quali erano stati premiati dodici progetti, e nel 1968, con la legge 384 fu conferito ad ANAS, Ferrovie dello Stato e CNR l'incarico di acquisire elementi di giudizio circa la fattibilità dell'impresa successiva. Si è quindi pervenuti all'emanazione della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, che ha disposto la creazione dallo Stato di una società avente quale scopo il '*Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente*', società a cui partecipavano l'Italstat (la Società Italiana per le Infrastrutture e l'Assetto del Territorio SpA, finanziaria del Gruppo IRI, fondata nel 1956, che operava nel campo dell'ingegneria civile, specializzandosi nella progettazione e costruzione di grandi infrastrutture) e l'IRI con il 51% e Ferrovie dello Stato, ANAS, Regione Siciliana e Regione Calabria in percentuali uguali del 12,25% ca. ciascuno; alla Società sarebbero stati affidati "*l'esercizio, la gestione e la manutenzione del collegamento sullo stretto di Messina, ad eccezione di quanto riguarda gli impianti ferroviari che, ad ultimazione e collaudo definitivo dell'opera, passeranno in esercizio, gestione e manutenzione alla società R.F.I. S.p.a.*". La legge non per caso fu emanata sotto un governo di un centrosinistra keynesiano, il cui presidente del consiglio era il colto democristiano Emilio Colombo, nato a Potenza, già membro dell'Assemblea Costituente e tra gli sviluppatori del piano organico di industrializzazione nel Mezzogiorno, e vicepresidente era il non meno colto segretario del partito socialista De Martino, napoletano.

Nel 1981 fu poi costituita ai sensi della stessa legge 17 XII 1971, n. 1158, la Stretto di Messina S.p.A. con oggetto sociale "*lo studio, la progettazione e la costruzione di una opera per il collegamento stabile ferroviario e viario e dei pubblici servizi tra la Sicilia e il continente*".

Fino al 2003 vennero approfonditi studi e ricerche e fu sviluppata una progettazione preliminare, che fu poi approvata unitamente agli atti del relativo procedimento, tra i quali, in particolare, la proposta di valutazione di impatto ambientale e circa la quale la commissione VIA il 17 giugno 2003 aveva espresso "*parere favorevole circa la compatibilità ambientale del progetto collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente, presentato dalla Stretto di Messina S.p.a., fatti salvi tutti gli adempimenti e le autorizzazioni che prevede la normativa vigente, a condizione che si ottemperi alle prescrizioni sopra riportate*"; tutto ciò, infatti, fu approvato con la delibera del CIPE, il 1° agosto 2003 n. 66, confermando la fattibilità tecnica e la compatibilità ambientale dell'opera: "*Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002 e della legge n. 1158/1971, come modificata ed integrata dal decreto legislativo n. 114/2003, è approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'allegato che forma parte integrante della presente delibera, il progetto preliminare del "Ponte sullo Stretto di Messina".* Delibera, e procedimento, sono stati poi riconosciuti fondati e legittimi dal Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio, con sentenza 31 maggio 2004, e quindi dal Consiglio di Stato, Sez. IV, 22 luglio 2005, n. 3917, che ha rigettato i ricorsi e le contestazioni che già allora erano state avanzate da Italia Nostra e WWF, rilevando che molte *censure sono inammissibili, ..., ma da tali eccezioni, peraltro infondate, può prescindere, in quanto gli appelli non possono essere accolti nel merito.* In altri termini già allora nel progetto non vi erano vizi, ma semmai scelte di quegli enti chiamati in giudizio rappresentanti interessi primari dei cittadini.

Si è tenuto poi la gara d'appalto per la scelta del contraente generale (general contractor) per la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina e il consorzio Eurolink, guidato da Impregilo (ora WeBuild), vinse nel 2005, con aggiudicazione il 23 marzo 2005, essendo stato valutato il più idoneo per esperienza e competenza: Eurolink, oltre alle primarie italiane Condotte, cooperativa CMC e il consorzio ACI, includeva, come ancor include, alcune delle aziende di costruzione più importanti e competenti al mondo, come la giapponese IHI e la danese COWI, cosicché questa combinazione di competenze internazionali e tecnologie avanzate ha giocato un ruolo cruciale nella vittoria. Il progetto prevedeva già, come ora, un ponte sospeso a una campata centrale di 3.300 metri, la più lunga al mondo, era tecnicamente avanzato, prevedeva soluzioni innovative per affrontare le sfide ingegneristiche e ambientali del progetto e rispondeva ai requisiti di sicurezza, efficienza e sostenibilità ambientale richiesti, garantendo alti livelli di sicurezza e minimizzando l'impatto ambientale; l'offerta economica era competitiva, con un costo stimato di 3,88 miliardi di euro e un tempo di realizzazione previsto di 5 anni e 10 mesi. Questi fattori combinati fecero valutare l'offerta di Eurolink la più convincente e adatta per l'opera

*

Dall'emanazione della legge costitutiva della Società sono decorsi finora oltre 52 anni, dalla aggiudicazione 19 anni, con molte vicende confuse e contraddittorie,

che in particolare hanno visto anche quello un tentativo di quello che il prof. ing. arch. Siviero definisce "un Ponticidio", e quindi un 'tentativo di ponticidio volontario', attuato con norme e comportamenti che avrebbero voluto porre definitivamente nel nulla l'iter svolto per decenni per realizzare il Ponte (col Decreto Legge n. 201 del 6 dicembre 2011, art 34 decies), dopo che erano stati addirittura realizzate, oltre alle fasi progettuali e di studio, inclusi gli studi geologici e simici, opere come la galleria di accesso dal nord, la c.d. galleria di Cannitello.

Nel frattempo, mentre Salini ed Impregilo si sono fuse in Webuild, e questa ha assorbito anche Astaldi (che all'epoca aveva presentato altra proposta alla gara), le imprese che costituiscono così Eurolink, con WeBuild (i precedenti Salini, Impregilo ed Astaldi), Condotte, IHI, COWI, CMC e ACI hanno costruito molti dei ponti più grandi ed importanti del mondo, spesso collaborando tra loro e anche usando le tecnologie inventati per il Ponte dello stretto¹¹⁸.

*

I comportamenti e le norme del 'tentato ponticidio volontario' sono intervenuti nel corso di un governo espressione di pensieri dell'ordoliberalismo (in questo caso 'ordo' dovendo essere forse interpretato più come 'ordine' che come 'ordinamento') e/o dell'economia neoclassica, che ha integrato elementi di entrambe le scuole di pensiero, l'ordoliberalismo per (affermare di) voler promuovere la concorrenza, l'economia neoclassica per sostenere politiche di austerità; politiche ovviamente e prevedibilmente dannose in presenza di crisi economica, come già era stato insegnato almeno fin dalle esperienze del primo '900 e da Keynes, che già nel 1936, col Suo grande libro "Teoria generale dell'occupazione, dell'interesse e della moneta"¹¹⁹, mentre rammentava che i due errori dell'attuale sistema economico erano il mancato raggiungimento della piena occupazione e della giusta distribuzione di ricchezze e redditi¹²⁰, aveva avvertito che se si fosse attuata una riduzione di investimenti in periodo di crisi "Il risultato sarebbe necessariamente un aumento sostanziale del numero dei disoccupati che riscuotono un sussidio ed un calo degli introiti fiscali in conseguenza dei minori redditi e dei minori profitti. Per la precisione, le conseguenze immediate di una riduzione del deficit da parte del governo sono esattamente l'opposto di quelli che si avrebbero se si finanziasse nuovi lavori pubblici aumentando l'indebitamento."

*

Le crisi, in particolare quelle dal 2007-8 in poi, hanno concorso poi alla riscoperta della necessità degli investimenti pubblici, in debito, in tutto il mondo, e così nel nostro Paese alla riscoperta del Ponte e della sua utilità, in un contesto nel quale tutto il mondo stava già reagendo promuovendo (anche) la realizzazione di infrastrutture (come con lo *Infrastructure Investment and Jobs Act* statunitense, con finanziamenti per 1.200 miliardi di dollari), in Europa dopo che nel marzo 2020, l'austero (?) governo tedesco aveva annunciato un pacchetto di stimolo economico di circa 750 miliardi di euro e poi lo stesso Wolfgang Schäuble, padre dell'austerità, l'uomo che aveva poco prima imposto un'austerità draconiana alla Gre-

cia, ex ministro delle finanze tedesco, allora presidente del Bundestag, in un'intervista al Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) del 5 settembre 2020 ha dichiarato:

"Le misure per contrastare gli effetti economici e sociali della pandemia erano necessarie. Sia quelle degli Stati con l'espansione dei deficit e debiti pubblici, sia quelle della BCE con gli acquisti dei titoli di Stato, sia il varo di Next Generation EU con la prefigurata emissione di titoli europei".

Grazie ad un governo italiano non presieduto da un economista neoclassico, sono quindi state emanate le norme che hanno riattivato l'iter realizzativo del Ponte sullo Stretto sospeso nel 2011/2012:

- la legge di Bilancio 2023, legge n. 197 del 29 dicembre 2022, *Disposizioni per la ripresa del progetto del Ponte sullo Stretto, inclusa la prosecuzione del rapporto concessorio e la risoluzione del contenzioso pendente*, i cui commi 487 - 493 dell'articolo uno hanno disposto la ripresa del rapporto concessorio e dei contratti precedenti, che la Società Stretto di Messina in liquidazione, tornava operativa e si trasformava in una società in house, si riorganizzavano le partecipazioni societarie, col coinvolgimento di RFI, Anas, Regioni Sicilia e Calabria, con una quota non inferiore al 51% di MEF e MIT, si costituisce un comitato per la supervisione e l'indirizzo delle attività tecniche progettuali
- il decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, che all' articolo 1 ha meglio disposto il tema dell'assetto societario (Ministero dell'Economia e della Finanza 51%, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ANAS S.p.A., Regioni Sicilia e Calabria) e della governance della Stretto di Messina S.p.A., anche modificando la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, stabilendo in quell'art 3 bis che la società *costituisce società in house ai sensi dell'articolo 16 del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175*; che all'articolo 2 ha confermato il rapporto di concessione già affidato alla società; che all'articolo 3 ha disposto il riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera; all'articolo 3-bis ha disposto circa le procedure espropriative relative all'opera; soprattutto all'art. 4 ha posto un concetto, rilevante sia normativamente sia ai fini di interpretazione, stabilendo che il Ponte è un'infrastruttura di preminente interesse nazionale, sottolineando la sua importanza strategica per il completamento delle reti infrastrutturali primarie e per il rilancio dell'economia del Mezzogiorno:
 - *Art. 4 (Dichiarazione di preminente interesse nazionale) Il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente, denominato "Ponte sullo Stretto di Messina", è dichiarato infrastruttura di preminente interesse nazionale.*
 - *La realizzazione del collegamento di cui al comma 1 è considerata prioritaria per il completamento delle reti infrastrutturali primarie e per il rilancio dell'economia del Mezzogiorno.*
 - *Le disposizioni del presente decreto si applicano anche alle opere connesse e alle infrastrutture complementari necessarie per l'integrazione del collegamento stabile con le reti viarie e ferroviarie esistenti.*
- la legge di conversione 26 maggio 2023, n. 58, di conversione del decreto 35/2023, che all'art. 2 «*Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*» stabilisce che "Dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.a., di seguito denominata: «società concessionaria», di cui all'articolo 1, comma 491, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, riacquista efficacia

la concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, di seguito denominato: «opera», comprensivo dell'opera di attraversamento e delle relative opere a terra”.

È stato in seguito emanato il decreto legge 29 giugno 2024 n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti, che al comma 2 aggiorna “le modalità di approvazione del progetto esecutivo”, specificando che “può avvenire per fasi costruttive progressive” così da ottimizzare e ridurre i tempi.

Il 9 luglio 2024, poi, la Commissioni Giustizia e Affari Costituzionali della Camera ha approvato emendamento al Disegno di legge sulla sicurezza che prevede di porre nell'art. 339 c. p. un'aggravante specifica per i reati di violenza o minaccia a un pubblico ufficiale quando questi atti sono commessi al fine di impedire la realizzazione di un'opera pubblica o di un'infrastruttura strategica; emendamento che con l'introduzione di pene più severe intende mantenere l'ordine pubblico e proteggere gli ufficiali pubblici e i servizi essenziali, aumentare la protezione delle infrastrutture strategiche e delle opere pubbliche da atti di sabotaggio e interferenze indebite, dissuadere comportamenti che possano compromettere la sicurezza e l'efficienza dei progetti infrastrutturali di rilevanza nazionale, quale il Ponte¹²¹.

*

È energicamente rinato così quell'iter per la realizzazione del Ponte, con quello stesso progetto già posto in gara e iniziato a realizzare.

Con le nuove norme e i nuovi provvedimenti si vuole anche diminuire il trauma, pur ormai non del tutto sanabile, anche rispetto ai principi di diritto e circa la credibilità dello Stato e dei suoi comportamenti, determinato coll'annullamento dei precedenti contratti: sono così ripristinati il progetto ed i contratti in essere con il Contraente Generale (la società consortile internazionale EuroLink, partecipata dalle italiane WeBuild, Condotte d'Acqua, Cmc e Consorzio Aci, dalla spagnola Sacyr e dalla giapponese IHI) e con il Project Management Consultant (l'americana Parsons), assegnati a suo tempo dopo regolari gare internazionali sulla base di un “approvatissimo” progetto preliminare, che erano stati unilateralmente interrotti senza alcuna giustificazione e senza alcuna inadempienza da parte dei contraenti. Unica eccezione riguarderà l'attività di monitoraggio ambientale in corso d'opera, per la quale il decreto chiama in campo Sogesid, società in house del ministero dell'Ambiente e del Mit¹²².

Il programma temporale è ora quello sintetizzato qui nella presentazione.



Ponte Milvio - pre 207 a. C.

11. Un'opera antica e modernissima, un progetto straordinario, un capolavoro eccezionale che darà enormi vantaggi, già aggiornata, la cui critica imporrebbe studio e analisi approfonditi, conoscenza serietà e buona fede – mentre per i 'tristi benaltristi' vi sono 'benaltre necessità' urgenti, le stesse per le quali da molti anni essi nulla o ben poco han fatto, o le hanno ostacolate



Raffigurazione del futuro Ponte sullo Stretto

11.1 Il Ponte del futuro, un progetto definitivo quasi esecutivo con tecnologie di ultima generazione

Il Ponte sarà sviluppo della progettazione e realizzazione di un'opera concettualmente antichissima e insieme ingegneristicamente, strutturalmente e tecnicamente modernissima, pari e superiore alle ardite sfide di recente realizzate in questo periodo, nel quale, grazie anche alla crescita economica globale e agli sviluppi della progettazione, dei materiali e della tecnologia, tutto il mondo partecipa alla gara tra chi realizza le opere più grandi ed ardite¹²³.

Il progetto e gli elaborati per esso realizzati sono già finora formati da migliaia di documenti che, come ovvio, comprendono i componenti di un progetto definitivo, che assicurano che il progetto sia dettagliato e pronto per la fase esecutiva, minimizzando le differenze tecniche e di costo:

- Relazione generale: Descrive l'intero progetto, gli obiettivi e le soluzioni tecniche adottate.
- Relazioni tecniche e specialistiche: Dettagli tecnici specifici relativi a vari aspetti del progetto, come strutture, impianti, e aspetti geologici.
- Rilievi piano altimetrici: Misurazioni dettagliate del terreno e dell'area di intervento.
- Elaborati grafici: Disegni tecnici e planimetrie che rappresentano il progetto in dettaglio.
- Studio di impatto ambientale: Valutazione degli effetti del progetto sull'ambiente e misure di mitigazione.
- Calcoli delle strutture e degli impianti: Analisi ingegneristiche per garantire la sicurezza e la funzionalità delle strutture.
- Disciplina descrittiva e prestazionale: Specifiche tecniche e requisiti prestazionali degli elementi del progetto.
- Piano particellare di esproprio: Dettagli sulle aree da espropriare per la realizzazione del progetto.
- Elenco dei prezzi unitari e computo metrico estimativo: Stima dei costi del progetto basata su prezzi unitari.
- Quadro economico: Riassunto dei costi complessivi del progetto, inclusi i costi di sicurezza.

L'attuale progetto definitivo in realtà è così avanzato e completo nei dati fondamentali, che, come nota il prof. ing. arch. Enzo Siviero è già «*quasi esecutivo*»¹²⁴.

Ed infatti non era, e non è ora, necessario modificarlo, certo non nell'essenza, mentre è stato aggiornato in relazione all'evoluzione tecnologica dei materiali da costruzione e di alcune tecnologie, in particolare ammodernando il disegno dei blocchi di ancoraggio, creando un sistema di deumidificazione non interna delle strutture in acciaio ed una protezione attiva e passiva contro il fuoco; così che sono stati numerosi, ma non concettualmente innovativi, gli elaborati consegnati per attuare le integrazioni documentali richieste dalla pubblica amministrazione per l'emanazione dei provvedimenti strumentali all'esecuzione¹²⁵ come quelli inseriti nel progetto per aggiornare i sistemi di sicurezza e di manutenzione preventiva¹²⁶. Esso realizzerà un collegamento secondo tecnologie di ultima generazione, ma frutto di conoscenze maturate in centinaia di anni¹²⁷, mediante un ponte sospeso con cavi (parte essenziale di ogni ponte sospeso) moderni ma non meramente prototipali¹²⁸.

Molto rilevante sotto il profilo tecnico saranno l'impalcato alare multi cassone e il relativo sistema di sospensione, studiati anche per resistere a venti e sollecitazioni di tutti i tipi, anche ai più forti, secondo quello che non per caso si definisce 'Messina style', o 'Messina Deck style'; sistema già impiegato nei grandi ponti realizzati negli ultimi anni e che lo sarà per i futuri noti¹²⁹.

Il Ponte sullo stretto avrà naturalmente un *Messina deck style* di ultimissima generazione, con disegno multi-cassone, in tre cassoni separati, due per la strada e uno per la ferrovia, e profilo alare ottimizzato che migliora la stabilità strutturale e ridurre l'impatto del vento, ed un impalcato più leggero rispetto ai design precedenti, così da ridurre il carico complessivo sulle torri e sui cavi¹³⁰.

11.2 Il profilo strutturale

Sotto il profilo strutturale il Ponte avrà:

- luce della campata centrale (ovvero la distanza tra i due appoggi, tra le torri) di 3.300 m;
- distanza dalla Torre Sicilia al Punto di Ancoraggio Sicilia e dalla Torre Calabria al Punto di Ancoraggio Calabria circa 1.010 metri ciascuna. Queste distanze sono parte della lunghezza complessiva dei cavi principali, che includono anche la campata centrale sospesa tra le due torri;
- larghezza complessiva dell'impalcato: 60,4 m;
- area trasversale dei 4 cavi portanti di 1,26 m.: 5 m ca.;
- altezza torre lato Sicilia: 380,06 m s.l.m.;
- altezza torre lato Calabria: 379,31 m s.l.m.;
- peso strutturale dell'impalcato: 650.000 kN;
- peso di ogni torre: 541.000 kN;
- peso complessivo dei cavi principali: 1.666.000 kN;
- fondazioni di 48-55 m.
- le torri saranno le strutture più alte d'Europa.

Il Ponte accoglierà due carreggiate stradali con tre corsie per direzione (due di marcia e una di emer-

genza) e una linea ferroviaria a doppio binario; consentirà un flusso costante, 24 ore al giorno, capace di consentire un transito dell'ordine di 6.000 veicoli all'ora (di 52.560.000 all'anno) e fino a 200 treni al giorno (approssimativamente fino a 730.000 carri/anno); rivoluzionerà così la mobilità dell'area, delle 2 regioni che conetterà direttamente, dell'intero Sud Italia.

11.3 Un progetto di eccezionale interesse scientifico, tecnico e ingegneristico, delle critiche non costruttive

Già la sola progettazione del Ponte è di eccezionale interesse scientifico, tecnico e ingegneristico, la realizzazione imporrà poi analogo livello tecnologico ed organizzativo, per attuare l'opera intellettualmente, culturalmente, socialmente, economicamente e tecnologicamente più importante che si stia compiendo nel Mezzogiorno d'Italia, di primario vantaggio pubblico, economico, sociale. Essa è frutto ed espressione di uno "straordinario lavoro svolto da un grande team internazionale, a guida italiana, al quale hanno partecipato studiosi ed istituzioni scientifiche tra i più autorevoli del mondo, nonché leader mondiali nella progettazione di ponti sospesi e nella realizzazione di grandi opere", come venne scritto nell'appello a non disperderlo pubblicato nel febbraio 2013 sul Corriere della Sera a firma di trentanove professori, ingegneri e tecnici italiani, canadesi, danesi, giapponesi, inglesi e statunitensi tra i più importanti nella progettazione e realizzazione di ponti, compresi gli italiani prof. ing. Fabio Brancaloni, Alberto Prestininzi, professore di geologia applicata dell'università La Sapienza, il professore, ingegnere e architetto honoris causa Enzo Siviero quando il progetto ed i contratti in essere con il Contraente Generale (la società consortile internazionale Eurolink) e con il Project Management Consultant (l'americana Parsons), assegnati dopo regolari gare internazionali sulla base di un "approvatissimo" progetto preliminare, erano stati unilateralmente interrotti senza alcuna vera giustificazione e senza alcuna inadempienza da parte dei contraenti.

Anche le analisi e le discussioni che si stanno verificando al riguardo sono quindi importanti, e dovrebbero attuarsi con la massima serietà, conoscenza e razionalità, che rispetti un'ottica di sistema, che miri al maggior vantaggio dell'opera, del territorio, del Sud, dell'intera Italia, alla massima ricerca di comprensione e verità, in modo costruttivo, utile anche per l'elaborazione e lo sviluppo del progetto esecutivo.

La dialettica corrente, l'interlocuzione nei media e le manifestazioni 'NO PONTE' ma anche le dichiarazioni di politici di altissimo livello partitico, sono invece nella maggior parte dei casi espressioni di una opposizione cieca, certo non costruttiva, priva di conoscenza, irrazionale, quando non eco di un vociare gutturale contrario, di opinioni non approfondite che, ignorando i dati e fatti concreti, sminuendo seri temi attuali e sopravvalutandone altri che si asseriscono alternativi, sottrae chi lo esprime alla necessità di affrontare e risolvere i temi e problemi immediati, che elude.

Purtroppo, un pensiero sempre più frequente, che anche circa molti altri temi mira a non affrontare i problemi in maniera seria, esaminandoli e risolvendoli uno alla volta, e a posizionarsi tra il non deciso, il non impegnativo, il non definitivo, a sfuggire alle responsabilità della scelta, che spesso si esprime col c.d. 'benaltrismo' (v. in capitolo 15).

11.4 Gli espropri

Le critiche sono poi spesso messe assieme ai più comprensibili alti lai di chi subirà gli ovvi espropri, come peraltro previsto e tradizionale attuato per ogni opera pubblica in Italia (quantomeno) dal 1865); proteste, queste ultime, umanamente comprensibili, ma riguardanti interessi privati del tutto non proporzionati rispet-

to all'interesse pubblico di disporre del Ponte, peraltro meno giustificabili quando sollevate da chi ha costruito nelle aree che erano oggetto dal 2011 già di vincolo preordinato all'esproprio il cui elenco era stato pubblicato nei primi giorni di settembre di quell'anno¹³¹.

Al riguardo la Società per lo stretto ha dichiarato: *“Sorprendenti sono anche le affermazioni relative agli espropri. Per immobili, terreni, attività commerciali, saranno applicate tutte le forme di indennizzo configurabili nella realtà operativa, comprese quelle riguardanti i proprietari degli immobili ‘frontisti’, ovvero coloro che, ancorché non espropriati, siano posti in adiacenza alle opere dalla cui realizzazione risultino gravati da una servitù o subiscano una permanente diminuzione di valore per la perdita o la ridotta possibilità di esercizio del diritto di proprietà. Gli espropri saranno avviati gradualmente solo dopo l’approvazione del progetto definitivo da parte del CIPESS e ancor prima saranno stipulati dei protocolli con i Comuni e altri soggetti competenti con lo scopo di favorire il rapporto di collaborazione tra l’espropriando e l’espropriante, nel pieno rispetto dei diritti, dei principi di equità e trasparenza”*¹³².

12. Il valore del Ponte nei confronti di altre opere in corso – le analisi Costi/Benefici

Il valore del Ponte, la sua economicità, in relazione alla sua importanza utilità e durata, e in confronto alle altre opere infrastrutturali italiane, l'assurdità delle contestazioni a questo proposito sollevate - peraltro spesso da chi non solleva analoghe critiche circa altre opere, o addirittura da chi insiste a proporre che si diminuiscano gli investimenti sulle infrastrutture e si aumenti la spesa corrente – sono immediatamente comprensibile ove si prenda atto che il rapporto annuale del servizio studi inviato dopo l'agosto 2023 alle camere dei deputati indica i valori totali relativi alle infrastrutture strategiche e prioritarie in 447,823 miliardi di euro, dei quali 411,196 miliardi sono le prioritarie. Valori che farebbero sorridere, in senso pacatamente positivo (soprattutto se non raffrontato ai ben maggiori importi di Francia e Germania), anche ove si pensi solo al Ponte, che inciderebbe per il 3%, se si pensi che per le regioni del Ponte, Calabria e Sicilia, sono previsti investimenti in infrastrutture per 75 miliardi, solo per competenze riferibili al ministero delle infrastrutture e dei trasporti, *‘quasi 28mld per strade autostrade e 47mld per reti ferroviarie’*¹³³.

La stessa (naturalmente relativa) economicità appare particolarmente evidente anche ove si effettuino confronti rispetto alle altre opere in corso di attuazione nel nostro stesso paese alcuni delle quali peraltro riceveranno proprio dal ponte maggiore valore. Così, ad esempio, si può rilevare come per le linee che si riconnetteranno peraltro proprio al ponte, per la Salerno Reggio Calabria si prevede una spesa non inferiore a 13 miliardi di euro, per la Catania Messina è prevista una spesa di 11 miliardi di euro; mentre per la Napoli Bari sono previsti sei miliardi di euro. Circa il valore del Ponte, come risultante dai modelli di analisi di costi-benefici pare poi opportuno innanzitutto rammentare come *non ha senso fare un’analisi costi/benefici limitata a un periodo di 30-50 anni per le infrastrutture strategiche, come il Ponte, destinate a durare almeno duecento anni. ... I costi spalmati su centinaia di anni quasi si annullano mentre sulla lunga durata i benefici conseguibili sono incommensurabili. L’analisi costi/benefici ha invece senso sui beni durevoli, la cui vita non supera le poche decine di anni (navi, locomotive, materiale rotabile et similia) e il cui ammortamento va calcolato di conseguenza. Del resto, era questo l’insegnamento dell’economia classica, anche prima di Keynes: lo Stato deve costruire e accollarsi il costo delle infrastrutture come ponti, autostrade, ferrovie, tunnel sotto le*

*Alpi, a beneficio dei cittadini e delle attività produttive che ne trarranno “economie esterne” utili per il loro sviluppo. Questa dottrina economica è quella, ancora valida, di Cavour che avviò nel 1857 la costruzione del traforo del Moncenisio, ancora in esercizio in attesa del completamento della TAV Torino-Lione. E ancora: non sappiamo quanto costò agli antichi romani il Ponte Milvio sul Tevere a Roma, ma possiamo con tranquillità affermare che i costi di costruzione da loro sostenuti in duemila anni sono stati ampiamenti ammortizzati e i benefici sono andati ben al di là di qualunque aspettativa.*¹³⁴

In particolare, non pare nemmeno vi siano in Italia metodologie consolidate specificamente previste per la valutazione di costi benefici per periodi superiori ai 100 anni. In generale, le analisi costi-benefici per opere infrastrutturali si concentrano su periodi di 30-50 anni. Ad esempio, le linee guida operative per la valutazione delle opere pubbliche nel settore stradale, promosse dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), sembrano si concentrino su periodi di tempo sicuramente molto più brevi rispetto ai 200 anni, la vita massima, non riconosciuta peraltro per tutte le parti di analoghe opere, essendo prevista in 60 anni, per i ponti ferroviari in 75 anni¹³⁵. Sembra in effetti che la creazione delle grandi infrastrutture create dai persiani ad oggi, come dai romani il ponte Milvio, o l’acquedotto del Ponte di Gard, o la stessa Regina Viarum, l’Appia, l’intera rete di strade che ha creato l’Europa e il Mediterraneo, ma anche grandi opere d’arte che definiscono la nostra cultura, la nostra civiltà, come la Porta del Paradiso pagata dai mercanti fiorentini, sono state possibili poiché per fortuna nessuno allora chiedeva previsioni e valutazioni sciocche quali quelle che vorrebbero alcuni economisti e burocrati miopi e soprattutto i fautori del non fare. Oggi perché il politico pigro e/o incapace, ignorante, privo di ogni visione, non sia costretto a comprendere e disporre le opere infrastrutture necessarie non è più indispensabile che sulla strada vi sia un leone, è sufficiente un economista critico, un burocrate europeo o un politico di opposizione (quantomeno finché è di opposizione) ottuso che si basi sul sistema costi benefici, applicandoli in maniera assurda, valutandone i vantaggi dell’opera per durate brevi ad opere pluricentinarie.

In ogni caso le analisi costi-benefici effettuate in relazione al ponte sullo stretto, quali quelle dai consulenti della società dello stretto presentate al Comune di Messina, portano ad un risultato finale positivo, mentre le critiche poste a questo riguardo appaiono immotivate, infondate, a-tecniche.

In queste analisi le previsioni del traffico sono attuate raccogliendo dati dal 2011 al 2022 e proiettandoli quindi nel periodo 2022 al 2032¹³⁶.

Il costo stimato per la costruzione del ponte è indicato in circa 8,5 miliardi di euro, con ulteriori 1,2 miliardi di euro per i collegamenti stradali e ferroviari. Circa 800 milioni di euro sono previsti come destinati a misure di mitigazione ambientale e 400 milioni di euro a compensazioni locali. Si prevede che i pedaggi stradali e ferroviari genereranno entrate significative. Il traffico stimato è di circa 40.000 veicoli al giorno, con un pedaggio medio di 20 euro

per veicolo. Considerando che il ponte permetterà un attraversamento più rapido tra Sicilia e Calabria, migliorando l'efficienza dei trasporti, il valore del tempo risparmiato è stato stimato in 8,8 miliardi di euro, di cui 6,4 per le merci e più di 2,3 per i passeggeri, cosicché *“Il risparmio di tempo è il principale beneficio”*. È previsto che la costruzione e l'operatività del ponte creeranno posti di lavoro e stimoleranno l'economia locale, che il Ponte ridurrà l'inquinamento derivante dai traghetti attualmente utilizzati per l'attraversamento e favorirà una maggiore integrazione economica e sociale tra Sicilia e Calabria, che la maggiore accessibilità tra Sicilia e Calabria incrementerà il flusso turistico, generando ulteriori entrate per le economie locali, che la costruzione del ponte potrà stimolare lo sviluppo immobiliare nelle aree circostanti, aumentando il valore delle proprietà e generando entrate fiscali aggiuntive.

Si prevede quindi che il progetto potrà contribuire a un aumento del PIL regionale, prudenzialmente calcolato nel 2-3% annuo, anche perché la fase di costruzione e l'operatività del ponte creeranno migliaia di posti di lavoro diretti e indiretti e che i miglioramenti nella logistica e nei trasporti ridurranno i tempi e i costi di consegna, beneficiando innanzitutto le imprese locali.

L'analisi costi benefici sarebbe positiva, dunque, anche se la valutazione e la scelta dell'opera fossero solo legati al risultato diretto (alla *performance*), e si limitassero al tempo di trasbordo, alla diminuzione di CO₂ calcolata (in adesione al corrente antiscientifico mainstream europeo, al mito della CO₂ inquinante) con una riduzione di circa 12,8 milioni di tonnellate in circa 40 anni, al risparmio di tempo.

Così si esprime la società:

Il Progetto è in grado di generare un valore attuale netto economico ampiamente positivo (3,9 miliardi di euro) con un saggio di rendimento interno, pari al 4,51%, superiore al livello minimo previsto dalla normativa vigente. Inoltre, dall'Analisi emerge che il ponte, permettendo il trasferimento su ferrovia di rilevanti quote modali (auto, traghetti e aereo), determina un significativo abbattimento dei gas climalteranti. A livello complessivo, nell'arco temporale 2024-2063, si stima una riduzione di circa 12,8 milioni di tonnellate di CO₂¹³⁷.

L'analisi costi benefici, sviluppata sulla base delle Linee guida europee e nazionali, ha mostrato dunque che la realizzazione del ponte è in grado di contribuire in maniera molto significativa al miglioramento del benessere collettivo, apportando significativi benefici netti alla collettività nazionale, con ricadute positive sia economiche che ambientali.

La Società poi ribadisce, in relazione alle osservazioni inviate dai critici nell'ottobre 2024:

«L'analisi costi-benefici, condotta seguendo le linee guida europee e nazionali, ha mostrato che la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina è in grado di contribuire in maniera molto significativa al miglioramento del benessere collettivo, apportando significativi benefici netti alla collettività nazionale, migliorando sia gli aspetti economici sia quelli ambientali. I principali indicatori sintetici testimoniano un Vane-

Valore attuale netto economico di 3,9 miliardi di euro (attualizzati 2023) e un Tire-Tasso interno di rendimento economico del 4,51%, a fronte di un costo di investimento pari a 13,5 miliardi. A livello complessivo, tenuto conto dei trasferimenti modali in favore della ferrovia, nell'arco temporale 2024-2063, si stima una riduzione di circa 12,8 milioni di tonnellate di Co₂».

13. Il Ponte non si ripagherebbe, non sarebbe bancabile, nonostante minimizzi il grande costo sociale della discontinuità territoriale e della insularità e abbia in sé una buona potenziale redditività - NON È VERO

Tra i critici vi è chi contesta la fattibilità economica del progetto; ignorando di fatto i dati di progetto e le analisi rammentate, le esperienze precedenti e l'attuale contesto economico, alcuni critici in particolare asseriscono che

L'economia delle due regioni, Calabria e Sicilia, come quella del Mezzogiorno d'Italia, non ha dimensioni tali da giustificare un investimento come quello del ponte. In altre parole, l'opera non sarà mai in grado di remunerare il capitale investito, a causa delle ridotte dimensioni degli scambi economici attivabili¹³⁸.

Questi critici così asseriscono cose totalmente errate, ovviamente senza produrre alcun dato o prove (essendo difficile provare l'errato e l'inesistente).

13.1 Costa di più non farlo che farlo

È interessante innanzitutto notare che secondo il Ministero delle infrastrutture costerebbe **“PIÙ NON FARLO CHE FARLO”** Nel suo sito infatti il Ministero¹³⁹ scrive:

La mancata realizzazione del Ponte ha già comportato e potrebbe ulteriormente comportare il pagamento di ingenti penali e indennizzi, dovuti in esito ai conteziosi in essere fra lo Stato e gli aggiudicatari dei contratti di appalto caducati. L'esborso di risorse pubbliche a fronte di un'opera mai realizzatisi sarebbe dunque contrario ai principi di efficienza ed economicità dell'agire pubblico. A tali costi, peraltro, dovrebbero comunque aggiungersi le spese già sostenute dalla Società concessionaria Stretto di Messina S.p.A., nonché gli oneri gravanti sull'economia nazionale per garantire la continuità territoriale con la Sicilia. Le risorse statali, regionali ed europee garantiranno, invece, la sostenibilità economica dell'intervento, il cui costo complessivo includerà la sovrastruttura del ponte e le opere di collegamento stradale e ferroviario. Il nuovo Piano economico-finanziario prevederà, infine, l'ammortamento dell'investimento anche grazie agli introiti derivanti dal pedaggio stradale e ferroviario e al risparmio degli oneri di traghettamento ferroviario

13.2 - La stima dei costi dell'insularità, l'analisi controfattuale

Ancor più importante, appare evidente che, trattandosi di valutazione concernente l'interesse dello Stato a realizzare una infrastruttura economicamente rilevante dedicata innanzitutto ad ampia parte del territorio, dei oltre 5 milioni di cittadini, una stima limitativa come quella dei critici citati è totalmente in contrasto con ogni stima sociale, a partire dalla *Stima dei costi dell'insularità*, con la *analisi controfattuale per stimare i costi di trasporto extra che penalizzano la Sicilia e le sue attività e attori economici, nonché l'impatto economico di una stima dei costi di insularità in Sicilia e riduzione dei costi per i servizi di trasporto e magazzino* attuata dalla Regione Sicilia; questa, infatti, ha dimostrato un danno dell'ordine dei sei miliardi all'anno (come già rammentato, v. capitolo 4 ed ivi le note): anche se lo svantaggio, il danno recuperabile fosse di un ordine minore, il vantaggio dato dal Ponte al Paese sarebbe evidente e supererebbe il valore dell'investimento in un tempo decisamente ridotto rispetto ai

tempi di ripagamento di analoghi investimenti in opere pubbliche di analoga importanza e durata d'uso.

13.3 Il Ponte non sarebbe bancabile per il rischio di sistema

Alcuni critici affermano che il progetto sarebbe comunque "non bancabile", basando questa loro asserzione su una opinione che attribuiscono ad una 'comunità finanziaria' (quale? fatta di chi? motivata come?) per la quale essa lo sarebbe <<per il suo rischio "di sistema">>, in relazione all'Italia¹⁴⁰.

L'affermazione, ancora una volta non articolata e soprattutto non provata, è contraria ai precedenti e all'attuale contesto al punto che è difficilmente comprensibile, se non sconcertante.

13.4 L'attuale previsione circa il finanziamento

Innanzitutto, per quanto alla data nota, il finanziamento del ponte sarà coperto principalmente da fondi pubblici nazionali e regionali, con un possibile contributo europeo.

Il finanziamento del Ponte sullo Stretto di Messina, infatti, fino ad ora coinvolge diverse fonti e attori:

1. Governo italiano: Una parte significativa dei fondi proviene dal governo centrale. La legge di bilancio 2024 ha stanziato circa 11,6 miliardi di euro per il progetto.
2. Fondi per lo Sviluppo e la Coesione (FSC): Circa 2,3 miliardi di euro saranno recuperati da questi fondi, che sono destinati a promuovere lo sviluppo economico e sociale delle regioni meno sviluppate.
3. Regioni Calabria e Sicilia: Queste regioni sono chiamate a contribuire con circa 1,6 miliardi di euro¹⁴¹.
4. Contributi Europei: Parte dei fondi potrebbe provenire dal Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR) 2021-2027.

Nell'aprile 2024 il Parlamento europeo ha infatti approvato le linee guida aggiornate per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti TENT, che collega oltre 420 città della Unione europea, aggiungendo al corridoio Scandinavo Mediterraneo "un collegamento fisso o un ponte per collegare Villa San Giovanni a Messina" La Commissione Europea finora ha confermato un finanziamento di 24,7 milioni di euro per la progettazione tecnica del ponte. Come ha notato il dott. Pietro Ciucci, A. D. di Stretto di Messina¹⁴²: "Il finanziamento del progetto esecutivo è un importante segnale da parte dell'Unione Europea. Si tratta di una quota di 25 milioni di euro, pari al 50% dell'importo relativo alla parte ferroviaria dell'intera opera. L'Unione Europea conferma in questo modo la strategicità del Ponte all'interno delle reti TEN". Coerentemente, infatti, il 21 ottobre 2024, La Società Stretto di Messina e CINEA (Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency della Commissione Europea) hanno firmato il Grant Agreement per il cofinanziamento europeo dei costi di progettazione esecutiva del ponte sullo Stretto di Messina. Si tratta di un contributo a fondo perduto di circa 25 milioni di euro che copre il 50% dei costi di progettazione esecutiva dell'Opera, per la parte imputabile all'infrastruttura ferroviaria. In particolare, la Commissione Europea ha evidenziato che il progetto è di interesse collettivo, dal momento che incide su tutti e quattro gli obiettivi definiti nella regolamentazione dei corridoi TEN-T, ovvero:

- Coesione
- Efficienza
- Sostenibilità
- Incremento dei benefici per gli utenti

Inoltre, la Commissione ha valutato l'iter progettuale in stato molto avanzato ed elevata la qualità del progetto attuale. Tra i parametri valutati anche le positive **ricadute socioeconomiche**

e ambientali del progetto, la **riduzione dei tempi di viaggio**, dell'**impatto acustico** e delle **emissioni inquinanti**. Positiva valutazione anche per la capacità del progetto di incrementare l'**accessibilità e lo sviluppo economico** di Calabria e Sicilia migliorando le connessioni.

La partecipazione al Bando CEF è stata coordinata dal **Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti**, che, tramite la propria **Struttura Tecnica di Missione**, svolge il ruolo di **Associated Partner** della Stretto di Messina.

E al riguardo lo stesso amministratore delegato ha commentato che "La sottoscrizione dell'Accordo di sovvenzione, unitamente al recente inserimento del Ponte nell'ambito del corridoio 'Scandinavo-Mediterraneo', da parte del Consiglio Europeo, conferma il ruolo strategico dell'Opera per l'Europa e pone le premesse per poter reperire ulteriori risorse a copertura dei costi di realizzazione dell'Opera, con concreta prospettiva di riduzione dell'onere a carico del bilancio dello Stato. Inoltre, l'intervento diretto della Commissione europea, che garantisce la presenza di parametri di trasparenza e controllo sull'andamento gestionale delle attività di progettazione, realizzazione e gestione dell'Opera, potrà costituire anche volano per eventuali futuri interventi da parte del mercato". (Da <https://www.citynow.it/ponte-stretto-firmato-accordo-ue-cofinanziamento-progettazione/>). Come tutti i contributi pubblici, quelli dell'Unione aumenteranno il tasso di rendimento del progetto, riducendo la quantità di capitale di provenienza diversa, abbassando i costi complessivi di finanziamento del progetto, riducendo il rischio percepito dagli investitori e finanziatori privati, rendendo il progetto più attraente e potenzialmente aumentando il tasso di rendimento atteso, e contribuendo a raggiungere un equilibrio economico-finanziario più stabile, migliorando la sostenibilità del progetto nel lungo termine. Aiuteranno così a far sì che Stato ed Unione, quindi, agiranno e agiscano anche quali creatori delle infrastrutture, del territorio, ed al contempo in attuazione del loro ruolo di garanti del lavoro, dell'occupazione, quali occupatori di ultima istanza,, innanzitutto quali realizzatori delle infrastrutture primarie (v. capitolo 8, ed ivi nota); funzioni e prestazioni che per chi ha una visione delle istituzioni e dell'economia quali funzioni sociali sono proprio quelli che, mentre concorrono ad attuare la democrazia, anche economico-sociale, comunque l'impatto delle istituzioni sull'economia, sono quelle che legittimano le istituzioni stesse.

Anche alla luce di queste considerazioni, pertanto, appare difficile comprendere la poco spiegata notazione negativa circa la bancabilità della eventuale finanzia suppletiva rispetto a quella pubblica (in realtà la poco spiegata negazione di essa bancabilità), ed ancora più difficile attuare una valutazione circa la pretesa di dati e spiegazioni garanzie e condizioni di quella: la bancabilità in senso generale nel contesto appare ragionevolmente certa, mentre semmai sono le condizioni di essa che non sono precisamente valutabili, in assenza di progetto esecutivo e di ogni certezza circa i futuri ulteriori contributi europei e chi, come, con che certezze, dovrebbe chiedere eventuali finanziamenti diversi da quelle dello Stato, delle Re-

gioni e della UE, per quali importi, con quali garanzie dovrebbe chiederli. Così che ogni precisa valutazione va rinviata quantomeno alla fase successiva alla elaborazione del progetto esecutivo.

13.5 La maggiore bancabilità della Società dello Stretto in quanto società in House - Le garanzie pubbliche

Nella valutazione della bancabilità della Società dello Stretto va rammentato peraltro che, in quanto società in house, ossia società a partecipazione pubblica che opera principalmente per l'interesse e per conto degli enti pubblici che la controllano, essa presenta diversi elementi di vantaggio. In particolare, l'essere interamente controllata da enti pubblici ne garantisce una maggiore stabilità e affidabilità finanziaria, una maggiore supervisione e rendicontazione finanziaria, una maggiore trasparenza nell'utilizzo dei fondi pubblici; essa poi ne riduce il rischio di insolvenza, aumenta la fiducia degli investitori e delle istituzioni finanziarie; il suo speciale oggetto, il suo essere in esso monopolista naturale sono tali da assicurarne un flusso di lavoro costante e ragionevolmente prevedibile, mentre il suo operare per finalità pubbliche facilita il suo accesso a finanziamenti agevolati o a condizioni favorevoli da parte di istituzioni finanziarie che supportano progetti di interesse pubblico.

Sembra poi presumibile che se lo Stato italiano, e/o fors'anche le Regioni, emettessero titoli o bond specificamente legati al Ponte sullo Stretto di Messina e/o alla redditività di quello, eventualmente, con uno leggero spread positivo, rispetto ai titoli ordinari, questi potrebbero essere molto attraenti per gli investitori. Infatti, le garanzie pubbliche ridurrebbero significativamente ogni rischio, anche di default, rendendo questi titoli molto sicuri, simili ai titoli di Stato tradizionali. Uno spread positivo, anche non elevato, consentendo a questi titoli un rendimento leggermente superiore rispetto ai titoli di Stato standard, li renderebbe particolarmente attraenti per gli investitori in cerca di rendimenti più elevati con un rischio piuttosto basso.

Ciò mentre i titoli di Stato italiani sono stati molto richiesti nelle ultime aste, espressione di una forte fiducia degli investitori nella capacità del governo italiano di onorare i propri debiti¹⁴³: così si è espressa il PdC nel suo intervento all'assemblea della Confindustria, il 18 settembre scorso:

Lo spread a un livello di circa 100 punti di base inferiore rispetto a quello dell'ottobre 2022. Il ritrovato appeal dei titoli pubblici italiani, questo è uno dei dati che a me piacciono di più, è di pochi giorni fa l'emissione del nuovo BTP a 30 anni, alla quale hanno partecipato oltre 400 investitori per una domanda complessiva che ha superato i 130 miliardi di euro a fronte degli 8 miliardi che offriva il Tesoro. È il valore della fiducia che viene riposta nell'Italia ed è un valore record che non si era mai registrato prima. Infatti, "se guardiamo ai fondamentali di oggi, non ci sono ragioni che giustifichino un rendimento dei BTP superiore a quello dei titoli francesi. E questo livello dei nostri rendimenti a lunga ci danneggia più degli altri, con tassi reali più elevati. Comunque, i nostri spread, sia rispetto alla Germania (scesi sotto quota 130) che alla

Francia e alla Spagna, continuano a segnalare bel tempo, malgrado le fibrillazioni per la manovra di bilancio prossima ventura. Degno di nota è che i rendimenti dei titoli pubblici a 10 anni in Francia hanno superato quelli della Spagna, e lo spread fra i BTP e gli OAT francesi è sceso ai minimi da prima della Grande crisi finanziaria".

(Fabrizio Galimberti e Luca Paolazzi, *Economia tedesca azzopata da quattro colpi. In USA l'economia va e attende il voto. La BCE verso altri tagli dei tassi e l'Italia spera nel PNRR.* (msn.com) 12 10 2024).

Ciò mentre il Ponte sullo Stretto di Messina è un progetto oggettivamente di grande interesse nazionale, dichiarato tale per legge e oggetto di continua comunicazione, cosicché esso potrebbe attrarre particolarmente gli investitori, mentre lo stesso inizio dei lavori potrebbe aumentare la fiducia degli investitori.

Pertanto, se lo Stato emettesse titoli legati al Ponte con uno spread positivo, sarebbero probabilmente considerati un buon investimento da molti investitori, inclusi quelli che vogliono investimenti legati ad opere di lunga durata e, più in genere, coloro che cercano un equilibrio tra durata, sicurezza e rendimento.

13.6 I precedenti - Lo studio sulla bancabilità e i due pre requisiti: volontà dello Stato, rapporti con RFI - le banche erano interessate

Sono queste sopra espresse considerazioni semplici, immediate. Prima ancora di esaminarle, però, si potrebbe, e dovrebbe, rammentare quanto già accaduto in precedenza, quando si ipotizzava un progetto del Ponte non totalmente direttamente finanziato, né garantito. Nelle critiche qui discusse, infatti, innanzitutto si ignora quanto già accertato direttamente nel corso della stessa vicenda del Ponte: il tema della bancabilità era già stato posto quando si doveva decidere se e come fare il ponte all'inizio degli anni 2000, si era richiesto anzi specifico studio di fattibilità ad associazione temporanea di imprese internazionali di consulenza selezionata mediante gara¹⁴⁴ che aveva indicato che *"la partecipazione dei privati richiede la soddisfazione di due pre requisiti: un forte segnale da parte dell'amministrazione che garantisca sin dall'inizio la volontà concreta ed irreversibile di realizzare l'opera come priorità di politica economica ed infrastrutturale; il disegno di adeguati rapporti con RFI"*.

Presupposti che ora vi sono, anzi con un governo che pare avere maggiori prospettive di durata.

La bancabilità era poi allora stata confermata nel 2001 da *"Tutti i maggiori gruppi bancari europei"* che erano stati interpellati dalla banca Meliorbanca che all'epoca rivestiva il ruolo di *consulente del ministero delle infrastrutture per la realizzazione dell'opera*¹⁴⁵. Essa era stata poi nuovamente accertata, alla ripresa del 2011, da altri consulenti internazionali primari, che prevedevano che parte intervenisse in project financing¹⁴⁶.

È da notare che la credibilità del Paese e l'attrazione che esso e lo stesso Ponte determinano sono tali che nel novembre 2012, nel corso della crisi finanziaria sovrana europea, un anno dopo che l'Italia aveva raggiunto lo spread di 575 e che il governo Berlusconi si era dimesso, Giuseppe Zamberletti, allora presidente della Società Stretto di Messina fece sapere che: «Ci sono capitali cinesi pronti a finanziare l'opera», facendo i nomi della China investment corporation (Cic), fondo sovrano di Pechino, e di società di costruzioni come la China communication and construction company (Cccc). Secondo tali comunicazioni il fondo sovrano avrebbe desiderato acquisire una concessione per 99 anni.

13.7 Project financing e rischi di sistema

Ma la critica appare immotivata anche solo valutando i presupposti indicati dai critici nel contesto, anche se ci si limita

a rammentare come da sempre finanziamenti e iniziative in project financing vengono attuati in paesi il cui rating creditizio e la stabilità sono molto peggiori dell'Italia¹⁴⁷, mentre nel nostro sistema il Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n. 36, ovvero il nuovo Codice dei contratti pubblici, emanato in attuazione della legge 21 giugno 2022, n. 78, ha introdotto diverse semplificazioni e miglioramenti che potrebbero influenzare positivamente i costi e i tassi dei bond relativi ai progetti pubblici.

*

Come noto, con il termine *rischio di sistema* normalmente si indicano una serie di fattori che incidono sulla certezza del sistema, quali rischi politici e regolatori, rischi macroeconomici e finanziari, rischi operativi e tecnologici etc. E il rischio di sistema diventa impeditivo degli investimenti per l'eccessiva volatilità, se il mercato è estremamente volatile, al punto che gli investitori potrebbero essere riluttanti a impegnare capitali a causa dell'incertezza sui rendimenti futuri, per la previsione di crisi economica, di recessione, per una particolare instabilità politica, per un eccesso di regolamentazioni sfavorevoli.

Ora, anche sotto questo profilo la credibilità dell'Italia è rimasta più che adeguata, e semmai appare migliorata oggi rispetto a quando si verificavano tentativi di far perdere ogni affidabilità dello Stato, delle istituzioni, dell'economia italiani, compiuti ad es. adottando disposizioni contrarie ad altre precedenti e retroattive, anche in violazione dei principi di diritto, dell'art. 11 delle preleggi, del principio dei diritti quesiti, dei contratti stipulati, delle regole del diritto e dell'economia internazionali¹⁴⁸, anche adottando i criteri della recessiva e distruttiva *'economia del rigore e dell'austerità'*¹⁴⁹.

Grazie alla solidità del sistema economico, in particolare delle piccole imprese che sono amplissima parte del sistema stesso, la credibilità del Paese è rimasta pure durante le reiterati crisi, tra le quali quella del 2008. Ed essa è rimasta nonostante anche i reiterati tentativi di alcuni noti studiosi dell'economia e di parte della politica italiana, a volte anche di operatori non italiani, di degradare e svilire il nostro stato, di svalutarlo come paese a rischio per l'eccesso debito pubblico e quale nemico degli investimenti e insieme di imporre al nostro sistema economico teorie assurde, insensate, quale, appunto, quella della *'austerità espansiva'*; la credibilità sostanziale è permansa, non è stata incisa definitivamente, anche nella lunga ubriacatura di quella *'economia del rigore e dell'austerità'* che si sarebbe voluto giustificare anche col postulato che consolidamenti fiscali avrebbero stimolato consumi e investimenti privati; teoria che, più seriamente, il Nobel della economia James Tobin affermava essere *'un principio con cui non si mangia'*¹⁵⁰.

L'Italia poi ha mantenuto e sta mantenendo la sua credibilità anche dopo che si sono diffuse e consolidate assurdità ancor più strambe, quali la religione verde o quale la teoria della decrescita, contraria a tutte le provate teorie economiche circa lo sviluppo, a partire dal modello di Solow¹⁵¹, per il quale è il progresso tecnologico, piuttosto che l'accumulazione di capitale o il mero incremento dello stesso lavoro, il principale motore della crescita economica a lungo termine, che rende possibile sostituire nei processi economici altri fattori alle risorse naturali, aggirando così anche il problema erroneamente posto adducendo (anche qui, in modo sbagliato e non pertinente) la seconda legge della termodinamica¹⁵².

Teorie, sistemi, ideologie irrazionali contrarie alla scienza e all'economia che pare che fortunatamente abbia abbandonato e rigettato la maggioranza degli italiani, ma che incredibilmente, paradossalmente, sembra si siano diffuse anche in quegli ambiti culturali e politici che, quando ancora invece pensavano, si radicavano in un pensiero materialista che voleva essere scien-

tifico e dialettico, che chi scrive non ha mai adottato e ritiene anch'essi errati, ma che quantomeno si basavano sulla ragione.

Teorie, sistemi, ideologie che comunque non hanno intaccato la credibilità imprenditoriale e economico finanziario del nostro paese.

13.8 Il nostro Paese è ancora uno dei 10 paesi economicamente più importanti

I critici di cui si parla ritengono che il progetto del Ponte non sarebbe bancabile a causa del rischio di sistema Italia.

Ciò, mentre sotto il nostro Paese è ancora uno dei 10 paesi economicamente più importanti, tra i più solidi grazie anche al grande export e al risparmio privato: nel 2023 l'export è stato di € 660 miliardi, con una crescita rispetto al 2022 del +6,8%, surplus di 34, 4 miliardi, previsione 2024 circa il valore totale dell'export € 689 miliardi con crescita prevista rispetto al 2023: +4, surplus dei primi 4 mesi 17, 56 miliardi. Anche per il risparmio l'Italia è il 10 paese, in una classifica nella quale vi sono anche stati che hanno 20 volte i nostri abitanti, inclusi Cina e India: nonostante la coda della crisi dovuta all'assurda gestione della crisi politico sanitaria attribuita al Covid, la ricchezza delle famiglie nel 2023 è aumentata di 80 miliardi, raggiungendo i 5.216 miliardi di euro.

Tra i 190 paesi del mondo l'Italia si colloca nel 2023 all'11° posto nella classifica del "Foreign Direct Investment Confidence Index 2024" realizzata dall'Agenzia Kearney selezionando le 25 economie attrattive per la loro misura dell'attrattività dei Paesi per gli investimenti diretti esteri, basandosi sulle intenzioni di investimento di amministratori delegati e decision makers di circa mille aziende globali. Circa gli Investimenti Diretti Esteri (IDE), infatti, dopo i crolli 2020 e 2021, dovuti presumibilmente alla crisi sanitaria e agli irrazionali, disastrosi comportamenti istituzionali e governativi, ai blocchi delle attività attuati nella crisi stessa (investimenti diretti esteri totali 2020= 17,6 miliardi di euro, 2021 Investimenti diretti esteri totali 23,4 miliardi nel 2022) il Paese nel 2023 ha registrato un grande aumento¹⁵³, con la realizzazione di 243 progetti Investimenti diretti esteri per totali 856,99 milioni di euro, 428, 67 milioni di euro; per il 2024 finora è previsto un incremento del 5% sull'anno precedente¹⁵⁴.

Quale brand finanziario, quale *financial-based brand equity* (FBBE), che ovviamente ha un notevole peso nell'attrazione all'investimento, quello dell'Italia è classificato al 9° posto al mondo.

Nell'analisi annuale circa il 2022 che KPMG Corporate Finance e AIFI hanno realizzato circa la performance complessiva del mercato italiano valutata in base alle operazioni di private equity e venture capital dei principali operatori attivi in Italia emerge che *la performance del private equity, in termini di tasso interno di rendimento lordo (IRR) aggregato, è stata pari al 18,7%, in linea con il trend degli anni passati. Il 2022 è stato un anno positivo, caratterizzato da: numerose operazioni di medio-piccole dimensioni, con ottimi ritorni; un numero rilevante di operazioni di grandi dimensioni (otto), che hanno registrato rendimenti più che positivi; un numero ridotto di svaluta-*

zioni. Nel 2022 i fondi di private equity hanno realizzato nuovi investimenti in Italia per un controvalore di 10,1 miliardi di euro, il dato più alto mai registrato dalla survey ('survey' che essi attuano dal 1996).

Può anche considerarsi che al giugno scorso le classi di fondi comuni del settore delle infrastrutture sarebbero 239, ed è difficile pensare che nessuno dei più importanti fondi operante nelle infrastrutture sia interessato ad una delle opere europee più importanti; al contrario sembra possibile, ed auspicabile, ricercare, ottenere ed attuare, contratti per investimenti e/o partecipazioni all'esecuzione in P.F.

Indici positivi, di una maggiore possibilità e facilità nell'acquisizione di mezzi finanziari, si possono poi trarre anche dai risultati dell'analisi annuale di Forbes (forbes.it/2023/06/21/italia-sempre-piu-attractiva-per-gli-investimenti-stranieri-17-sul-2021/) e di EY Europe Attractiveness Survey, che esamina l'andamento degli investimenti diretti esteri in Europa e le percezioni di investitori, rappresentanti istituzionali e opinion leader locali e internazionali, con l'obiettivo di misurare il livello di attrattività di ciascun Paese, individuare i driver di investimento futuri e le principali criticità nel rapporto del 2024 ha ribadito che l'Italia è stata una delle destinazioni più attraenti per gli investimenti diretti esteri in Europa nel 2023, che gli Stati Uniti, la Francia, il Regno Unito e la Germania sono ancora una volta stati tra i principali investitori, che vi è stato un incremento dei progetti di investimento rispetto all'anno precedente, con una fiducia crescente nelle prospettive economiche del paese¹⁵⁵.

13.9 I dubbi sono ancor più infondati nell'attuale contesto – i rating

I dubbi e le critiche poste in relazione alla bancabilità appaiono ancor più infondati poi se si considera le vicende recenti¹⁵⁶. Pur nella complessità del contesto internazionale, dall'anno scorso ad oggi le agenzie internazionali nel 2024 hanno confermato i rating del nostro paese anche in relazione quindi all'attuale stato politico sociale e alle riforme in corso: nel loro rispettivo sistema Fitch e Standard & Poor's hanno confermato il rating di BBB con outlook stabile, mentre Moody's ha confermato il rating dell'Italia a Baa3 e ha alzato l'outlook a stabile.

Come noto, questi rating sono considerati 'investment grade', indicano che l'entità ha una capacità adeguata di soddisfare i propri obblighi finanziari, un livello di rischio di credito moderato accettabile per gli investitori. Mentre la Lombardia, la regione in cui si ritiene si produrrà la maggior parte dei materiali e servizi che creeranno il Ponte, ha un rating migliore dell'Italia stessa, per Moody's 'Baa2 stabile', dati che nega totalmente le valutazioni negative dei critici vengono anche dalle valutazioni attuate nei confronti della Sicilia: proprio quest'anno, per la prima volta da sempre, anche la regione Sicilia, del territorio nel quale più si verificheranno gli effetti del Ponte, ha raggiunto lo stesso rating dello Stato: rispetto ad essa Fitch e Standard & Poor's hanno confermato il rating di BBB con outlook stabile, mentre Moody's ha riconosciuto alla Sicilia lo stesso rating dell'Italia, cui ha confermato il Baa3.

Infine si deve rilevare come l'attuale andamento dell'economia, considerato anche ed in particolare nel contesto delle altre nazioni europee, dovrebbe semmai portare ad ulteriori diminuzione dello spread ed aumento del rating, ed infatti il 25 giugno scorso il presidente della Consob, Paolo Savona, nel suo discorso all'Incontro annuale con il mercato finanziario si è così espresso: *"questo risultato, pur restando esposto ai rischi geopolitici ricordati si dovrebbe riflettere anche in un innalzamento del rating del debito pubblico italiano, alleviando l'onere sulla crescita reale dovuto al maggiore costo dell'indebitamento pubblico e così innalzando il livello del reddito potenziale."*

Ed analoghe analisi sono quelle del governatore della Banca d'Italia: come riporta [Osvaldo De Paolini](#) del Giornale, 22 8 2024 *"Secondo le valutazioni degli uffici di Bankitalia, si stima che tra il 2021 e il 2026 la realizzazione del Pnrr possa produrre un effetto di 9 punti percentuali sul Pil, oltre a un effetto sul reddito permanente di 4 punti. Sono grandezze importanti, capaci se non di ribaltare perlomeno di migliorare sensibilmente i fondamentali che le agenzie di rating prendono a pretesto per esprimere i giudizi sulla qualità del debito di un Paese, riducendone il costo per il debitore e, dunque, rendendolo più sostenibile. Una circostanza sulla quale le agenzie che danno i voti all'economia del nostro Paese avrebbero già dovuto riflettere."*

E questo rilievo è stato addirittura ribadito dal Presidente della Repubblica, che il 30 novembre pubblicamente ha sottolineato che, nonostante l'Italia abbia registrato una crescita economica significativa negli ultimi cinque anni, con un PIL in aumento più rapido rispetto a Francia e Germania, e la posizione netta sull'estero dell'Italia sia creditoria per circa 225 miliardi di euro, pari al 10,5% del PIL, dati che dovrebbero essere considerati positivamente dalle agenzie di rating, queste hanno finora continuato a mantenere il rating del Paese a un livello troppo basso.

13.10 I bond per gli italiani all'estero

Non da ultimo, come nota il prof. ing. arch. Siviero, *... non si escludono bond finalizzati da collocare presso investitori istituzionali o privati cittadini, in particolare, è un mio pensiero, facendo leva sugli italiani all'estero, molto sensibili a investire per la propria patria di origine. Voglio ricordare che per il raddoppio del canale di Suez circa 8 miliardi di dollari sono stati sottoscritti in pochi giorni dagli egiziani stessi*¹⁵⁷.

Ora, la comunità di italo-discendenti nel mondo viene stimata in circa centottanta milioni di persone, mentre a gennaio 2023, secondo i dati dell'AIRE (Anagrafe degli Italiani Residenti all'Estero), sono stati registrati quasi 6 milioni gli italiani residenti all'estero, circa il 10% della popolazione attuale. E come molti degli Italo discendenti, molti degli italiani all'estero sono di provenienza calabrese e siciliano, o parenti di quelli.

14. Il Ponte "farà diminuire il potenziale turistico dell'area dello stretto" – PERCHÉ? NON È VERO

Sconcertante anche l'altra opinione espressa dello stesso critico della bancabilità, ove afferma che il ponte farà diminuire il potenziale turistico dell'area dello stretto¹⁵⁸. Affermazione strana anche per la scelta dei dati sui quali si basa, o meglio, per la scelta di non svolgere l'esame su dei dati concreti. Essa infatti viene dall'illustre critico assunta basandosi solo su di una rivista che direbbe che una spiaggia sarebbe tra le più belle in assoluto, e sarebbe rovinata dal Ponte; opinione molto interessante, ma che non si comprende quale rilievo statistico o economico, abbia in relazione allo stato e al futuro previsti dell'intera area dello stretto.

Lo stesso critico peraltro non rileva che nella classifica del turismo italiano attuata per provincia Reggio Calabria, in alcune

statistiche avrebbe avuto 1,7 milioni di presenze nel 2023, poco più della metà, ad esempio, di altra capitale di regione del Sud, Bari, che avrebbe avuto 3,2 milioni di presenze, meno della metà di Palermo, con 3,7 milioni. Dati che sembrano rilevare che le mere caratteristiche dell'ambiente, le sue indubitabili bellezze, finora non sono stati sufficienti a posizionare questo territorio tra gli ambiti turistici di primario rilievo economico.

Non pare noti poi che le statistiche circa il turismo dei ponti indicherebbero che i ponti moderni più visitati al mondo goderebbero di un numero di visitatori-turisti per ciascun ponte da un massimo di 10 milioni ad un minimo di un milione¹⁵⁹. Mentre francamente non si vedono motivi per i quali il ponte su quello stretto di Scilla e Cariddi cantato da Omero, Virgilio, Dante, Tennyson e molti altri, che sarà il ponte con la più grande campata del mondo, raggiungibile con treni ad alta velocità e distante meno di 20 km dall'aeroporto, dovrebbe attrarre meno visitatori del milione e mezzo che sono attratti dal pur bellissimo viadotto di Millau, in luogo in precedenza ben poco noto, nemmeno raggiungibile direttamente col treno.

15. L'irrazionale asserzione di un rischio che il Ponte sia collegamento sia non tra due coste ma tra due cosche

Del tutto irrazionali appaiono poi le asserzioni di rischi di vicinanza tra questa alta opera e la criminalità, spesso reiterate dai NO PONTE seguendo affermazioni di chi è pervenuto a parlare di 'mafia del Ponte'.

Come ben comprendono gli operatori che vivono nel territorio, mentre sarebbe forse più facile parlare di 'mafia del bar', di 'mafia del ristorante', di mafie di altre attività più frequentemente utilizzate per coprire proventi criminali, il Ponte è una risorsa, una grande risorsa se non *"l'unica risorsa possibile da offrire alle generazioni future che grazie alla sua realizzazione non dovranno più vivere in un territorio che oggi viene oppresso e condizionato dalla criminalità organizzata che prospera laddove c'è miseria e povertà e si dissolve, estinguendosi, quando la collettività non è vittima del bisogno ed è libera di pensare, decidere ed agire"*¹⁶⁰.

Questa infrastruttura, con la sua stessa dimensione e gli impatti sul territorio, tende infatti a ridurre la criminalità, innanzitutto determinando sviluppo economico, stimolando l'economia locale, creando posti di lavoro e migliorando le condizioni economiche, e quindi riducendo la dipendenza dei cittadini dalle attività criminali come fonte di reddito; esso poi lo fa coll'aumento e il miglioramento dei sistemi di sorveglianza, con una maggiore presenza delle forze dell'ordine, la sicurezza pubblica e la percezione di questa, collegati anche alle attività di gestione e di manutenzione; lo fa determinando una riduzione dell'isolamento, e quindi anche dell'influenza della criminalità organizzata locale, che spesso prospera in aree con scarso controllo statale e poche opportunità economiche; lo fa aumentando e rendendo più rigorosi trasparenza e controlli circa l'esecuzione e la gestione, che riducono le opportunità di infiltrazione criminale; lo fa mediante l'incremento del benessere e dei benefici sociali, della qualità della vita della maggiore coesione della società non criminale, ulteriori fattori che contribuiscono a ridurre l'accettazione dell'alternativa esterna all'ordinamento statale, quella offerta dalla criminalità.

16. "Il bluff delle priorità ha sopraffatto la correttezza dell'informazione sui bisogni"

Molti sono poi i critici che non contestano il ponte in sé, ma l'opportunità di realizzarlo ora, in questo preciso momento storico, quando per loro vi sarebbero *'benaltre necessità'*; queste critiche spesso provengono dagli stessi ambiti e partiti politici

che per anni hanno ignorato, o rifiutato di risolvere, le necessità di maggiori infrastrutture e servizi, che anzi hanno impediti di soddisfare tali necessità, quando non hanno approvato addirittura decisioni come quella di annullare radicalmente progetti e contratti già in esecuzione, anche di attuare così *'un Ponticidio'*, peraltro mai seriamente motivato. Essi nell'opporsi ora al Ponte sovente fingono di ignorare la realtà, ogni elemento favorevole alla sua realizzazione, a partire dal fatto che in Sicilia e Calabria si stanno già eseguendo molte di quelle opere che essi continuano a dire essere alternative o preventive rispetto al Ponte, quando sono connesse e in ampia parte condizionate a questo e da questo. Sostengono ora che il ponte non deve essere fatto o dovrà esserlo dopo altre opere, che formerebbero ora una priorità alternativa essenziale, che sarebbero appunto *'benaltre necessità'*¹⁶¹.

In particolare molti asseriscono che il Ponte potrà essere realizzato dopo che sia ricostruita la sanità locale, la stessa che è stata da essi da anni considerata e gestita sostanzialmente quale mero centro di costo da ridurre, mero luogo di potere, la stessa che gli stessi politici e partiti ora dell'opposizione hanno quasi distrutta per perseguire gli stessi miti malati dell'austerità e dell'equilibrio di bilancio, quando non della decrescita, che li hanno indotti al *tentativo di ponticidio volontario*.

Lo sostengono, peraltro, proprio mentre la sanità è finanziata oggi per importi mai prima raggiunti:

*"il Fondo sanitario stava a 112 miliardi nel 2017, 113 nel 2018. Quando è arrivato il Covid è arrivato a 120 miliardi nel 2020, 122 miliardi nel 2021. Quando c'è stato il governo Draghi era a 125 miliardi. Quando è arrivato il governo Meloni, 2023-2024, quest'anno, il fondo sanitario arriva a 134 miliardi. A questo si aggiunge che abbiamo messo 500 milioni di euro per i piani di recupero delle liste d'attesa, abbiamo liberato altri 750 milioni di euro per la sanità con la modifica del Pnrr, quella che secondo la sinistra non si poteva fare. Adesso stiamo mettendo altri 500 milioni e più di risorse dei fondi di coesione per aiutare soprattutto le regioni del Sud a comprare i macchinari"*¹⁶².

In tal modo contestano il Ponte, la sua realizzazione, anche coloro che a suo tempo dicevano di volerlo fare, come quelli che avevano nominato commissari e finanziati studi per realizzarlo (come avevano fatto i ministri Paola De Micheli e Enrico Giovannini del PD, quando erano PdC l'avv. Conte prima, Mario Draghi poi)¹⁶³, o quantomeno avevano affermato che un collegamento si doveva fare (come l'ex presidente del consiglio Conte, ora leader del M5s).

Affermano che vi sono molte altre, diverse esigenze di spesa, pur se il ponte configura una infrastruttura (anche) produttiva, che, mentre aumenta il Pil, può ripagare quantomeno ampia parte del suo stesso finanziamento, in realtà in un tempo non troppo lungo.

E tutto queste strane affermazioni rimbalzano nei media al punto che *"Il bluff delle priorità ha sopraffatto la correttezza dell'informazione sui bisogni"*¹⁶⁴.

17. Faglie e problemi sismici

Molti dei critici dichiarano di preoccuparsi per i potenziali problemi sismici, arrivano a dire che questi

non sarebbero stati esaminati a sufficienza, (uno di questi, peraltro, venendo addirittura condannato per diffamazione per aver affermato che la società avesse manomesso la documentazione progettuale del Ponte sullo Stretto, ignorando la presenza di faglie sismiche attive, cosa, ovviamente, non vera, che sarebbe stata folle). Da ultimo alcuni asseriscono che il pilone del versante calabrese graverebbe su una faglia che si sarebbe compreso ora essere attiva e che la sua costruzione sarebbe impedita da leggi, che però non si citano.

Al contrario, come spiega l'amministratore delegato della Società Stretto di Messina, ing. Pietro Ciucci, «Tutte le faglie presenti nell'area dello Stretto di Messina sono note, censite e monitorate, comprese quelle del versante calabrese. I punti di contatto con il terreno dell'Opera di Attraversamento, sulla base degli studi geosismotettonici eseguiti, sono stati individuati evitando il posizionamento su faglie attive»¹⁶⁵.

I critici sembrano voler affermare il contrario, mentre più di 40 anni di studi hanno consentito avere la massima conoscenza del territorio ed anche di rilevare che il terremoto di progetto da assumere per il dimensionamento dell'opera ponte è rappresentato dal terremoto di Messina e Reggio del 1908, con una magnitudo di 7.1 (quella, appunto, del sisma del 1908, il più grande finora verificatosi in periodo storico nel Mediterraneo); cosicché il progetto è stato predisposto basandosi su quelle conoscenze e prevedendo una costruzione che consenta di superare quell'altissimo livello.

In particolare, nella progettazione sono previsti anche sistemi di ammortizzamento che si cumuleranno all'elasticità naturale determinata dalla lunghezza di oltre 3 km, ed è previsto che il Ponte non crollerebbe nemmeno se accadesse un sisma che raggiungesse magnitudo 7,5 Richter (equivalente al nono grado di intensità della scala Mercalli, all'esplosione di una bomba all'idrogeno di 20 Megatoni); cosicché in caso di terremoto il Ponte sarebbe comunque l'opera più sicura di tutto lo stretto, certo non sarebbe esso il problema.

I critici invece reiterano le loro asserzioni come fossero terrorizzati, soprattutto come se volessero terrorizzare il pubblico; una cosa priva di senso, ancor più quando non risulta che essi si occupino, o si siano mai occupati seriamente, ad esempio, dello stato di manutenzione di alcuni dei viadotti, che da oltre cinquant'anni sono in Calabria e in Sicilia, alcuni tra i più alti del mondo.

Gli esperti che hanno lavorato alle analisi geologiche, tra i più preparati e famosi, spiegano in particolare che la costruzione degli spettri di risposta elastica è stata realizzata individuando le accelerazioni connesse a terremoti di tutto il mondo aventi medesimo stile e magnitudo. L'involuppo realizzato è ampiamente cautelativo e copre tutte le possibili accelerazioni per le frequenze in gioco.

La delibera di approvazione del CIPE del 2003 imponeva che sino alla costruzione dell'opera il quadro sismo tettonico dello Stretto deve essere aggiornato. Già nel 2011 tale aggiornamento è stato realizzato con il coinvolgimento dei migliori scienziati italiani e allegato al progetto definitivo.

L'aggiornamento, formato da un elaborato di 375 pagine, riporta nelle conclusioni: *“La relazione perviene alla significativa conclusione che gli elementi strutturali in oggetto non sono in grado di indurre dislocazioni superiori a qualche centimetro al di sotto delle opere relative alle torri su entrambi le sponde. La scarsa significatività di questi elementi strutturali pone anche dei vincoli alle dislocazioni cosismiche massime attese, consentendo di affermare che la magnitudo del terremoto di progetto non è sottostimata”*.

Anche nel 2023 è stata poi aggiornata tutta la letteratura scientifica sugli aspetti sismo tettonici, che non modificano il quadro progettuale.

Il DL 35/23 richiama l'attenzione su questi temi e il Comitato Scientifico ne ha preso atto e, nella premessa sulla sismicità, ha richiamato l'attenzione per chiarire che esiste nella letteratura recente, che cita alcuni casi del 2009-2016, nei quali sono state misurate accelerazioni di picco superiori a quelle attese. Gli studi di microzonazione sismica di 3 livello (che la normativa rende oggi obbligatori) hanno chiarito che questi casi sono connessi ad amplificazione locale dovuta alla presenza di terreni scadenti superficiali (ultimi 30 metri), non ad una errata valutazione della magnitudo del terremoto di progetto.

Nel caso del ponte, gli unici punti di contatto con il terreno che potrebbero amplificare il segnale sismico sono le fondazioni delle due torri e delle due zone di ancoraggio dei cavi che poggiano su terreni solidi, non soggetti ad amplificazione, ben più profondi di 30 metri dove il progetto prevede una super consolidazione con interventi intensivi su campi-prova da realizzare prima delle fondazioni. Le accelerazioni previste sono quindi ampiamente verificate e di garanzia.

Ad oggi, comunque, *“Il posizionamento della torre lato Calabria con la “Fascia a cavallo di faglie attive e capaci”, non è supportato da alcuna prova né indagini sul sito. Nell'elaborato “Riscontro Osservazioni del Pubblico”, inviato al MASE nell'ambito della documentazione integrativa richiesta, Stretto di Messina ha risposto alla osservazione del Comune di Villa S. Giovanni e dell'Ing. Nuvolone (redattore del Piano di Microzonazione di 1° Livello sulla base del catalogo ISPRA), in merito a tale presenza di faglie attive e capaci. Tale presenza è stata di fatto smentita dalle campagne d'indagini e analisi mirate per la realizzazione dell'Opera, da parte del progettista.*

Viene anche spiegato che i modelli analogici dell'attività tettonica nello Stretto, ottenuti simulando l'attività della faglia che ha generato il terremoto del 1908, hanno dimostrato quanto già sostenuto nel Progetto Definitivo del 2011: la faglia responsabile del terremoto del 1908 è l'elemento tettonico di gran lunga dominante nello Stretto. Altre faglie attive si muovono solo in risposta alla dislocazione di tale faglia e comunque in misura subordinata. Nessuna di esse si è mossa nel 1908.

Infine, non ci sono evidenze scientifiche né del piano di scorrimento di tale faglia, né di alterazioni topografiche prodotte dalla stessa. Le foto inserite nella “Osservazione del Pubblico” non mostrano alcun piano di faglie, ma solo un versante coperto da vegetazione; nella letteratura più recente questo versante viene interpretato come la falesia che separa due terrazzi marini di età diversa (cfr. articolo di Miyauchi et al., 1994). L'esistenza della faglia di Cannitello, come di numerose altre faglie della zona, è desunta solo per via geomorfologica, mentre la sua attività è desunta assumendo che i due terrazzi marini siano in realtà due porzioni di un unico terrazzo, dislocate dalla faglia stessa. Ma non esiste alcun supporto bibliografico che vincoli l'età di tale superficie, mentre l'osservazione che si tratti di due superfici successive è coerente con quello che si osserva in tutto lo Stretto di Messina e in vari altri luoghi del mondo. Il Servizio Geologico

d'Italia - ISPRA ha sviluppato il progetto ITHACA (Italy HAZard from CAPable faults), che sintetizza le informazioni disponibili sulle faglie capaci che interessano il territorio italiano. Rappresenta prodotto di sintesi, prevalentemente a carattere bibliografico, di studi svolti nei decenni su numerosissime faglie presenti sul territorio italiano. Nell'introduzione al catalogo sono specificati i relativi "Limiti di applicazione": "Il Catalogo ITHACA fornisce una prima indicazione sull'eventuale presenza di faglie attive e capaci in un determinato territorio, ma non può essere utilizzato per la loro caratterizzazione di dettaglio. Ciò vale in particolar modo per gli studi di microzonazione sismica".

Pertanto, come detto, le faglie richiamate nel report del Comune di Villa San Giovanni (Nuvolone) e riferite al catalogo ITHACA, non sono fonte di pericolosità sismica (sorgenti sismogenetiche). In particolare, riguardo alle faglie "Cannitello" e "Pezzo" del DataBase ITHACA, si riferiscono a studi svolti nel 1983 e nel 1994 (quindi abbastanza datati) e ampiamente superati dagli approfonditi studi di Stretto di Messina. L'inserimento dei dati del catalogo, nell'ambito del Progetto ponte, è semplicemente un atto dovuto per considerare tutta la bibliografia disponibile sul tema"¹⁶⁶.

18. L'affermazione vaga e irrazionale di voler risolvere il problema della continuità territoriale e dell'insularità mediante modalità di collegamento alternative non definite, di fatto aumentando ancora i già troppi traghetti e i loro rischi

Alcuni critici affermano poi che anch'essi non ignorano, ed anzi vogliono affrontare, il problema della continuità territoriale e dell'insularità, che il ponte potrà concretamente evitare in ampia parte, però in futuro e mediante diverse modalità di collegamento tra l'Italia e la Sicilia. Lo affermano così in modo incomprensibile e risibile, o dicono addirittura cose ingegneristicamente non realizzabili, quando non insensate, come faceva il leader del M5s, Conte, nel 2020, quando era il PdC del 'governo giallorosso', di sinistra, che, mentre aveva comunque riconosciuto la necessità di migliorare l'attraversamento dello Stretto, affermava che "Sullo Stretto dobbiamo pensare, quando si riveleranno le condizioni, a un capolavoro di ingegneria. Un ponte anche sottomarino, ci stavo pensando"¹⁶⁷; e dimostrava così una volontà positiva, pur se al contempo attestava una imperdonabile scarsa conoscenza sua e dei suoi consulenti del territorio, delle faglie e delle correnti che vi sono nel braccio di mare. dei problemi geologici ed ingegneristici.

Come ben spiegava, infatti, Alberto Prestininzi, professore di geologia applicata dell'università La Sapienza, già Scientific Editor in Chief della rivista internazionale IJEGE e Direttore del Centro di Ricerca Previsione e Controllo Rischi Geologici, che ha partecipato all'analisi del sito e all'elaborazione dei progetti "un tunnel, per scendere a 300 metri e risalire, con pendenze massime possibili del 12 per mille, avrebbe bisogno di gallerie di 56 km, altro che città metropolitana unita tra Messina e Reggio", e l'idea "è stata la prima ad essere scartata per ragioni geomorfologiche e sismiche. In quell'area sono stati fatti studi sismici e geodinamici molto approfonditi, sappiamo tutto. Solo un pazzo potrebbe immaginare di posizionare una struttura rigida tra le faglie di una grande area sismica". Insomma, una opera "sub-alveo (cioè un tunnel scavato sotto il fondale marino), non si può fare perché il mare è molto profondo, e le pendenze necessarie sarebbero proibitive, o lo sarebbero le distanze entroterra da cui il tunnel dovrebbe partire. Poi un tunnel semi sommerso ancorato al fondo con dei cavi (noto come "ponte di Archimede"): non ne è mai stato costruito uno, quindi presenta moltissime incognite tecniche di stabilità e tenuta."

Mentre era noto che non si poteva costruire un ponte con pile in

acqua, come quello che si era ipotizzato con tre piloni nel mare, impossibile non solo per i profili geologici e sismici, ma anche perché sarebbe pericolosissimo per la navigazione, al punto che "una delle commissioni mondiali che ha studiato, in passato, la fattibilità del Ponte ha escluso che si possano porre intralci (pile di sostegno delle campate) nello Stretto, date le correnti impetuose, con velocità di spostamento delle acque che, in particolari momenti di ogni giornata, grazie alla concomitanza di numerose componenti, può arrivare fino ad un massimo di 20 km/h. Si tratta dei valori più elevati che si registrano al mondo e che imporrebbero la preclusione del traffico marittimo perché, con buone probabilità, lo ha stabilito la commissione che ha studiato il fenomeno, si potrebbe verificare un impatto, disastroso, di una nave con una delle pile poste in mare."¹⁶⁸

Un impatto come quello che ha distrutto il ponte di Maracaibo, progettato da Morandi, costruito tra il 1958 e il 1962, inaugurato il 24 agosto del 1962, crollato nell'aprile del 1964 per l'urto causato dalla petroliera Exxon di 36.000 tonnellate contro le pile 30 e 31 provocandone il crollo e la morte di alcuni passanti; come quello del Ponte di Sunshine Skyway (1980), distrutto da una nave cargo, con la morte di almeno 35 persone; come l'urto nella banchina nel quale la Jolly Nero nel 2023 ha distrutto la torre del porto di Genova causando la morte di 9 persone; come quello che il Febbraio 2024 ha spezzato il Lixinsha Bridge, nel Pearl River Delta, con la morte di almeno 5 persone; come l'impatto nel quale la portacontainer Dali ha distrutto il ponte Francis Scott Key Bridge, uccidendo chi vi era (v. in seguito).

Appare evidente, dunque, che le alternative rispetto al Ponte sospeso, dalla galleria ai ponti con piloni nello stretto, sono impossibili e che coloro che propongono soluzioni impossibili lo fanno quindi in realtà per non farlo¹⁶⁹

La maggioranza dei 'benaltristi' però si limita in realtà a dire di voler affrontare il problema senza nemmeno accennare, men che mai spiegare, come e quando vorrebbero farlo, o al massimo proponendo l'ulteriore incremento del traffico navale; e lo fanno nonostante che - essendo pervenuti oramai a un numero di attraversamenti dello stretto via nave comportanti circa 200 connessioni via nave al giorno - un eventuale ulteriore aumento del transito attraverso traghetti e navi appare impossibile, o comunque, assolutamente inopportuno, troppo distruttivo e rischioso: il traffico navale diverrebbe presto il doppio, eccessivo e anche impeditivo della navigazione locale e di altri passaggi di navi, che diverrebbero troppo difficili e pericolosi, per le altre navi, inclusi i pescherecci e le imbarcazioni locali, ma anche per gli stessi traghetti.

Cosicché ogni valutazione economica di un'alternativa non potrebbe essere attuata considerando un ulteriore incremento tramite il trasporto navale, ma, semmai, ricalcolando gli svantaggi e i costi che deriverebbero dal non incremento del transito, o di un limitato incremento, di una maggiore interruzione territoriale, di una insularità separatista.

19. I timori circa venti e flutti

Altri critici affermano che il ponte non potrebbe salvarsi dai grandi venti e dalle correnti che vi sono nello stretto: questo è infatti caratterizzato da forti venti, che, anche per l'effetto Venturi, in alcuni casi raggiungono o superano i 160 Km/h, e da forti correnti marine che, per la riduzione della sezione del canale nel passaggio tra sud e nord, raggiungono il massimo della velocità proprio in corrispondenza della cosiddetta sella, là dove la larghezza e la profondità delle acque dello stretto sono minori (circa 3 km. di larghezza e 100 m. di profondità).

Come già notato (par. 11.1), però, nel progetto è invece previsto un impalcato aerodinamico, un "Messina Deck style di terza generazione", stabile fino a velocità del vento di 270 km/h, circa 100 kmh più del vento maggiore rilevato finora in decenni di raccolta di dati: così, il professor Enzo Siviero nell'intervista pubblicata in Centro Sud 24 spiegava che gli effetti del vento sono certamente rilevanti ma che sono stati oggetto di ricerca avanzatissima teorica con sperimentazione diretta in numerose gallerie del vento anche internazionali. Gli esiti sono un impalcato rivoluzionario, di ultima generazione, di tipo alare che "accompagna" il vento riducendo di molto i suoi effetti. Ormai tutti i ponti di grande luce (compreso l'ultimo sui Dardanelli di 2023 m di luce, attuale record del mondo) hanno l'impalcato Messina Type! Noi facciamo ricerca e ne otteniamo i risultati che gli altri ci copiano.

Difficile poi comprendere l'annotazione circa i rischi da flutti ed onde, dal momento che le basi dei piloni del ponte sono posizionate molto più in alto rispetto al mare, e l'impalcato ancor molto più in alto, più in alto di qualsiasi onda, anche di ogni possibile onda anomala, il Ponte non può subire alcun effetto, men che mai alcun danno, da flutti e correnti, che semmai possono creare pericoli e danni per traghetti e navi in genere. Per questo lo Stretto da Omero, da chi narra dei mostri mitici Scilla e Cariddi Dall'antichità è ritenuto uno dei corridoi marittimi più pericolosi per la navigazione che vanta un triste record d'incidenti e collisioni, eppure continuano ad attraversarlo annualmente più di quindicimila imbarcazioni, come rilevava il 13 4 2012 la stessa Italia Nostra che rigetta adesso l'unica alternativa possibile al traghettamento via navi, il ponte, pur se il traffico, i rischi e i danni ambientali nel frattempo sono molto aumentati.

20. Dalla Fata Morgana alla Caretta Caretta, ad uccelli che volano troppo basso o alto, forse non sanno volare, o sono cechi o pazzi – un mondo visto da ambientalisti quantomeno non concreti

Alcune delle contestazioni appaiono a chi scrive risibili, quasi sollevate per rendere più leggero e divertente un discorso che però è troppo serio per scendere a questi livelli.

Così la contestazione, tra quelle pubblicate dal partito democratico, con la firma della comasca capogruppo, e però anche di un parlamentare siciliano, con la quale si protesta perché il ponte inciderebbe sul fenomeno della cosiddetta Fata Morgana, ovvero la visione riflessa dell'immagine della città di Messina, che, proiettata attraverso il vapore, si dovrebbe

vedere a Reggio Calabria come nel mare: *Si segnala, a proposito della violazione di principi del DNSH ed a titolo di esempio, che non è stato preso in alcuna considerazione il fenomeno della "Fata Morgana" ...[che]... potrebbe venire irrimediabilmente compromessa dall'alterazione della circolazione d'aria legata agli effetti aereo dinamici del ponte, con conseguenze pregiudizievoli anche sugli effetti ricreativi e per l'indotto economico.*

Con DNSH si indica il principio *Do No Significant Harm*, che prevede che gli interventi previsti dai PNRR nazionali non arrechino un danno significativo all'ambiente, nel caso alla povera Fata Morgana.

Personalmente non conosco nessun abitante di Reggio Calabria che lo abbia mai visto, quantomeno nei termini indicati, a partire dai miei più che settantenni parenti che li vivono e negano di averlo mai veduto, notando, peraltro, che questo dovrebbe accadere semmai 15 km prima del ponte; sarebbe comunque interessante comprendere poi come il capogruppo del PD abbia rilevato e calcolati effetti ricreativi e per l'indotto economico di un fenomeno del tipo, evidentemente rarissimo se non inesistente, e soprattutto il danno causato dall'ipotizzata sua scomparsa.

Quantomeno a chi non è ornitologo (ma forse ancor più a quest) sembra strana poi la critica secondo la quale il ponte costituirebbe un ostacolo assoluto per la migrazione degli uccelli.

L'A.D. della Società dello stretto di Messina, con grande diplomazia, al riguardo ha dichiarato che *La società conosce l'importanza strategica delle rotte migratorie sullo Stretto di Messina e ha ripreso ormai da mesi il monitoraggio, mediante utilizzo di radar orizzontali e verticali che consentono la localizzazione dei volatili, registrando l'altitudine del loro passaggio. Tali studi, i cui esiti saranno resi pubblici, hanno ulteriormente confermato che solo una parte delle rotte migratorie interessa l'area in cui sarà realizzato il ponte e che tali rotte sono ubicate prevalentemente ad altitudini superiori a quelle delle strutture dell'opera.*

In effetti, si sa che durante la migrazione molti uccelli volano a quote diverse rispetto alle altezze del Ponte (ad es. pare che le cicogne - *Ciconia ciconia* - volino generalmente a un'altezza compresa tra i 300 e i 1000 metri) e quindi questi non saranno ostacolati dal Ponte.

Ed infatti, come ha replicato la Società dello Stretto alle osservazioni avanzate dalla Lipu nell'ottobre 2024 *«I dati sul volume della migrazione nello Stretto sono stati aggiornati da parte di ornitologi di grande esperienza con una nuova campagna di monitoraggio tramite radar a scansione orizzontale e verticale. È incredibile l'affermazione degli ambientalisti relativa a "radar mal posizionati". Le quote di volo riferite al livello del mare e misurate col radar verticale, hanno evidenziato che la quota media delle tracce diurne è stata di circa 750 metri, mentre la quota media delle tracce notturne è stata di circa 890 metri, molto al di sopra delle strutture del Ponte».*

Prima ancora però in base alle semplici esperienze diffuse sembra difficile comprendere perché gli uccelli in genere dovrebbero ritenere il Ponte ostacolo non superabile, pericoloso, anziché ritenerlo un punto di appoggio uno scalo temporaneo, dove riposare appoggiandosi sui suoi grandi cavi o sulle grandi torri, come gli altri grandi ponti e come altre strutture artificiali, come edifici e torri. Molti uccelli infatti sovente utilizzano come punti di riposo durante la migrazione i grandi ponti¹⁷⁰, che forniscono solidi posatoi dove gli uccelli possono riposare e recuperare le energie prima di continuare il loro viaggio. Ad esempio, molte specie di uccelli attraversano l'area del Golden Gate Bridge durante la loro migrazione annuale, al punto che il ponte è un luogo popolare per gli amanti del birdwatching. A New York City, che fa parte dell'Atlantic Flyway di migrazione di uccelli, sia il Ponte di Brooklyn che il George Washington Bridge pare

forniscano riposo per molti uccelli migratori.

Parimenti strano pare affermar che il Ponte, sito 75 o 64 m. sopra la linea dell'acqua, sarebbe ostativo per l'habitat delle tartarughe Caretta Caretta, specie che peraltro non è in rischio di estinzione nemmeno secondo i parametri di rischio stabiliti dall'Unione Internazionale per la Conservazione della Natura - IUCN, non raggiunge nemmeno il 20% delle probabilità di estinzione nei prossimi 100 anni, e che semmai, vivendo nell'acqua può forse essere ora danneggiata dall'inquinamento e dal grande traffico marittimo, che il Ponte diminuirà.

21. L'oblio e il rifiuto di una integrazione moderna, attenta all'ambiente da parte dai critici

Molti dei critici del Ponte affermano che esso rimarrà una cattedrale nel deserto, un'opera slegata ai due ambiti in cui si porrà, a loro volta privi di connessioni.

Ignorano così come le opere stradali e ferroviarie di collegamento del Ponte al territorio, che saranno certamente terminate prima ancora del Ponte, comprendono 40 km di raccordi viari e ferroviari (circa l'80% sviluppati in galleria) che collegheranno, dal lato Calabria, l'autostrada del Mediterraneo (A2) e la stazione FS di Villa San Giovanni e, dal lato Sicilia, le autostrade Messina-Catania (A18) e Messina-Palermo (A20) nonché la nuova stazione FS di Messina². Queste opere globalmente creeranno una migliore integrazione del territorio, inclusa la migliore integrazione aeroporto-ferrovia-autostrade-trasporti locali, anche grazie alla realizzazione di una Metropolitana di Superficie, con 8 fermate tra Reggio e Messina, che garantirà un collegamento continuo, e così una ulteriore maggiore facilità di scambi e di cooperazione commerciale, economica e culturale tra le città metropolitane di Reggio Calabria e Messina, con un forte sviluppo di esse, che già oggi esprimono circa il 30% della domanda di attraversamenti dello Stretto, senza però aver finora ancora creato un'integrazione vera, che il Ponte invece consentirà di creare, secondo modalità di ultima generazione, in ampia parte ferroviaria, rendendo il traffico più fluido e con minore inquinamento.

Essi ignorano poi tutti gli altri enormi vantaggi che il ponte e il correlato sistema potrà garantire per molti decenni se non per sempre: già nell'immediato, ma anche poi per l'effetto di trascinarsi, quale investimento/spesa pubblica che stimola la domanda, eviterà la contrazione dei salari e la compressione dei consumi, determinerà la creazione di posti di lavoro - con un impatto particolarmente positivo su quell'economia locale che da molti anni, se non da sempre, è in crisi, in due regioni che sono in *'assoluto svantaggio, non solo rispetto alla parte più sviluppata d'Italia ma anche rispetto al Mezzogiorno preso nel suo insieme'*¹⁷¹.

I fenomeni economici collegati al Ponte, invece, causeranno anche la diminuzione dell'emigrazione e una maggiore attrazione, non solo turistica ma anche di radicazione, che a sua volta avrà un impatto positivo sull'economia e sull'ambiente, riducendo la necessità di viaggi e di costruire nuovi immobili e infrastrutture in altre aree.

I critici ignorano infine l'effetto più importante, la fine della separazione fisica (ma anche culturale e psicologica) tra la Sicilia e il continente mediante il Ponte, opera di connessione fisica e insieme strumento di un rapporto bilaterale, simmetrico e paritetico, non solo fisico, di arricchimento di entrambi i territori, che si riuniranno in un'unica relazione tra l'isola e le altre regioni del Sud Italia a vantaggio di queste, di tutti i cittadini italiani, europei.

22. Critiche localistiche errate circa il porto di Gioia Tauro: ma il *Southern Range* lancerà i porti e i centri produttivi della Sicilia, fruendo dei rapporti di rete, il sistema ferroviario e gli stessi porti, aeroporti e strade



Il Porto di Gioia Tauro - Concessione della licenza CC BY-NC 4.0

22.1 L'altezza dell'impalcato del Ponte e quella delle navi dalla linea di galleggiamento

Esempio grave delle critiche tecnicamente ed economicamente infondate, che vengono avanzate dai NO PONTE cercando anche di spaventare i cittadini, soprattutto i calabresi, sono le affermazioni che il Ponte impedirebbe il transito di tantissime navi nello Stretto, essendo più basso delle moderne grandi navi, e causerebbe così danni gravissimi per la navigazione in genere e soprattutto per l'attività del porto di Gioia Tauro, danni che si verificherebbero a partire dalla costruzione del Ponte e permanerebbero ed aumenterebbero ancora in futuro, per sempre.

Questa affermazione è del tutto contraria alla verità, a ciò che è e a ciò che accadrà¹⁷².

L'impalcato del Ponte senza traffico sarà all'altezza di 72 o forse 75 m. dal mare, mentre anche con l'impalcato a livello più basso, col massimo peso dei massimi treni e massimi veicoli in passaggio, sarà a 65 m.; esso pertanto sarà più alto di tutte le grandi portacontainer e di quasi tutte le altre alte navi, ad eccezioni di pochissime (per quanto noto meno di 10 nel mondo) navi di crociera 'too big', che raggiungono i 72 m., ma che hanno sistemi - "ballast"¹⁷³ e e/o ciminiere, fumaioli e antenne abbassabili - che riducono l'altezza sopra la linea d'acqua (detta anche tiraggio d'aria, in inglese air draft o air draught, o height above waterline, o clearance height, o vertical clearance, o bridge clearance) a 65 m.; cosicché il ponte non creerà alcun problema alla navigazione ai porti del Sud.

22.2 Il ponte è troppo basso e le navi più alte di lui? NO, NON È VERO

Chi afferma che il Porto sarà danneggiato dalla presenza del Ponte, assume innanzitutto un **postulato non vero**: che esisterebbero già molte navi **mercantili** di altezza superiore a 72 metri non riducibile, e che queste diverrebbero in futuro la maggioranza. Asserisce in particolare che le grandi navi portacontainer, le cosiddette *Ultra Large Container Vessel (ULCV)*, o *Ultra Large Container Carrier (ULCC)*

non potrebbero passare sotto il ponte e quindi nello Stretto; nello scritto di Kyoto Club, Lipu e WWF lo si dice, peraltro, senza riuscire ad indicare il nome di una sola nave di questo tipo che superi l'altezza del ponte, mentre si rammenta solo un transatlantico, la *Queen Mary 2*, e una sola nave da crociera, la *Oasis of the Seas*, che si sostiene raggiungano i 72 metri, e insieme si implica che esse non potrebbero circumnavigare la Sicilia senza perdere molto tempo e usare troppo carburante, altra cosa non vera (su entrambi temi v. in seguito); lo si fa per concludere quindi che il Ponte renderebbe il porto di Gioia Tauro inutile, o comunque troppo poco utilizzato. Altri anzi, ancor più 'diversamente veritieri' ma più fantasiosi (e ancor meno preoccupati di diffondere paure non vere) pervengono ad affermare che con la costruzione del ponte "Già oggi si stima che tra il 20 e il 30% del traffico attuale non potrebbe più raggiungere Gioia Tauro. Il porto calabrese rischia di perdere almeno 30 miliardi di euro di traffico" ¹⁷⁴

Sono affermazioni non vere: la *Queen Mary 2* ha air draft di 62 m., stabilito a suo tempo per passare agevolmente sotto il ponte di Verrazzano, a New York¹⁷⁵, la *Oasis of the Seas* passa sotto al Great Belt Bridge, più basso di quanto sarà il Ponte, non risulta vi siano nemmeno progettazioni che prevedano navi grandi come dichiarano questi autori di fantascienza horror che naturalmente non offrono alcun dato che consenta di comprendere il perché e per quali percentuali accadrebbe queste gravi diminuzioni del traffico navale locale.

22.3 Il Ponte è alto più di 65,5 m – le navi portacontainer giganti sono molto più basse del Ponte

Il Ponte ha un'altezza massima in mezz'ora di circa 74 mt sul livello del mare e garantisce un canale di navigazione largo 600 metri con franco minimo navigabile di 65,5 metri di altezza (come spiegato nella audizione in Parlamento da Webuild). Ancor più esattamente, secondo le più precise dichiarazioni della società dello stretto di Messina in conferenza stampa il 31 luglio 2024: *Il franco navigabile del ponte sullo Stretto di Messina è di 72 metri per una larghezza di 600 metri e si riduce a 65 metri, in presenza di condizioni eccezionali di traffico pesante stradale e ferroviario, assolutamente gestibile. Si tratta di un'altezza in linea o superiore ai ponti esistenti sulle grandi vie di navigazione internazionali, in coerenza con le procedure stabilite dalle norme IMO (International Maritime Organization). Il franco navigabile è stato verificato considerando le condizioni estreme di temperatura previste in sito contemporaneamente alla presenza sull'impalcato di un significativo traffico stradale e dell'incrocio, nella maniera più sfavorevole, di treni di vario tipo, ivi compresi treni merci di dimensioni e massa al di sopra delle capacità operative dei treni oggi circolanti.*

Come insegna il prof. ing. arch. Siviero¹⁷⁶, infatti "Tutti i ponti nel mondo hanno un 'franco libero' dettato dalle norme internazionali, le stesse utilizzate (e indicate dal ministero delle infrastrutture) per il ponte di Messina. Lo stesso ponte sul canale di Suez è dimensionato su questa base. Comunque, il problema non si pone per le navi porta container, che per mo-

tivi tecnici non possono superare certe altezze. In effetti qualche nave da crociera supera questi limiti ma hanno la parte superiore retrattile per superare in tutta sicurezza sotto ogni ponte".

Il franco del Ponte, dunque - che, si ribadisce, rispetta lo standard mondiale - garantisce un agile passaggio a tutte le imbarcazioni che transitano oggi nel Mediterraneo.

Per meglio far comprendere, ed anzi far vedere, quantomeno in foto, quali siano le effettive caratteristiche, e la vera altezza, delle grandissime navi porta container può essere utile ricordare quelle che tutti hanno potuto contemplare in televisione e nei media in occasione dei sinistri che le hanno coinvolte.

La *Ever Given* che si è incagliata a Suez è una delle tredici navi portacontainer costruite secondo il progetto *Imabari 20000* sviluppato dalla Imabari Shipbuilding (v. qui sopra la foto). La loro lunghezza è di circa 400 m. (il Titanic era di 296 m.), **l'altezza col carico è di circa 39 m.**

Un altro di questi nuovi mostri, meno lungo ma forse leggermente più alto, è la nave *Dali*, famosa ormai per aver distrutto il già citato *Francis Scott Key Bridge* di Baltimora, lunga circa 300 m, che a pieno carico appare **di un'altezza dall'acqua di circa 42 metri**; essa avrebbe avuto 14 metri di franco per uscire dal porto e per passare sotto il ponte che ha invece ha distrutto, alto 56 metri, e se dovesse in futuro passare sotto il ponte sullo Stretto, avrebbe 22 metri di franco, anche in presenza di massimo traffico sulle corsie stradali e sulle linee ferroviarie del ponte, con due treni in passaggio. Mentre, si ribadisce, non potrà distruggere nessun dei piloni, che sono interni rispetto alle rispettive coste, lontani dalla linea del mare¹⁷⁷.

Al riguardo non è poi inutile notare che per i dati reperibili qualche mese fa, le navi più alte (navi di crociera) che stavano toccando il Porto di Catania (<<[<<Calendario Crociere I Catania \(cattaniacruiseport.com\)>>](http://Calendario Crociere I Catania (cattaniacruiseport.com))>>) avevano altezze massime dell'ordine di 52 m., quindi di circa 12 metri inferiori della luce che è prevista per il ponte nel caso si abbassi per il massimo peso da traffico, 22 metri circa meno dell'altezza massima in mezz'ora in carenza di traffico.

Si deve poi prendere atto che le sole poche navi che raggiungono un'altezza f.t. potenzialmente superiore all'altezza dell'impalcato del Ponte sono alcune navi da crociera di ultima generazione, quali alcune della *Royal Caribbean*, che hanno un'altezza f.t. tra i 65 ed i 72 metri; tutte queste, però, sono dotate di ciminiere e antenne retraibili e/o di ballast ed altre caratteristiche di progettazione che consentono di ridurre l'altezza complessiva sotto i 65 m e perciò di transitare all'interno del canale di navigazione del Ponte, che non determina quindi alcuna limitazione del traffico marittimo.

Le navi più alte al mondo usano infatti i sistemi sopra indicati al fine di consentire il loro transito in tutti i ponti e canali più importanti al mondo (Suez, Panama, passaggio del Bosforo, del Mar Baltico, ecc.). e quindi anche sotto il ponte sullo stretto di Messina. Come fa, ad esempio, la nave da crociera più grande, *Icon of the Seas*, e come fa la 'Oasis of the Seas' citata dai c.d. 'ambientalisti' critici, 'dimenticando' però di indicare la possibilità tecnica di essa di ridurre il suo tiraggio d'aria, il suo 'air draft', sotto ai 65 m.

I c.d. 'ambientalisti' preoccupati si dimenticano di ciò, mentre potevano, e possono, verificare essi stessi quanto qui ricordato, anche guardando i dati ufficiali relativi di queste navi o, meglio e più facilmente ancora, ove ciò li diverta, vedendo i video della nave che essi indicavano come più alta del Ponte, la *Oasis of the Seas*, o di quella ancor più grande, la *Icon of the Seas*, che passano sotto il ponte tra Danimarca e Svezia, the Great belt bridge, alto **57 m.**, parecchi metri più basso di quello che sarà il ponte sullo stretto anche se con traffico massimo: v. <https://www.>

[youtube.com/watch?v=41VkJMOLncK8](https://www.youtube.com/watch?v=41VkJMOLncK8) e <https://www.youtube.com/watch?v=a-JLkWBhc>

L'impalcato del Ponte, dunque è più alto di quanto è richiesto e sia necessario per mantenere l'attuale navigazione nello Stretto con tutte le navi mercantili e da crociera esistenti, ancor più che di quelle dei tipi già ivi impiegati, che già vi transitano, ben più basse.

Le navi giganti viste nei telegiornali e nei media sono più basse, non superano i 45 m.



Ever Given incagliata nel Canale di Suez (Anja Vre ko - Concessione di licenza CC BY 2.0)

22.4 Il tipo di traffico destinato a Gioia Tauro, le altezze delle porta container

Anche per cercare di prevedere il futuro, nel verificare se il Ponte sarà ancora adeguato rispetto al traffico attuale e a quello futuro, bisogna poi rammentare che nello Stretto di Messina già non è consentito il transito di navi che trasportino prodotti petroliferi o altre sostanze nocive all'ambiente marino di stazza lorda uguale o superiore alle 50.000 tonnellate; cosicché non fa nemmeno conto esaminare l'altezza delle petroliere. Peraltro su internet si afferma che l'air draft, il tiraggio massimo in aria della più grande superpetroliera, come la Seawise Giant, nota anche come Knock Nevis, sarebbe di circa 24,6 metri ovvero 80,7 piedi a pieno carico, 29,8 m- vuota; altezza riferita alla distanza verticale dalla linea di galleggiamento al punto più alto della nave.

È poi importante ricordare che Gioia Tauro è un porto di scambio, il primo porto di *transhipment* italiano per la movimentazione di container e quinto in Europa, che esso non è destinato quindi prioritariamente a navi da crociera, che fanno scalo normalmente in città interessanti per la crociera stessa, ma a navi mercantili destinate al trasporto, in particolare, appunto, alle navi porta container.

Queste allo stato attuale non raggiungono minimamente le altezze previste per il ponte, la sua 'luce', il suo franco libero, e si prevede non le raggiungano in futuro¹⁷⁸.

Ad oggi non risultano infatti navi porta-container di altezza tale da non poter passare sotto il ponte, men che mai tra quelle che navigano nel Mediterraneo, anche perché la luce, ovvero il franco navigabile, del ponte sul canale di Suez, l'Al Salam Bridge, è dell'ordine di 68 m, circa 4 m meno dei 72 metri massimi che in caso di necessità saranno disponibili col Ponte sullo Stretto di Messina, essendo questa l'altezza dal piano stradale in assenza di traffico pesante, di treni. Le "Suezmax", ovvero quelle navi le cui dimensioni sono le massime che permettono il loro passaggio nel canale di Suez, hanno limiti di pescaggio di 20,1 metri, di larghezza di 77,5 metri e di altezza massima inferiore a 68 metri, in modo da rendere agevole il passaggio al di sotto del ricordato Al Salam Bridge. L'attuale porta container più grande del mondo è la *Ever Ace*, lanciata nel luglio 2021, prima delle navi porta-container della classe A di Evergreen, classe che comprenderà un totale di 14 navi¹⁷⁹, che ha un DWT (Deadweight Tonnage, equivalente al dislocamento e quindi alla massa/peso) di 241.960 tonnellate (il Titanic aveva una stazza lorda di 45.320 t., secondo alcuni un peso, prossimo al dislocamento, di 53.219 t., circa il 22% di *Ever Ace*); essa è già venuta nel Mediterraneo passando per Suez, come potrebbe quindi passare sotto il Ponte; ad essa si attribuisce una altezza dalla linea di galleggiamento, c.d. tiraggio aereo o air draft, di 52 metri, comprese tutte le strutture sopra il ponte principale, come gli alberi e le antenne, che lascerebbe uno spazio dall'impalcato del Ponte non inferiore di 12 m.

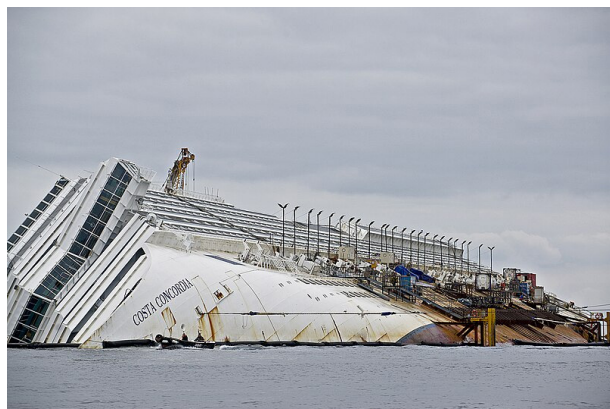
È semmai il grado dell'immersione, la profondità (o 'profondità di posa') che potrebbe creare problemi a tutti i porti italiani, incluso il porto di Gioia Tauro, fatta forse eccezione per Augusta e Trieste¹⁸⁰.

22.5 Nessuna porta container ha dimensioni ancor maggiori, nessuna alta 60 m

Sempre soprattutto nell'ottica di comprendere se il Ponte nei prossimi 200 anni creerà, o non creerà, problemi alla navigazione, ma anche di comprendere la compatibilità delle grandi navi rispetto alle caratteristiche dello stretto e della navigazione in quello, potrebbe essere utile rammentare come ben difficilmente nello stretto si potrebbero adottare le regole di distanza che sono invece importanti per una navigazione sicura fra navi di grande grandezza, lunghezza e velocità¹⁸¹; è dunque prevedibile che ben poche navi, soprattutto nessuna porta-container, raggiungeranno in futuro altezze maggiori di quelle già raggiunte per questo come anche per molti concorrenti motivi tecnici e economici¹⁸².

Un ulteriore aumento della già enorme energia cinetica raggiunta nelle navi di ultima generazione determinerebbe infatti ancor maggiori difficoltà nella gestione globale, e un grande aumento dei già grandi spazi di arresto: con una velocità iniziale di venti nodi, ovvero di 10,2889 metri/secondo, la distanza di arresto (calcolata in assenza di venti o correnti che possano incidere) già per una ULCV attuale sarebbe non inferiore a 1600 m., ovvero più della distanza tra la metà dello stretto, la distanza dal centro dello stretto e la costa nella parte meno ampia, di 1,7 miglia, tra Torre Cavallo in Calabria e Punta Sottile in Sicilia, il tempo di arresto sarebbe tra i 156 e 195 secondi. Un'altezza superiore alle attuali creerebbe, poi, anche maggiori problemi di manovrabilità, di equilibrio e gestibilità nella navigazione, maggiori rischi di perdita di container in presenza di onde molto alte, maggiore vulnerabilità nelle tempeste peggiori e difficile controllo in presenza di venti forti.

22.6 Dimensioni ed incidenti



Nave *Costa Concordia* sugli scogli

La pericolosità di questi giganti, difficilmente manovrabili e gestibili, la cui forza dinamica è tale che non possono essere fermati o tempestivamente deviati¹⁸³, soprattutto in ambiti relativamente stretti, è già stata comprovata con più precedenti incidenti a volte mortali. Tra quelli si ricorda la tragedia della nave da crociera *Costa Concordia*, occorsa nella notte tra il 13 e il 14 gennaio 2012 (v. foto) il sinistro del 7 maggio 2013, quando la nave *Jolly Nero* urtò e abbatté la torre piloti di Genova, alta 54 metri, causando 9 morti e 4 feriti, poi l'incidente costato sei morti, della nave *Dali* (v. foto), che peraltro otto anni prima aveva colpito una banchina di pietra nel porto di Anversa provocando danni allo scafo che ne aveva compromesso la navigabilità¹⁸⁴, anche quando non mortali sempre molto costosi¹⁸⁵. Questo, ad esempio, è stato evidente nel caso di *Ever Given* (qui posta nelle foto), una delle più grandi e moderne navi portacontainer del mondo: questa si è incagliata sulla sponda orientale del canale di Suez e ha bloccato il traffico marittimo del canale, ampia parte di quello mondiale, per 6 giorni nel marzo 2021, avendo perso manovrabilità per "L'effetto squat e bank"¹⁸⁶, la velocità e i cambiamenti di direzione del vento e gli ordini al timone della nave, nonostante la presenza in plancia di un team intero di piloti, quattro del canale. Ora, *Ever Given* è stata intraversata in presenza di un vento di "soli" 40 nodi, nella scala Beaufort 'vento 8, Burra-

sca moderata', mentre **nello Stretto si sono rilevati venti di oltre 63 nodi, 'vento 12, Uragano'**; una forza di un ordine totalmente diverso, tale da rendere complessa, se non da impedire di fatto, la navigazione, soprattutto di navi alte, ma una forza inferiore a quella prevista quale motivo di chiusura del ponte Incidenti dunque di questo tipo, non rari, spesso causati dalla pressione del vento sull'altezza della nave, dei containers, o quantomeno col concorso del vento, rendono evidente che quando la nave è troppo grande, 'too big', le perdite umane e i danni per l'ambiente possono essere più pesanti, le operazioni di salvataggio e di disinquinamento, che hanno comunque costi di molte decine di milioni di dollari, più lunghe e costose. Secondo Allianz con l'incremento di dimensioni potrebbero aumentare anzi i rischi di dover fronteggiare nuove tragedie simili a quella della *Costa Concordia* e danni superiori al miliardo di dollari.

22.7. Un mondo di canali e ponti

Di fatto, mentre i limiti di pescaggio e larghezza godono di una certa elasticità in acque non troppo ristrette, il limite di altezza di solito non viene nemmeno sfruttato al massimo nella progettazione delle navi, soprattutto per non trovare limiti tra i molti ponti dai quali una nave più alta dello standard vedrebbe precluso il passaggio¹⁸⁷.

Tra i ponti che vengono immediatamente alla mente sono naturalmente i ponti di New York, Verrazzano-Narrows Bridge: circa 69 m., George Washington Bridge, circa 64 m.; Bayonne Bridge, circa 66 m; Brooklyn Bridge: circa 41 m., Manhattan Bridge, circa 41 m.. Vengono poi la *Köhlbrandbrücke*, ponte strallato stradale della città tedesca di Amburgo che attraversa il Köhlbrand, un ramo secondario del fiume Elba, 55 m.; il *Vincent Thomas Bridge*, alto 56 m. dall'acqua, e il *Long Beach International Gateway*, 62 m., che attraversa il porto di Los Angeles, scalo da tempo in gara con New York per essere, a seconda degli anni, il primo o secondo porto degli USA; vi era il *Francis Scott Key Bridge* di Baltimora, (ponte posto all'apertura del porto numero uno degli Stati Uniti per il trasporto di auto e truck, primo anche per il trasporto di macchinari agricoli e per le costruzioni, e per l'arrivo di zucchero e gesso importati, secondo posto per l'esportazione di carbone, nono scalo negli Stati Uniti per i cargo internazionali, con un totale di 52,3 milioni di tonnellate di merci, pari ad un valore di 80,8 milioni di dollari nel 2023), ponte distrutto quest'anno dalla nave *Dali*, che, dopo che il comandante e i timonieri ne avevano perduto il controllo, ne ha urtato un pilone (cosa che, è bene rammentare, non potrà accadere nel nostro caso, essendo i piloni posti entro terra); lo è l'*Öresundsbron*, ovvero il ponte di Öresund, che collega la Danimarca alla Svezia, che consentendo il "collegamento stabile" tra Svezia e Danimarca, rafforzando l'integrazione e la centralità della regione e favorendo l'insediamento di cluster di industrie con forte propensione all'esportazione, ha creato la cooperazione tra i due porti di Copenaghen e Malmö iniziata nel 2001, ha condotto alla nascita di una nuova governance denominata Copenaghen Malmö Port, ha fatto nascere il primo porto bi-nazionale in Europa, ed al contempo è così anche la porta del Mar Baltico: un ponte che è al di sopra d'un livello d'acqua normale, ha un'altezza libera di transito navale, di 57 metri; il ponte di Normandia nell'estuario della Senna, di 59 m.; il nuovo ponte Theunis in Belgio, situato a nord-est della città di Anversa, a Merksem, dove unisce le sponde del canale Albert, la via d'acqua più importante delle Fiandre che collega le città di Limburgo e Liegi con il porto di Anversa, di 63 m.; il Ponte di Akashi Kaikyō (1998), che ha un'altezza dal palcato all'acqua di 65 metri; il ponte Osman Gazi (2016), che ha una altezza dal palcato all'acqua di 64 metri; il ponte dei Dardanelli (2022), che ha un'altezza dal

palcato all'acqua di 70 metri; tra altri recenti, infine, il ponte di Yangsigang (Cina, 2019), che ha altezza dal palcato all'acqua di 32 metri, il Ponte di Nansha (est) (Cina, 2019), che ha un'altezza dal palcato all'acqua di 40 metri.

23. Ma i c. d. 'ambientalisti' non sono preoccupati per il futuro delle navi too big? - il limite di rischio e la dimensione - gli ambientalisti muti

La critica da parte dei c.d. 'verdi' circa il Ponte pone una grave perplessità, soprattutto circa questi stessi critici, che si stanno battendo contro il Ponte ma così, di fatto, contro l'ambiente. Altri ecologisti, forse (un po') più ecologisti e (un po') meno demagoghi, infatti, si erano sempre giustamente opposti anche in un recente passato alle navi super giganti e al loro avvicinarsi alle città storiche e alle stesse coste italiane: il WWF aveva sollevato questioni riguardo all'impatto delle grandi navi, in particolare quelle da crociera, sull'ambiente marino, rilevando soprattutto che queste navi possono causare inquinamento acustico e chimico, che può avere un impatto negativo sulla fauna marina e che il traffico delle navi può contribuire all'erosione delle coste e alla distruzione degli habitat marini; Italia Nostra aveva espresso preoccupazioni riguardo all'impatto delle grandi navi sul patrimonio culturale e ambientale, notando che esse possono causare danni ai siti storici e culturali situati lungo le coste, a causa delle onde create dal loro passaggio e che l'inquinamento causato dalle navi può avere un impatto negativo sulla qualità dell'acqua e sulla biodiversità marina. Entrambe si sono battute perché non entrassero a Venezia e nei porti del litorale laziale, litorale certo meno complesso di quanto non sia quello dello stretto ¹⁸⁸.

Ora però le stesse associazioni non si occupano di questo problema, proprio quando si parla del braccio di mare d'Italia nel quale la navigazione è più difficile, nel quale affacciano due città e tanti paesi costieri che hanno vissuto addirittura l'esperienza di onde giganti derivate da terremoti e ad evacuazioni per timore di onde anomale per l'eruzione dello Stromboli (onde che, naturalmente, non potrebbero nemmeno lambire le basi dei piloni del ponte, poste molto più in alto, ma potrebbero schiacciare navi di scarsa manovrabilità contro le coste).

Così, di fatto, chi in Italia afferma di voler tutelare l'ambiente, mentre si batte per evitare quel ponte che eliminerebbe molto dell'inquinamento e dei rischi da traffico navale nello Stretto, pare abbia smesso di preoccuparsi dei rischi ora indicati, di quello del gigantismo navale, ed anzi si esprima dandolo per acquisito e accettato, quasi auspicando si attui proprio qui, proprio in un contesto ambientale nel quale esso porterebbe un grande aumento di rischi e danni ambientali.

23.1. *How big is too big? The result is less room for error*

Il gigantismo navale, e l'accettazione di questo in ambienti non idonei a questo, non sono però un futuro necessario, men che mai certo: essi sono anzi sempre più spesso rigettati, o consentiti con rilevanti limiti, sia di dimensione che circa gli ambienti ove navigare o attraccare; infatti stanno quasi dappertutto aumentando i provvedimenti limitativi emanati riguardo a singoli luoghi e spazi, mentre è sempre più frequente tra gli esperti del settore navale, e tra chi effettivamente si preoccupa dell'ambiente, sul serio, in maniera razionale, la domanda <<quanto è grande 'troppo grande'?>> (*how big is 'too big'?*), a partire dall'annotazione che l'incremento dimensionale e di velocità delle navi in ambiti ristretti porta al risultato che diminuisce lo spazio per evitare o risolvere l'errore ("*The result is less room for error*"), l'aumento dei potenziali danni, che divengono enormi quanto è

enorme la nave che li causa.

Conseguentemente, coerentemente e correttamente è aumentato e si è diffuso il timore che deriva da questi oggetti mostruosi, giganteschi, di peso enorme, di velocità rilevante e quindi di forza dinamica spaventosa, difficilmente gestibile anche in ambiti relativamente facili, di fatto ingestibili in caso di sinistro, che hanno dimostrato di partecipare all'inquinamento con sversamenti, con la caduta di containers, infine con sinistri che, sia pure fortunatamente di rado, possono produrre risultati orrendi e devastanti.

How big is too big? è una domanda che ci si è posto quasi da sempre, spesso in relazione a naufragi: nel mondo delle grandi navi passeggeri quantomeno dal naufragio del transatlantico Titanic, "*L'Inaffondabile*", affondato poi coi suoi circa 1500 morti; nel mondo delle petroliere, quantomeno da quando, il 19 febbraio 1967, affondò la *Torrey Canyon*, all'epoca la più grande petroliera in servizio, tipo Suezmax LR2, la prima capace di trasportare oltre 120.183 tonnellate di petrolio grezzo, che si sono sversate nell'affondamento. Molti più se la son posta quando si è verificato il disastro della *Exxon Valdez*, il 24 e 25 marzo 1989, disastro dal quale non per caso nacque l'Oil Pollution Act del 1990 che richiedeva alla Guardia Costiera Usa di rafforzare i suoi regolamenti sulle petroliere e per gli armatori e gli operatori di navi cisterna, disastro che fu ritenuto fenomeno, e notizia, tra i 20 più importanti del decennio, se non per un'intera generazione.

La domanda si è più di recente riproposta in varie occasioni in relazione alle grandi navi da crociera, da ultimo quando è stata varata quella che all'epoca era la più grande nave da crociera, la *Icon of the Seas*, di proprietà del gruppo Royal Caribbean, costata **2 miliardi di dollari**, 250.800 gross tons, lunga **365 metri**, con 20 ponti, 7 piscine, 6 scivoli d'acqua oltre 40 ristoranti, bar e saloni, che può ospitare un massimo di **7.600 passeggeri**, che è previsto effettui un viaggio di sette giorni ai Caraibi per fare il giro delle isole. La nave infatti è stata a lungo sotto accusa per il suo **impatto negativo** sull'ambiente. La compagnia l'ha presentata come nave di ultima generazione, pensata per ridurre l'impatto ambientale, ma da più parti è stato ribattuto che le crociere sono tra i modi di viaggiare **più inquinanti**, e che **The Icon**, e le **navi analoghe**, inquinerebbero otto volte più di una nave da crociera normale.

23.2 Troppo grandi e invasive solo per Venezia e il litorale laziale o per tutti gli ambiti da tutelare?

In Italia, il dibattito sulle grandi navi, in particolare quelle da crociera, e il loro impatto sull'ambiente e sulle città si è concentrato principalmente su Venezia, una città con un delicato ecosistema lagunare e un patrimonio storico e culturale di inestimabile valore.

Italia Nostra a suo tempo era talmente preoccupata dell'impatto delle grandi navi sulla città, riguardo all'inquinamento e all'erosione causati dalle grandi navi, che ha presentato una petizione al Parlamento europeo per la tutela della Laguna di Venezia, chiesto all'Unesco di iscrivere Venezia tra i siti a rischio e che il traffico delle navi superiori alle 30mila tonnellate

late avrebbe dovuto essere estromesso non solo dal Bacino di San Marco ma da tutta la Laguna. Anche per queste pressioni e per quelle ricevute poi dall'Unesco, a partire dal 1° agosto 2021 è entrato in vigore un divieto che impedisce di transitare davanti a San Marco e lungo il Canale della Giudecca alle grandi navi che presentano almeno una delle seguenti caratteristiche: 1. Stazza lorda superiore a 25.000 tonnellate; 2. Lunghezza dello scafo al galleggiamento superiore a 180 metri; 3. Tiraggio aereo superiore a 35 metri; 4. Impiego di combustibile in manovra con contenuto di zolfo uguale o superiore allo 0,1%.

Questo provvedimento è stato accolto come un passo importante per la tutela del sistema lagunare veneziano.

Dopo di ciò altri sindaci di altre città in particolare di Barcellona, Amsterdam, Santorini e Dubrovnik¹⁸⁹ hanno sollevato dubbi circa l'opportunità dell'ingresso nella rispettiva città, o nell'immediata vicinanza, di navi così grandi.

Analoghe critiche sono state poi sollevate anche circa ambiti meno complessi e fragili rispetto al particolarissimo caso di Venezia dagli ambientalisti, in particolare, come ricordato, da quelli italiani in relazione al litorale laziale¹⁹⁰. In questa occasione si è anche rilevato come a fronte del danno ambientale non si oppongano neanche vantaggi economici nemmeno lontanamente paragonabili, anche perché <<per quanto riguarda le grandi navi, nulla delle loro scorte di cambusa è acquisito in loco, poiché, per la natura stessa di una tal intrapresa turistica, ai rifornimenti si provvede altrove. Nemmeno gli allacci alla rete elettrica attingono alla terraferma, poiché più economico per l'intrapresa commerciale stessa, è il mantener attivi i generatori di bordo. Il frastuono subacqueo che ne deriva è documentatamente drammatico, come ogni Capitaneria di Porto ben conosce, e si ripercuote a distanza fin a raggiungere le costruzioni sui litorali adiacenti. Se poi si aggiunge al computo dell'inquinamento acustico sottomarino l'effetto dei fumi di scarico di queste operazioni, è difficile immaginar una forma di annientamento più radicale del sistema ambientale litoraneo, con effetti devastanti sul patrimonio ittico¹⁹¹.

24. Circumnavigare la Sicilia

Una scelta non troppo svantaggiosa per le navi più grandi, in particolare per le linee di navigazione che operano sulle lunghe distanze, potrebbe quindi essere quella di aggirare lo Stretto, circumnavigare la Sicilia, senza rinunciare per questo all'utilizzo del porto di Gioia Tauro; da questo le navi da crociera potranno anzi eventualmente organizzare gite a Reggio Calabria e Messina, alle isole Eolie, a Taormina e a Catania ed ai loro Parchi, Musei archeologici e Gallerie.

Le navi troppo grandi lo potrebbero fare, senza dover allungare eccessivamente la navigazione o aumentare eccessivamente l'utilizzo di carburante: se anziché seguire i 217 km della costa orientale della Sicilia da sud puntando direttamente a nord per Porto Gioia Tauro, ad esempio provenendo da porto Suez, aggirando la punta occidentale dell'isola, si allunga di meno di 300 miglia marine la navigazione, co-

sicché, se si proceda ad una velocità, normale per una grande nave, di circa 20 nodi (37 kmh), si aumenterebbe la navigazione al massimo di circa **15 ORE** (in realtà un poco meno, anche perché così non si dovrebbe subire la perdita di tempo e procedere alla minore velocità per rispettare le regole dello Stretto); ciò, se lo facesse una ULCV in viaggio da Shanghai a Gioia Tauro, percorso il cui tempo di navigazione (Transit Time) attuale minimo è indicato in **27 GIORNI** (DB Schenker), il massimo in **41 GIORNI** (MSC), **l'aumento, inferiore ad un giorno, sarebbe (in ore) meno dell' 1 % della durata media della navigazione (lo 0,009191). La differenza sarebbe quindi così limitata che chi sostiene di difendere l'ambiente dovrebbe semmai promuovere comunque questa scelta, così da diminuire i rischi e i danni, anche ambientali, che la navigazione di questi colossi comporta in ambiti per loro pericolosamente limitati.** Nel caso che una nave fosse troppo alta per poter passare sotto il ponte se volesse comunque attraccare a Gioia Tauro, eventualmente anche per continuare la navigazione lungo la costa italiana, venendo da sud dunque potrebbe accettare le poche ore di navigazione maggiori necessarie per circumnavigare la Sicilia rispetto alla rotta attraverso lo Stretto; se invece non volesse raggiungere per nave Gioia Tauro, ma scaricare merci per l'Italia o il centro Europa, potrebbe attaccare ad Augusta, che gode di un pescaggio medio di 14–18 m, con punti fino a 22 m, di 16,5 m nel terminal container, o, se essa nave avesse un pescaggio minore, anche agli altri porti siciliani al porto di Catania o al porto di Palermo; da lì, grazie al Ponte, potrà inviare poi le merci, o i container relativi, verso l'Europa più velocemente, attraverso la connessione ferroviaria, che a quel punto godrà di treni ad alta capacità, o a qualsiasi altro porto italiano, incluso, ed anzi per primo, Gioia Tauro.



Icon Of The Seas', finora la più grande nave da crociera (Makele-90 - Licenza Creative Commons)

25. Il Ponte collabora allo Southern Range

Mentre i critici vorrebbero asserire che il ponte sarebbe una minaccia per la navigazione e soprattutto per il porto di Gioia Tauro, al contrario questo porto, che dopo essere pervenuto ad essere il più grande terminal di transhipment del Mediterraneo "pur mantenendo grande rilevanza logistica, ha perduto il suo primato assoluto a vantaggio di grandi porti spagnoli, egiziani, greci e maltesi anche perché le strategie trasportistiche nazionali non sono state capaci di connetterlo al suo territorio e al resto d'Italia con infrastrutture di terra efficienti"¹⁹², proprio grazie al Ponte e alla possibilità di collegarsi mediante ferrovia con i porti e gli aeroporti più importanti, e soprattutto a quelli siciliani, potrà rilanciarsi nell'ambito di quello che potrà divenire il Southern range, porsi in concorrenza con il grande Northern range. Per questo un Piano strategico di rilancio economico "va scandito per innestare

la reazione a catena di un progetto pubblico-privato che presiede all'indispensabile mutamento strutturale del Sistema secondo linee, accantonate da anni, oggi evidenti, che guardano -e non possono che guardare- a un Mediterraneo anche esso da trasformare. Mettere a norma le ZES del Sud e le ZLS del Nord con le aree doganali intercluse, realizzare le indispensabili bonifiche, le necessarie implementazioni infrastrutturali (che non richiedono grande fantasia) organizzare come è doveroso fare un Cluster strategico significa agganciare Augusta-Catania al quadrilatero del Sud continentale e alla sequenza di scali che da Gioia Tauro risale le coste adriatiche e tirreniche fino a Genova e Trieste nel quasi oceano mediterraneo del re-shoring della globalizzazione: mentre tramonta il Drang nach Osten tedesco, si rende agibile -direi si impone- di orientare a questa prospettiva la potenza di fuoco del PNRR e del fondo complementare. Un'impresa ampiamente possibile a condizione di svegliarsi rapidamente per porre le fondamenta di un Southern Range articolato nei cluster di porti, ZES e ZLS.¹⁹³

Gioia Tauro potrà farlo, potrà entrare sempre più nella rete, perché è contemporaneamente 'porto gateway e di transhipment', ovvero già dispone dal 2021 di un port gateway, un varco portuale con connessione ferroviaria, con due terminal e tre aste ferroviarie separate, delle quali una per il trasbordo delle autovetture di Automar (Gruppo Grimaldi), e una per quello dei container di Mct, un terminal ferroviario che nel 2020 occupava una superficie pari a 325 mila metri quadrati e ospitava binari per una lunghezza complessiva di 3825 metri, dei quali 2761 in area ter-

minal contenitori e di 1064 metri nel terminal intermodale; ciò gli consente il trasferimento delle merci su ferro e da ferro, sulle reti ferroviarie, in particolare verso gli interporti di Nola, Bologna, Padova, e così verso l'Europa centrale e l'est, e da quelli, su tutto il corridoio La Valletta Palermo Helsinki.

Ora, mentre per le sue caratteristiche e per le sue connessioni il porto di Gioia Tauro non verrà sostituito da altri, tramite il Ponte e il sistema ferroviario esso potrà aumentare questo stesso suo ruolo e l'interrelazione nella rete del trasporto, fruire di rapporti fondamentali, anche verso la Sicilia e i porti ed aeroporti di quella, a partire da quello che già si indica come il Porto cooperativo Augusta-Gioia Tauro¹⁹⁴, dagli aeroporti e porti di Catania e Comiso, a loro volta in corso di ampliamenti per creare un Hub Mediterraneo, ma anche di tutti gli altri aeroporti e porti siciliani, a partire da Palermo e Trapani¹⁹⁵, e a tutte le importanti destinazioni siciliane e del Mezzogiorno. Organizzare ciò, e anzi "mettere a sistema con un progetto organico Augusta, Pozzallo, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Napoli, Ravenna, Civitavecchia, Livorno, Savona, ecc, ecc con una spesa pari o inferiore al miliardo, imprimerebbe un deciso cambio di rotta e contribuirebbe all'impegnativo intento di non rimanere ospiti ma protagonisti nel Mediterraneo"¹⁹⁶.

**IL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA E REGGIO CALABRIA È ORMAI
INDISPENSABILE**

**ESSO NON PONE OSTACOLI NÈ CAUSA DANNI NÉ ALL'AMBIENTE NÉ
ALLA NAVIGAZIONE, AI PORTI, MEN CHE MAI
AL PORTO DI GIOIA TAURO**

**I TRENI AD ALTA CAPACITÀ DALLA SICILIA AD HELSINKI AUMENTERANNO
LA POTENZIALITÀ DI TUTTO IL SISTEMA ECONOMICO
E PORTUALE DEL SUD**

**COL PONTE LA SICILIA, LA CALABRIA E IL SUD TUTTO DIVERRANNO
HUB DEL MEDITERRANEO**

Note

- 1 Non proprio una cosa lodevole, e nemmeno buona per la credibilità di uno Stato tra i primi d'Europa, del mondo, attuata da un governo che chiedeva al contempo 'austerità' a cittadini e imprese; un comportamento che fa venire il dubbio che in alcune università del nord Italia, molto dedicate all'economia neoclassica, non si abbia chiara l'idea di cosa sia l'austerità, non si ricordi e men che mai si insegni che la *austeritas*, virtù della Roma antica implicante sobrietà, disciplina e rigore morale, era collegata in modo inscindibile alla 'fides', pilastro fondamentale della religione, dell'etica e della società romana, nella quale mantenere la parola data era di assoluta importanza, la reputazione di una persona dipendeva dalla sua capacità di rispettare gli impegni presi, per la Repubblica il rispetto degli impegni era la base dello Stato stesso, cruciale per mantenere la fiducia dei cittadini e degli alleati, ed includeva, col rispetto dei trattati, il pagamento dei debiti e l'adempimento delle promesse fatte.
- 2 I cui dati fondamentali sono indicati di seguito.
- 3 Calabria: Circa 1.841.300 abitanti; Sicilia: Circa 4.833.329 abitanti, per un totale di 6.676.629.
Danimarca - circa 5,98 milioni; Finlandia - circa 5,62 milioni; Norvegia - circa 5,58 milioni; Slovacchia - circa 5,51 milioni; Irlanda - circa 5,26 milioni; Croazia - circa 3,88 milioni; Bosnia ed Erzegovina - circa 3,16 milioni; Moldavia - circa 3,03 milioni; Lituania - circa 2,86 milioni; Albania - circa 2,79 milioni; Slovenia - circa 2,12 milioni; Lettonia - circa 1,87 milioni; Macedonia del Nord - circa 1,82 milioni; Estonia - circa 1,36 milioni; Lussemburgo - circa 0,67 milioni; Montenegro - circa 0,64 milioni; Malta - circa 0,54 milioni; Islanda - circa 0,39 milioni; Andorra - circa 0,08 milioni; San Marino - circa 0,03 milioni; Liechtenstein - circa 0,04 milioni; Monaco - circa 0,04 milioni.
- 4 Amartya Sen: "Nous devons repenser la notion de progrès" – Le Monde, 2009
Oui, je suis inquiet de voir combien il peut être plus rentable d'utiliser la production agricole pour fabriquer de l'éthanol que pour nourrir des gens. La crise alimentaire ne s'explique pas de façon malthusienne - ce n'est pas un problème en soi de nourrir 6 milliards ou 9 milliards de personnes. Les raisons de la pénurie sont plus complexes. Je pense notamment à la compétition entre les différents usages de la terre, mais aussi à l'évolution du régime alimentaire en Inde et en Chine, où la demande de nourriture par habitant s'accroît.
Vous dénoncez une approche coercitive des politiques démographiques. Pourquoi ?
Il y a deux façons de voir l'humanité : comme une population inerte, qui se contente de produire et de consommer pour satisfaire des besoins; ou comme un ensemble d'individus doués de la capacité de raisonner, d'une liberté d'action, de valeurs. Les malthusiens appartiennent à la première catégorie: ils pensent par exemple que pour résoudre les problèmes de surpopulation, il suffit de limiter le nombre d'enfants par famille. Plusieurs pays ont essayé et ils n'ont pas eu beaucoup de succès.
Dobbiamo dunque ripensare la nozione stessa di progresso, e certo ricordare che "il progresso non è mai automatico", che "oggi il progresso sta ancora arricchendo un piccolo gruppo di imprenditori e investitori, mentre molte persone sono private di qualsiasi potere e non traggono alcun beneficio" (Daron Acemoglu e Simon Johnson, *Power and Progress: Our Thousand-Year Struggle Over Technology and Prosperity*, 2024), dobbiamo così rammentare che il progresso deve invece portare all'uguaglianza, e che questa non viene automaticamente dal progresso, deve essere effetto delle nostre istituzioni. Ma prima ancora dobbiamo rammentare che senza il progresso sicuramente non ci sarebbe stato nessun aumento del benessere mondiale, che se non vi è progresso non vi è né ricchezza né uguaglianza, ma solo povertà per tutti, e al contempo che né progresso né uguaglianza possono raggiungersi o comunque possono avere vero valore se raggiunti grazie alla perdita di libertà.
- 5 dell'uomo che fabbrica le cose che costituiscono, per quanto può, l'ambiente in cui vive, il mondo artificiale che lo circonda, dell'io che nell'agire, nella prassi, non solo mira a virtù e conoscenza come l'Ulisse dantesco, ma è capace di ogni grande cosa che veramente vuole, tale che "è (o 'può') ciò che deve; e se dice 'io non posso' è segno che non vuole". G. Fichte, *Contributi per rettificare il giudizio del pubblico sulla Rivoluzione francese*, 1793.

- 6 Attore di una 'Arendtiana' 'Vita activa'. Hannah Arendt, *The Human Condition*, University of Chicago Press 1958, in Italia *Vita activa. La condizione umana*, 1964, condizione di uomini influenzati da fattori sia biologici (vitalità, natalità, mortalità), sia storici (mondanità, pluralità) ma non totalmente riducibili a questi, dal momento che «*Oggi possiamo quasi dire di aver dimostrato anche scientificamente che, sebbene noi ora viviamo, e probabilmente vivremo sempre, soggetti alle condizioni della terra, non siamo meramente creature legate alla terra*»
- 7 Edith Stein, Sul problema dell'empatia, 1917; Jeremy Rifkin, *La civiltà dell'empatia*, Milano, Arnoldo Mondadori Editore S.p.A., 2010.
- 8 non lontano dall'essere l'umanesimo integrale di Maritain, che riconosce la dignità dell'uomo e cerca di armonizzare la dimensione spirituale e quella materiale dell'esistenza umana, anche come creatura di Dio Jacques Maritain, *Umanesimo integrale*, 1936.
Francesca Ferrando, *Postumanesimo, transumanesimo, antiumanesimo, metaumanesimo e nuovo materialismo Relazioni e differenze di filosofia* © Lo Sguardo - N. 24, 2017.
M. Ciliberto, *Il nuovo Umanesimo*, Editori Laterza, Roma-Bari 2017.
Valerio De Luca, *Un nuovo umanesimo per il capitalismo prossimo venturo*, e F. Felice, *Quale futuro per il capitalismo: la prospettiva dell'economia sociale di mercato*, in *Capitalismo prossimo venturo*, a cura di V. De Luca, J. Fitoussi e R. McCormick, Egea, Milano, "l'economia è solo un aspetto della complessa dimensione umana ed è unicamente al servizio dell'uomo in quanto la libertà economica è solo una parte della libertà umana. Solo riportando l'uomo al centro del dibattito è possibile ristabilire a livello transazionale un nuovo patto di fiducia tra società civile, mercati e istituzioni, orientato alla ricerca del vero bene comune e alla difesa della vita umana. Riteniamo, infatti, che la sfida culturale debba tornare a essere la via maestra per la crescita spirituale e per lo sviluppo economico e sociale, ripartendo dalle radici classiche e cristiane dell'Europa per costruire modelli sociali sostenibili, fondati sulla coscienza individuale e sul senso di responsabilità".
Alfonso Pozio, *Scelta di catastrofe*, www.enzopennetta.it/2015/10/scelta-di-catastrofe/: *Aumentare il livello di vita dei più poveri è il mezzo più naturale di equilibrare il tasso di crescita. La risposta non è dunque in campagne di denatalità imposte dall'alto o in strategie di ingegneria sociale ma in una distribuzione della ricchezza e delle risorse che lasci all'uomo ed alla donna quella libertà e responsabilità personale di procreare che la natura gli ha concesso.*
- 9 Quella decrescita auspicata da chi vuole "Una società della crescita senza crescita" (Latouche, 2011), che ignora che essa, economicamente errata, inciderebbe disastrosamente sui più poveri, come spiegato ormai da tempo. Ugo Mastelloni, *La Decrescita felice tra farse ed errori*, CentroSud 24, 11 Luglio 2023. <https://www.centrosud24.com/la-decrescita-felice-tra-farse-ed-errori>.
- 10 Alcuni Indipendentisti siciliani contrari al Ponte.
Rosario La Rosa, candidato di 'siciliani liberi' nel 2017: "Sono contrario. Il Ponte serve solo alle grandi imprese appaltatrici. Troppe controindicazioni: geologiche (lo Stretto è una zona sismica che conosce un terremoto devastante ogni 100 anni circa), ambientali (sarebbe un «mostro» che devasta una delle meraviglie del mondo), logistiche (fare passare la comunicazione tra Sicilia e resto del mondo dall'imbuto dello Stretto anziché dalle vie aeree e marittime come è nella sua natura insulare marginalizzerebbe la Sicilia), economiche (non si ripaga, il pedaggio che dovrebbero pagare i siciliani sarebbe superiore all'attuale costo del traghetto che peraltro potrebbe diminuire), giuridiche (si perde l'insularità e con essa la possibilità di costituire l'intera Sicilia in Zes), geopolitiche (la Sicilia viene simbolicamente attaccata per sempre al suo carnefice, l'Italia), di priorità (la dotazione infrastrutturale più elementare interna alla Sicilia grida vendetta). Dopo l'indipendenza, ma solo se sarà conveniente, potremmo prendere in considerazione un tunnel, non certo ora".
Andrea Finocchiaro Aprile, leader del Movimento per l'Indipendenza della Sicilia (MIS), ha dichiarato: "Il Ponte sullo Stretto è un'opera inutile e dannosa. La Sicilia ha bisogno di investimenti nelle infrastrutture interne, non di un collegamento con il continente che servirà solo a drenare risorse dall'isola".
Giuseppe Scianò, storico esponente del MIS, ha affermato: "Il Ponte sullo Stretto è un simbolo dell'oppressione italiana. La Sicilia deve essere libera di decidere il proprio futuro senza interferenze esterne. L'indipendenza è l'unica via per garantire il benessere e la prosperità del popolo siciliano".
Antonio Canepa, comandante dell'Esercito Volontario per l'Indipendenza della Sicilia, ha detto: "Il Ponte sullo Stretto è un progetto che non tiene conto delle reali esigenze della Sicilia. La nostra isola ha bisogno di autonomia e di un piano di sviluppo che rispetti le nostre peculiarità e le nostre risorse".
- 11 Thomas R. Malthus, *An Essay on the Principle of Population*, 1798, Chapter I, II, VII, and XVIII.
I SAID that population, when unchecked, increased in a geometrical ratio; and subsistence for man in an arithmetical ratio ...
The power of population is so superior to the power of the earth to produce subsistence for man, that premature death must in some shape or other visit the human race. The vices of mankind are active and able ministers of depopulation. They are the precursors in the great army of destruction, and often finish the dreadful work themselves. But should they fail in this war of

extermination, sickly seasons, epidemics, pestilence, and plague advance in terrific array, and sweep off their thousands and tens of thousands. Should success be still incomplete, gigantic inevitable famine stalks in the rear, and with one mighty blow levels the population with the food of the world...

In the vegetable and animal kingdoms, nature has generously lavished the germs of life, but has been relatively sparing in providing the space and nourishment necessary for their development. The scarcity of space and nourishment in the two kingdoms forces to death what is born beyond the limits foreseen for each species. Plant and animal species contract under this great restrictive law.

- 12 Così la definizione del neo malthusianesimo in Oxford Reference: A pessimist view of the relationship between population, economic growth, and resources, based on the ideas of Thomas Malthus, who argued that population growth and economic growth would eventually be checked by absolute limits on resources such as food, energy, or water. This viewpoint grew in popularity particularly between the 1940s and the 1960s, when population growth and economic development were particularly strong in many countries. Many experts concluded that rapid population growth would eventually be checked by some absolute limit on resources (such as food, energy, or water). There was mounting evidence, too, that continued population growth and the environmental stresses associated with economic development could cause irreversible damage to the environmental systems that support life. This school of thinking was widely promoted through books such as *Limits to Growth*.

Riccardo Braggion, *Malthusianesimo, neo-malthusianesimo, deep history, antropocene, cambiamenti climatici, crescita economica, capitalismo, Poliarchie/Polyarchies* 2/2018.

Jacopo Bonasera, *'Green' Malthus? A Bibliographical Itinerary between neo-Malthusianism and Environmentalism*, 2022.

- 13 La infondata adesione ai criteri della scarsità, a partire da Malthus – la paura A creare prima e mantenere poi i principi della scarsità, a radicare e diffondere i relativi errori, a patire da quelli di Malthus, sembra aver concorso la combinazione di influenza storica, della semplicità (e povertà) delle sue teorie, della risonanza di queste con le preoccupazioni causate anche dal formarsi di nuove classi produttive e sociali concorrenti (se non confliggenti), bias di conferma e persistenza delle sue idee. Il motivo di una adesione così elevata potrebbe essere soprattutto di natura psicologica, legata al fatto che egli e coloro che lo hanno seguito, gli studi neo-malthusiani, *"Sull'esempio di Malthus, ..., hanno la tendenza comune a predire catastrofi imminenti, limitandosi a estrapolazioni all'infinito dell'andamento della domanda in periodi storici definiti"* (Zuliani, 2014).

Forse così essi hanno soddisfatto, e ancora soddisfano, le paure ancestrali dell'uomo membro di tribù verso gli altri uomini di comunità diverse dalla sua, percepiti per questo come probabili nemici, soddisfano quindi la sua paura dell'aumentare della quantità di questi. Creando una viva situazione emozionale contraria alla razionalità, alla riflessione, che spinge la persona ad una chiusura: la paura (Agamben, 2020, cit), in sé tonalità emotiva fondamentale dell'uomo, anzi la più ampiamente condivisa all'interno del regno animale (Nussbaum, 2020), fondamentale anche perché connessa alla percezione – sia pur inizialmente rozza, animalesca - del bene e del male, del futuro e della morte; una tonalità divenuta nel mondo contemporaneo, delle pandemie e dell'apocalisse climatico, addirittura eccessiva, tale che 'non è solo primitiva, è anche asociale ... intensamente narcisistica', al punto che esalta ed altera più che mai il suo essenziale significato politico, che la costituisce come ciò in cui il potere, almeno a partire da Hobbes, ha cercato il suo fondamento e la sua giustificazione (Agamben, cit.), fino a evocare quasi, se non attuare, l'insegnamento che Aristotele poneva agli uomini politici circa ciò che è necessario per trascinare gli altri a fare quello che vuoi (Nussbaum, cit.), se non la celebre profezia di Jacques Attali, (L'Express, 2009) per il quale "Una piccola pandemia permetterà di instaurare un Governo Mondiale!".

Martha C. Nussbaum, *La monarchia della paura*, Il Mulino, Bologna, 2020, pag. 34, citando Aristotele, *Retorica II*, 5, 1382° 21-25.

La paura non è solo la prima emozione a presentarsi nella vita umana, è anche la più ampiamente condivisa all'interno del regno animale. Per avere compassione serve una serie di pensieri piuttosto sofisticati: che qualcuno altro sta soffrendo, che questa sofferenza è male e che sarebbe bene venisse alleviata. Alcuni animali provano questa emozione, (le scimmie, gli elefanti), che peraltro richiede pensieri relativamente complessi. Per provare vera e propria rabbia, piuttosto che solo irritazione o una collera primitiva, bisogna riuscire a pensare in termini di causa ed effetto: qualcuno mi ha fatto qualcosa e quel qualcosa era ingiusto. Ma per aver paura tutto ciò che serve è la consapevolezza del pericolo imminente. Aristotele definiva la paura come il dolore prodotto dalla prospettiva di un male imminente, combinato con la sensazione di non essere in grado di evitarlo. Non c'è male come definizione. Il linguaggio non è richiesto, servono solo la percezione e un certo senso, per quanto vago, del proprio vantaggio o svantaggio. Qualcosa di male incombe e io sono bloccato.

Martha C. Nussbaum, *La monarchia della paura*, cit., pag. 37- 38.

...non possiamo avere un buon commento resoconto della paura semplicemente descrivendo gli stati cerebrali. Un resoconto convincente dovrà parlare della consapevolezza soggettiva che gli esseri viventi hanno

degli oggetti, e dei loro pensieri vaghi o imprecisi sulle situazioni o sugli oggetti in quanto sono per loro dannosi (il che potrebbe a sua volta rivelarsi un concetto vago e impreciso per la maggior parte degli animali e per i bambini). Questa consapevolezza è mediata, col passare del tempo, dall'apprendimento. impariamo a conoscere la mappa del nostro mondo e impariamo cosa c'è di buono e di cattivo in esso. Ciò fa sembrare la paura più umana e meno primitiva. Tuttavia, vale la pena sottolineare che la paura è un'emozione che un topo può avere in una forma non troppo diversa da quella sperimentata da un bambino. Anche i topi hanno una mappa mentale del bene del male, sebbene siano sprovvisti del linguaggio e di un pensiero complesso. E anche se le nostre primordiali esperienze della paura sono seguite da forme complesse e apprese di tale emozione, Leduc sottolinea che il condizionamento precoce alla paura ha effetti duraturi sull'organismo e risulta molto difficile da annullare. sappiamo tutti come la paura si dilati nei momenti di pericolo, e come indirizzi i nostri sogni.

Martha C. Nussbaum *La monarchia della paura* cit., pag. 51.

Aristotele dice agli oratori politici che essi saranno in grado di suscitare paura solo se a) sapranno descrivere l'evento imminente come decisivo per la sopravvivenza o il benessere degli uditori, se b) faranno credere che l'evento è imminente e se c) faranno credere che la situazione è fuori controllo.

- 14 Che ha creato anche un diverso sistema sociale *La storia della classe operaia in Inghilterra ha inizio nella seconda metà dello scorso secolo, con l'invenzione della macchina a vapore e delle macchine per la lavorazione del cotone [e] mentre con la prima macchina [la cosiddetta jenny] si sviluppava il proletariato industriale, la stessa macchina dava anche origine al proletariato agricolo. [...] Il proletariato [è] stato creato dall'introduzione delle macchine* (MEW 2, 237, 240, 250/31, 34-5, 44) Federico Engels, *La situazione della classe operaia in Inghilterra*, 1845.

Engels già nell'*Umrisse*, "polemizzando coi malthusiani, aveva rimproverato loro di non tener conto delle possibilità offerte dalla scienza per aumentare la produzione agricola in rapporto adeguato all'aumento di popolazione" (Guerraggio-Vidoni, 61). Un'annotazione di cui Marx terrà sempre conto, come mostra, ad esempio, la lettera a CluB, 5.10.1853, dove scrive che: "the fertility of the soil, as I have likewise already said in the Anti-Proudhon, is something purely relative. Changes in the soil's fertility and its degree in relation to society, and that is the only aspect of fertility with which we are concerned, depend on changes in the science of chemistry and its application to agronomy" (MECW 39, 382). Cfr. inoltre la lettera di Marx a Danielson del 19.2.1881 (MEW 35, 155). Fabio Raimondi, *Marx, Darwin e la "storia critica della tecnologia"*, www.sifp.it/pdf/MARX%20e%20DARWIN.pdf.

Il mutamento di sistema è anche culturale e sociale: *E' la manifattura produce infatti il virtuosismo dell'operaio parziale riproducendo all'interno dell'officina la separazione originale e naturale dei mestieri che ha trovato nella società, e spingendola sistematicamente all'estremo. Nella manifattura la rivoluzione del modo di produzione prende come punto di partenza la forza-lavoro; nella grande industria, il mezzo di lavoro. Occorre dunque indagare in primo luogo in che modo il mezzo di lavoro viene trasformato da strumento in macchina, oppure in che modo la macchina si distingue dallo strumento del lavoro artigiano.* Karl Marx, *Il Capitale*, qui da Fabio Raimondi, cit.

La rivoluzione, era tale che in Inghilterra dalla popolazione del 1650, di circa 8,1 milione di abitanti si era passati, nel 1750, a circa 10,1 milioni (quasi +25%), ed al contempo da un GDP per capita da poco più di 800£ a quasi 1.500£ (+46,66%), da un GDP totale da 8 miliardi di £ a quasi 15 (+46,66%), così uscendo da quello che, forse con qualche inconscia ironia, ancora oggi si chiama "malthusian trap", ovvero dalla relazione diretta uomo-produzione, cui non si è mai più ritornati. <https://ourworldindata.org/economic-growth#the-economy-before-economic-growth-the-malthusian-trap>

Al tempo di Malthus (fine 1700) l'Inghilterra aveva, circa poco più di 10 milioni di abitanti con un reddito pro capite di circa 1.500 sterline, globale di circa 15.000.000.000. Oggi ha un po' più di 66 milioni di abitanti e un GDP pro capite di circa 33.271 £., un GDP globale di 2.274 'trillion'. Un incremento degli abitanti di 6,6 volte – anziché delle 512 volte da lui indicate - e del GDP per abitante di 22 volte, del GDP globale di 151.600 volte. La durata media della vita è aumentata di oltre 3 (tre) volte.

- 15 Anche perché *Non agire secondo ragione è contrario alla*

- natura di Dio , la ragione essendo dono divino che permette agli esseri umani di (cercare di) comprendere il mondo e la volontà di Dio, le azioni dell'uomo, che hanno valori morali, devono essere razionali e giustificabili. Benedetto XVI, discorso all'Università di Ratisbona, 2006.
- 16 Come sono ora più di quanto non siano mai stati, mentre produciamo oltre il 20% degli alimenti più del necessario e sempre più energia antropica, e in tutta la Terra si svolge una viva 'fuga dalla fame'. Angus Deaton, Nobel dell'economia nel 2015 per le sue analisi sui consumi, sulla povertà e sul welfare, in *La grande fuga. Salute, ricchezza e origini della disuguaglianza*, pag 68: "Tra il 1981 e il 2008 il numero totale delle persone povere (o che vivono con un solo dollaro al giorno) è diminuito di circa 750 milioni di unità, e questo benché la popolazione totale dei paesi poveri sia cresciuta di circa 2 miliardi di unità. Ne segue che la quota della popolazione mondiale costretta a vivere con meno di un dollaro al giorno è scesa dal 40 al 14%. Per quanto il tasso di povertà sia diminuito anche in altre regioni del mondo, la riduzione del numero dei poveri in termini assoluti è stata trainata in larga misura dalla rapida crescita della Cina; in effetti il numero assoluto dei poveri non cinesi ha continuato ad aumentare, almeno fino a dieci anni fa. ... Nel complesso, dunque, sono stati fatti passi avanti anche nel punto di vista della povertà: non ovunque e non in tutti i periodi, ma venticinque anni di crescita globale hanno fatto comunque molto".
- 17 Perché "La follia ideologica dei verdi uccide lentamente l'Europa", perché «anche la stupidità uccide e ci sta uccidendo perché dobbiamo subirla sulla base di ideologie ridicole che ci vengono dettate da una minoranza dell'Europa, non una maggioranza, e noi dobbiamo continuare a digerirle e chinare il capo morendo lentamente». Claudio Descalzi, ceo dell'Eni, nella intervista di G. M. De Francesco, nel Giornale, 6 ottobre 2024, ove afferma che "la stessa riduzione delle emissioni di CO2 in Europa non è, al momento, un motivo di orgoglio. «È solo perché la produzione è stata spostata altrove nel mondo», ha concluso. E dove non si produce non c'è crescita".
- 18 Non posizionato nel bilanciamento di valori e interessi, strumento di mero potere che manca l'eredità dell'orizzonte di senso entro cui i concetti utilizza sono emersi (i movimenti radicali degli anni '70) e che si ritorce come nuova tecnocrazia presentata al mondo sull'orlo del disastro, come nuova escatologica ingegneria globale Ermanno Castanò, *Ecologia e potere. Un saggio su Murat Boockin*, in Academia.edu.
- 19 "Oggi, una delle religioni la religione degli atei urbanizzati" circa la quale "Siamo tutti peccatori di energia, destinati a morire, a meno che non cerchiamo la salvezza, che ora si chiama 'sostenibilità'. La sostenibilità è la salvezza nella chiesa dell'ambiente. Proprio come il cibo biologico è la sua comunione" Michael Crichton, discorso al Commonwealth Club di San Francisco il 15 settembre 2003, "L'ambientalismo è una religione".
- 20 Nella quale "Non è solo Greta. Ci sono santoni, diavoli ed eretici, giorni sacri e tabù alimentari, torve profezie e un'idea di salvezza. L'ambientalismo ora ha tutto per funzionare come la fede del Terzo millennio". Giulio Meotti, *L'ecologismo, una religione occidentale*, il Foglio, 9 settembre 2019.
- 21 "...che s'innalza, almeno in Europa, sulle macerie di un mondo miscredente, una religione che a sua volta andrebbe sottoposta a critica, per stanare questa malattia infantile che la corrode e la scredita: il catastrofismo." Pascal Bruckner, *Il fanatismo dell'apocalisse. Salvare la Terra, punire l'uomo*, 2011.
- 22 "...narrativa popolare sul cambiamento climatico [che] riflette una pericolosa corruzione della scienza che minaccia l'economia mondiale e il benessere di miliardi di persone. La fuorviante scienza del clima si è trasformata in una massiccia pseudoscienza giornalistica scioccante. A sua volta, la pseudoscienza è diventata un capro espiatorio per un'ampia varietà di altri mali non correlati" - "Non esiste una vera crisi climatica", discorso di John Clauser, premio Nobel per la Fisica 2022 nella conferenza Quantum Korea 2023 a Seul, Corea del Sud
- 23 Come Ivar Giaever, premio Nobel per la fisica nel 1973, che ha reiteratamente affermato (ad es. al Meeting dei premi Nobel di Lindau, primo luglio 2015): «I fatti sono che negli ultimi 100 anni abbiamo misurato le temperature e queste sono salite di 0,8°C mentre tutto è migliorato nel mondo. Come possono dire che stiamo peggiorando la situazione se non abbiamo prove? Viviamo più a lungo, con una salute migliore, è praticamente migliorato tutto. Direi che il riscaldamento globale è fondamentalmente un non-problema. Basta lasciarlo fare da solo e si prenderà cura di sé. ... Diventa difficile per me capire il motivo per cui quasi tutti i governi in Europa, ad eccezione del governo polacco, sono preoccupati per il riscaldamento globale. Questa è soltanto una questione politica. Finora abbiamo lasciato un mondo più in forma rispetto a quando siamo arrivati, e questo continueremo a farlo con una sola eccezione, dobbiamo smettere con gli enormi sprechi, con questo voglio dire che enormi quantità di denaro sono sprecati per la questione del riscaldamento globale. Dobbiamo farlo, altrimenti faremo un passo indietro. La gente pensa che sia sostenibile, ma non lo è».
- 24 Nell'intervento all'assemblea di Confindustria, 18 settembre 2024, ove ha rilevato che «è impregnato di troppi errori che mettono a rischio l'industria. La decarbonizzazione inseguita anche al prezzo della deindustrializzazione è una debacle».
- 25 E quando è "documentato che non esiste alcuna correlazione tra l'aumento della anidride carbonica e le fasi climatiche registrate nello stesso intervallo di tempo dall'inizio del periodo industriale (1980) a oggi. Si può così affermare che «La Natura, non l'attività dell'Uomo, governa il clima» (Singer et al. 2008). Uberto Crescenti, *Contributo delle scienze geologiche alla conoscenza delle variazioni climatiche del passato*, in AA.VV.. *Dialoghi sul clima Tra emergenza e conoscenza*, a cura di Alberto Prestininzi. Rubbettino Editore, 2022., p.150.
- 26 **Non è la presenza di Co2 che dobbiamo combattere, ma l'inquinamento (emissioni tossiche, plastica, rifiuti, etc). La Co2 è un gas verde, è il gas della vita dal quale ogni singolo uomo trae i suoi alimenti. La demonizzazione di questo gas, costruita dalle lobby finanziarie mondiali, ha assunto il "volto" di una religione. Il fenomeno Greta Thunberg? Rientra nella strategia generale che cerca di arrivare al totale controllo dell'energia da parte delle lobby finanziarie internazionali.** Alberto Prestininzi, professore ordinario alla Sapienza di Roma, Dipartimento di Scienze della Terra, in *Vi svelo bugie e inganni dei filo-Greta Thunberg*, <https://www.startmag.it/energia/vi-svelo-bugie-e-inganni-dei-filo-greta-thunberg-parla-il-prof-prestininzi/> 27 Settembre 2019.
- 27 AA.VV., *Ecotruffa. Le mani sul clima* a cura di Luca Marini 14 luglio 2023. Ernesto Pedrocchi *Il clima globale cambia. Quanta colpa ha l'uomo?* 3 novembre 2020.
- 28 Purtroppo troppo poco ascoltati V. la World Climate Declaration, *There is no climate emergency, dichiarazione finora sottoscritta da oltre 1900 firme di scienziati e professionisti*, <https://clintel.org/world-climate-declaration/>. Climate policy relies on inadequate models Climate models have many shortcomings and are not remotely plausible as global policy tools. They blow up the effect of greenhouse gases such as CO2. In addition, they ignore the fact that enriching the atmosphere with CO2 is beneficial. //CO2 is plant food, the basis of all life on Earth //CO2 is not a pollutant. It is essential to all life on Earth. Photosynthesis is a blessing. More CO2 is beneficial for nature, greening the Earth: additional CO2 in the air has promoted growth in global plant biomass. It is also good for agriculture, increasing the yields of crops worldwide.
- 29 Mario Giaccio, "Il climatismo una nuova ideologia", 2017; v. anche in "Dialoghi sul clima, Tra emergenza e conoscenza", 2022; *La grande bugia verde. Gli scienziati smontano, con dati reali, i dogmi dell'allarmismo climatico*, 2024.
- 30 A comprendere che " ... dietro l'ascesa dell'ambientalismo apocalittico ... Ci sono potenti interessi finanziari. Ci sono desideri di status e potere. Ma soprattutto c'è un desiderio di trascendenza tra le persone presumibilmente laiche. Questo impulso spirituale può essere naturale e sano. Ma predicando la paura senza amore e la colpa senza redenzione, la nuova religione non riesce a soddisfare i nostri più profondi bisogni psicologici ed esistenziali. Presentazione di Michael Shellenberger, *Apocalypse Never: Why Environmental Alarmism Hurts Us All*, HarperCollins Publishers Inc, 2020
- 31 Vince Eber, *Non è ancora la fine del mondo*, Liberi Libri, 2024, V. anche Franco Prodi, *Il clima? Nessuna prova sia colpa dell'uomo. Ma io vengo perseguitato*, La Verità, 21 novembre 2022: "l'inquinamento è misurabile mentre sul riscaldamento si discute se abbia motivi naturali o sia colpa dell'uomo. Sull'inquinamento non ci può essere alcuna controversia perché si tratta di misure rilevate da satelliti o stazioni. Le Nazioni Unite dovrebbero preoccuparsi di questo, della tutela dell'ambiente e di un uso dell'energia compatibile con le risorse fossili esistenti"; Michael Shellenberger, 9 luglio 2020: «Fino allo scorso anno, ho evitato di parlare contro l'allarmismo climatico perché mi sentivo in colpa per aver contribuito a fomentarlo, ma soprattutto perché avevo paura di perdere amici e finanziamenti. Le poche volte che ho provato a difendere la climatologia da coloro che la distorcono, ho subito dure conseguenze, quindi ho taciuto mentre i miei colleghi terrorizzavano l'umanità». Alberto Prestininzi, *Vi svelo bugie e inganni dei filo-Greta Thunberg*, <https://www.startmag.it/energia/vi-svelo-bugie-e-inganni-dei-filo-greta-thunberg-parla-il-prof-prestininzi/> 27 Settembre 2019. AA.VV.. *Dialoghi sul clima, Tra emergenza e conoscenza*, a cura di Alberto Prestininzi. Rubbettino Editore, 2022. Demetris Koutsoyiannis, Christian Onof, Zbigniew, W. Kundzewicz, Antonis Christofides 2 , *On Hens, Eggs, Temperatures and CO 2 : Causal Links in Earth's Atmosphere*, in

- SCI, 13 September 2023, ove dimostrano l'inversione tra temperatura e CO2 normalmente attuata dagli ambientalisti; Guys Berkhout & Kees de Lange, *The Honest Story of Climate Change: Part I: Weighed down by fear and intimidation*, 11 aprile 2024; Part II: With a new course towards a hopeful future, 12 aprile 2024. Nicola Porro, *La grande bugia verde*, LiberiLibri, 2024, ove «ha il merito di aver raccolto le opinioni di scienziati ed economisti per farci comprendere che il pericolo del cambiamento climatico è anche un nuovo controllo sociale. Non lo esplicita ma si comprende dagli esperti ma soprattutto da una bibliografia che invita a leggere i libri citati. E già questo è un merito. Si citi ad esempio pagina 164: «La paura è ciò che spinge la popolazione ad accettare decisioni politiche altrimenti impossibili da attuare, anche a costo di pesanti limitazioni della propria libertà».
- 32 Ove Scilla latra orrendamente e inghiotte uomini, mentre di Cariddi, che risucchia le navi, «I piedi son dodici, tutti invisibili: / e sei colli ha, lunghissimi: e su ciascuno una testa / da fare spavento; in bocca su tre file i denti, / fitti e serrati, pieni di nera morte» (Odissea, XII canto), e «risucchia / vasti flutti nel fondo gorgo del baratro, e di nuovo / li scaglia alternamente nell'aria e flagella gli astri con l'onda»; mentre Scilla è «in alto parvenza umana e fanciulla dal bel petto / fino all'inguine; in basso mostro dal corpo smisurato / unendo code di delfini e ventre di lupi» (Eneide, III canto). E sarà così creato vicino ad ove le sirene avrebbero fatto morire l'uomo e affermato la pochezza del suo sapere, del suo fare (Giovanni Pascoli, "Il vero").
- 33 Circa lo antistoricismo, perdita del senso della storia e disgregazione per il dominio, rifiuto del progresso, in Croce. Benedetto Croce, *Antistoricismo*, in *Ultimi saggi*, cit., p. 243, qui da http://www.treccani.it/enciclopedia/benedettocroce_%28II-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero-Filosofia%29/: Per noi, filosofi e storici, la storicità – che vuol dire civiltà e cultura – è il valore che ci è stato confidato e che abbiamo il dovere di difendere, tener forte ed ampliare: la storicità, nodo del passato con l'avvenire, garanzia di serietà del nuovo che sorge, blasfemata come la libertà, ma che, come la libertà, ha sempre ragione di chi le si rivolge contro. V. anche Benedetto Croce, *Teoria e storia della storiografia*, 1917, a cura di G. Galasso, Editore Adelphi, 2001.
- 34 Papa Francesco, enciclica *Fratelli Tutti*, 2020: ...13. Per questo stesso motivo si favorisce anche una perdita del senso della storia che provoca ulteriore disgregazione. Si avverte la penetrazione culturale di una sorta di "decostruzionismo", per cui la libertà umana pretende di costruire tutto a partire da zero. Restano in piedi unicamente il bisogno di consumare senza limiti e l'accentuarsi di molte forme di individualismo senza contenuti. In questo contesto si poneva un consiglio che ho dato ai giovani: «Se una persona vi fa una proposta e vi dice di ignorare la storia, di non fare tesoro dell'esperienza degli anziani, di disprezzare tutto ciò che è passato e guardare solo al futuro che lui vi offre, non è forse questo un modo facile di attirarvi con la sua proposta per farvi fare solo quello che lui vi dice? Quella persona ha bisogno che siate vuoti, sradicati, diffidenti di tutto, perché possiate fidarvi solo delle sue promesse e sottomettervi ai suoi piani. È così che funzionano le ideologie di diversi colori, che distruggono (o decostruiscono) tutto ciò che è diverso e in questo modo possono dominare senza opposizioni. A tale scopo hanno bisogno di giovani che disprezzino la storia, che rifiutino la ricchezza spirituale e umana che è stata tramandata attraverso le generazioni, che ignorino tutto ciò che li ha preceduti». 14. Sono le nuove forme di colonizzazione culturale. Non dimentichiamo che «i popoli che alienano la propria tradizione e, per mania imitativa, violenza impositiva, imperdonabile negligenza o apatia, tollerano che si strappi loro l'anima, perdono, insieme con la fisionomia spirituale, anche la consistenza morale e, alla fine, l'indipendenza ideologica, economica e politica». Un modo efficace di dissolvere la coscienza storica, il pensiero critico, l'impegno per la giustizia e i percorsi di integrazione è quello di svuotare di senso o alterare le grandi parole. Che cosa significano oggi alcune espressioni come democrazia, libertà, giustizia, unità? Sono state manipolate e deformate per utilizzarle come strumenti di dominio, come titoli vuoti di contenuto che possono servire per giustificare qualsiasi azione.
- 35 Come quelli delle *ecological footprints* Ideate e valutate in assenza ed in maniera contraria ai dati veri, alla scienza, per un "odio patologico e irrazionale per il progresso e il mondo moderno" (Ferry), cosicché per prima «L'impronta ecologica ha tanto valore scientifico quanto l'astrologia, la frenologia e le teorie della terra piatta. È tempo di trattare l'impronta ecologica come la teoria pseudoscientifica che è»; cosicché La risposta ai catastofisti del clima non è più apocalisse, ma più investimenti. Il cambiamento climatico c'è e si può affrontare senza isterie Bjorn Lomborg, il Foglio 25 settembre 2019; Michael Shellenberger, già per Time "Eroe dell'Ambiente" (!) dell'anno 2008, *Why Earth Overshoot Day And The Ecological Footprint Are Pseudoscientific Nonsense* 30 luglio 2010. Roberto Vivaldelli, *L'ennesima balla catastofista: "Le risorse della Terra? Finite"*, 1 IX 2020, https://www.ilgiornale.it/autore/roberto-vivaldelli-116359.html?refresh_cens. *Nei giorni scorsi, per esempio, il filosofo ed ex ministro francese, Luc Ferry, scriveva su Le Figaro un articolo nel quale svelava il bluff, spiegando che il concetto di Giorno del Sovrasfruttamento della Terra "ha poco senso" per un motivo ben preciso: "Trattandosi della capacità della superficie terrestre di produrre le risorse che noi consumiamo ogni anno, tutto dipende ovviamente dallo stato delle scienze e delle tecniche utilizzate. Un ettaro di terra non produce la stessa quantità di beni*
- se lo si coltiva con gli strumenti agricoli del Medio Evo o con le biotecnologie moderne". Secondo Ferry, infatti, dietro al concetto di "debito ecologico" si cela un "odio patologico e irrazionale per il progresso e il mondo moderno". Sylvie Brunel, docente alla Sorbona, ha messo in discussione il concetto di impronta ecologica nel suo *Développement durable*. Il calcolo che ne è alla base, scrive, "misconosce tutte le acquisizioni del progresso tecnico, riposa su delle basi altamente discutibili, la cui caratteristica è di penalizzare sistematicamente tutte le attività legate alla modernità". Inoltre, "quando un dato non entra nel suo sistema di calcolo, l'impronta ecologica non ne tiene conto, molto semplicemente. Pensiamo all'energia nucleare: impossibile calcolare il numero di ettari bioriproduttivi necessari per compensare l'energia nucleare. Dunque non se ne tiene conto!". Roberto Vivaldelli: *Nel catastofismo climatico la discussione scientifica si trasforma così in una sorta di convenzione ideologica, dove convinzioni e interessi specifici la fanno da padrone*.
- 36 Nei calcoli delle c.d. ecological footprints addirittura mancano i calcoli delle energie naturali (radiazione e magnetismo solari e geotermica) come la comparazione con quelli dell'energia creata dall'uomo con l'energia nucleare. Michael Schellenberger, in una sua intervista a Maria Teresa Cometto nel Corriere della Sera, 4 I 2019, circa le risorse della Terra, i catastofisti e i profeti di sventura, notava che secondo la FAO attualmente produciamo tanto grano che sarebbe sufficiente per 10 miliardi di abitanti, il 25% più del necessario, e che si potrebbe aumentare di molto la produzione tramite macchine/trattori e fertilizzanti e che "L'utilizzo maggiore che facciamo della terra è per produrre cibo. Grazie ai fertilizzanti e ai trattori, siamo riusciti a usare sempre meno terra per produrre cibo in maggiori quantità e in modo più efficiente. E così nei Paesi ricchi molte aree sono tornate a essere selvagge. Per esempio nel Nord-Est dell'America, in stati come il Maine, molte produzioni agricole sono state abbandonate perché non ce n'è più bisogno e al loro posto sono ricresciute le foreste. Roberto Vivaldelli, *L'ennesima balla catastofista: "Le risorse della Terra? Finite"*, 1 IX 2020, https://www.ilgiornale.it/autore/roberto-vivaldelli-116359.html?refresh_cens. *Nei giorni scorsi, per esempio, il filosofo ed ex ministro francese, Luc Ferry, scriveva su Le Figaro un articolo nel quale svelava il bluff, spiegando che il concetto di Giorno del Sovrasfruttamento della Terra "ha poco senso" per un motivo ben preciso: "Trattandosi della capacità della superficie terrestre o marittima di produrre le risorse che noi consumiamo ogni anno, tutto dipende ovviamente dallo stato delle scienze e delle tecniche utilizzate. Un ettaro di terra non produce la stessa quantità di beni*
- 37 E lo stesso concetto per il quale massa ed energia sono due facce della stessa medaglia come noto ... la massa inerziale di un corpo non è una costante, ma varia a seconda del mutamento di energia del corpo stesso. La massa inerziale di un sistema di corpi può perfino venir considerata come una misura dell'energia del sistema. Il principio di conservazione della massa di un sistema diventa identico al principio di conservazione dell'energia, ed è valido solo in quanto il sistema non assorba né emetta energia (Albert Einstein, nella esposizione divulgativa della relatività del 1916, qui da

- Michele Diodati, *Massa ed energia: due facce della stessa medaglia*, [www.youtube.com](http://spazio-tempo-luce-energia.it/gravit%C3%A0-per-<u>adulti-consenzienti-post-n-12-628dbe497067</u>. La massa dunque è “una forma altamente concentrata di energia, dotata di un rapporto di conversione estremamente favorevole: il quadrato della velocità della luce (c)”, al punto che “se si convertisse integralmente 1 kg di massa in energia: $E = (1 \text{ kg}) (3 \times 10^8)^2 = 9 \times 10^{16}$ joules. Si tratta di una quantità di energia di 5 ordini di grandezza maggiore del consumo energetico annuale medio di un cittadino statunitense (pari a 5×10^{11} joules). L'annichilazione di materia e antimateria è in grado di disintegrare completamente la massa, trasformandola in energia secondo il rapporto appena calcolato Michele Diodati, <i>Massa ed energia: due facce della stessa medaglia</i>, cit. Circa la conversione energia-materia va rammentato che è ormai dal 1934 che, grazie al lavoro di Gregory Breit e John Wheeler, si sa che sarebbe divenuto possibile un giorno trasformare la luce in materia facendo scontrare due fotoni (le particelle elementari della luce) creando così un elettrone e un positrone, e che ciò è stato sperimentalmente attuato in Inghilterra nel 2014.</p>
<p>38 Kary Banks Mullis, premio Nobel per la chimica del 1993, <<Climatology is 'a joke'>> <a href=), un brutto scherzo fatto senza proporre dati e prove, con modelli climatici creati per individuare e prevedere per forza un cambiamento climatico antropico, privi di validità, troppo semplicistici, che non tengono conto della complessità del sistema climatico terrestre (Giaccio, 2017; Prodi 2022), che si fonda su presupposti, teorie e calcoli che, ignorano le enormi forze della natura, oltre a quelle solari, quelle geotermiche, quelle geodinamiche.
- 39 AA.VV. *La rete possibile. I trasporti meridionali tra storia, progetti e polemiche*, a cura di Leandra D'Antone, Meridiana, 2004.
- 40 *La nuova politica delle infrastrutture dei trasporti dell'UE*, Commissione europea, Bruxelles, 11 9 2014.
- 41 AA.VV. *La rete possibile. I trasporti meridionali tra storia, progetti e polemiche*, cit.
- 42 1. il Corridoio Mediterraneo: attraversa lo intero Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo i centri urbani di Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna; 2. il Corridoio Reno Alpi: passa per i valichi di Domodossola e Chiasso, si sovrappone al Mediterraneo e giunge, infine, al porto Core di Genova; 3. il Corridoio Baltico Adriatico: collega l'Austria (valico del Tarvisio) e la Slovenia ai porti Core del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna; 4. il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo: attraversa l'intera penisola da nord a sud, partendo dal valico del Brennero e collegando Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma ai principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo. Da *La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Relazione del Gruppo di Lavoro della Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza* nominato dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Paola De Micheli, 30 4 2021).
- 43 Leandra D'Antone e Alberto De Bernardi, *Il Ponte di Messina. Si doveva fare. Non lo abbiamo fatto. Facciamone un altro*, in *Economia*, 24 maggio 2021.
- 44 Giorgio Santilli, *Italia divisa in due dalla Tav: Pil a +7% nelle città collegate*, *Sole 24 Ore*, 30 1 2020.
- 45 Così FERCAM, uno dei principali operatori logistici europei, in www.fercam.com
- 46 come da sempre è delle reti di comunicazioni: infatti *Nella storia degli Stati le reti di comunicazione hanno sempre avuto un valore "costituente", configurandone il progetto fondativo ed evidenziandone nel tempo le trasformazioni istituzionali, economiche e sociali. Alle origini dello Stato italiano il disegno e la realizzazione delle connessioni territoriali ha definito il primo progetto di nazione, dei suoi confini e delle sue ragioni politiche, militari ed economico-sociali. Il primo sistema nazionale di comunicazioni incentrato sulla intermodalità ferrovia-mare è stato realizzato tra l'Unificazione e la fine dell'Ottocento nel segno della valorizzazione delle differenti risorse territoriali disponibili in tutte le aree geografiche italiane e della convergenza tra esse, per usare una semplificazione di largo uso anche nella storiografia, tra Nord e Sud. Allo stesso modo oggi la nascita dell'Unione europea è stata accompagnata da un ambizioso disegno di connessioni fisiche e immateriali programmaticamente finalizzate ad integrare gli Stati e alla coesione territoriale tra essi e al loro interno. Peraltro gli stessi impegni assunti dall'Europa nascente per la riduzione dell'inquinamento ambientale globale hanno dato centralità alle politiche trasportistiche, indicando la preferenza per il traffico ferroviario rispetto al ben più inquinante traffico su strada.* Leandra D'Antone, *Ferroviozionario d'Italia e d'Europa: reti di trasporto e coesione territoriale, in Dimensioni e problemi della ricerca storica*, n. 1/2013.
- 47 Le frasi riportate in questo paragrafo sono state tratte dalle interviste fatte da Lucio D'Amico, nella *Gazzetta del Sud*, Il Ponte sullo Stretto e le 4 grandi archistar: cosa ne pensano Foster, Fuksas, Piano e Libeskind, 29 Giugno 2024 ad eccezione dell'intervista di Sara Marino, Ponte sullo Stretto sì o no? L'architetto Fuksas ha le idee molto chiare e dell'intervista al professor ingegner architetto Enzo Siviero, Ponte sullo stretto, Prof. Siviero: “Ponte opera necessaria, dalla sua costruzione innumerevoli vantaggi”, pubblicata in *Centro Sud* 24, 21 agosto 2023
- 48 Franco Modigliani ed a., *Manifesto contro la disoccupazione*, 1998: “Se l'Europa intende davvero giungere a una rapida riduzione della disoccupazione, è necessario dare alla normativa che definisce il ruolo della Banca Centrale un'interpretazione più ampia e costruttiva di quella oggi largamente condivisa. Secondo tale interpretazione, la Banca ha un solo obiettivo (combatte su un unico fronte), ovvero la lotta all'inflazione. Noi sollecitiamo un ampliamento radicale di questa interpretazione, che al pari della normativa relativa alla Federal Reserve statunitense comprenda almeno un altro obiettivo al quale attribuire lo stesso rilievo: tenere la disoccupazione sotto controllo. Siamo convinti che la Banca possa svolgere tale compito senza rinunciare al proprio impegno sul fronte dell'inflazione”.
- 49 Nobel dell'economia per la teoria dell'informazione del 2001, (che in particolare ha dimostrato come l'informazione asimmetrica possa provocare tra l'altro disoccupazione e razionamento del credito) rilevando che *l'eccessiva fiducia in un neoliberalismo aggressivo e in mercati non regolamentati ha privilegiato un'industria finanziaria spericolata e ha portato a un aumento della disuguaglianza tra i cittadini. Se si vuole recuperare l'identità originale del progetto europeo e preservare i valori fondanti dell'Unione è necessario ripensare radicalmente le politiche economiche e la loro applicazione ... spostare la politica monetaria della Banca centrale europea dal contenimento della inflazione alla priorità all'occupazione; dare spazio ad attività finanziarie che arricchiscano gli stati anziché inseguire guadagni immediati; regolamentare in modo efficiente la concorrenza tra le imprese e la proprietà intellettuale; intervenire sul mercato del lavoro e sulle norme previdenziali per istituire un sistema di protezione sociale a livello europeo che garantisca istruzione, alloggi e stipendi adeguati per tutti.* Joseph Stiglitz, in *Riscrivere l'economia europea. Le regole per il futuro dell'Unione*, Feltrinelli, 2020; The euro. And its threat to the future of Europe, 2016. V. anche la voce Stiglitz, Joseph Eugene, nella *Enciclopedia on line Treccani*.
- 50 **Gaetano Armao**, *Insularità, autogoverno e fiscalità di sviluppo nella prospettiva della Macroregione del mediterraneo occidentale*, 2017: *È della Regione come ente politico, quindi, che occorre disegnare una nuova fisionomia nello spazio giuridico statale ed europeo partendo dal disegno costituzionale dello "Stato sociale delle autonomie"*.
- 51 Che è “dal XVII secolo in poi – ma in maniera più penetrante nell'ultimo secolo – l'unico luogo di veridizione, cioè di costruzione della verità” Michel Foucault, nelle sue lezioni sul liberismo.
- 52 Pia, *Il mercato globale, la produzione e il consumo di massa*, 26 1 2018.
- 53 Milton Friedman, *The Social Responsibility of Business is to Increase its Profits*, in *The New York Times Magazine* September 13, 1970)
- 54 Paolo Spada, “Le società ed il sodalizio: dal codice napoleonico alla riforma del 2003”, nella *Rivista della Scuola Superiore dell'Economia e della Finanza*, 1 febbraio 2010. Mario Stella Richter, *L'impresa azionaria tra struttura societaria e funzione sociale*_2017.
- 55 *Lezioni di commercio o sia di economia civile*, 1765; *Della Diceosina o sia della filosofia del giusto e dell'onesto*, 1766.
- 56 Come noto, gli studi di John Nash sulla teoria dei giochi e il concetto di equilibrio detto appunto ora di Nash hanno aperto nuove strade per la ricerca e l'applicazione pratica ed hanno avuto un impatto significativo su vari campi della conoscenza, in particolare dell'economia, nella quale ancora però esso non ha esaurito le potenzialità di sviluppo. L'equilibrio di Nash è una situazione di gioco, o di scelta, nella quale nessun singola parte/giocatore può migliorare la propria posizione cambiando unilateralmente la propria strategia, determinata in base a criteri meno concorrenziali che di collaborazione. Questo concetto è stato applicato in numerosi campi, tra cui l'economia: in politica è stata applicata per studiare le strategie di negoziazione, i conflitti internazionali e le elezioni politiche; in biologia è utilizzata per comprendere il comportamento degli animali e le strategie evolutive; in informatica è applicata nell'analisi degli algoritmi e nella progettazione di sistemi multi-agente. In economia la teoria dei giochi è utilizzata per analizzare situazioni di mercato in cui le decisioni di ogni agente economico sono influenzate dalle scelte degli altri. Questo include la concorrenza imperfetta, i mercati oligopolistici e le aste. Dopo Nash, la teoria dei giochi ha continuato a evolversi e a influenzare l'economia. Essa ha portato alla teoria dei contratti, che analizza come vengono stipulati i contratti tra le parti in presenza di informazioni asimmetriche, con risultati tali che i relativi contributi di Oliver Hart e Bengt Holmström sono stati riconosciuti con il Premio Nobel per l'Economia nel

2016. Ha poi portato alla teoria delle aste, e Paul Milgrom e Robert Wilson hanno ricevuto il Premio Nobel per l'Economia nel 2020 per i loro contributi rispettivamente alla teoria delle aste e alla progettazione di nuovi formati di asta. Inoltre ha portato all'economia comportamentale, che combina la teoria dei giochi con la psicologia per comprendere meglio il comportamento umano. Richard Thaler ha ricevuto il Premio Nobel per l'Economia nel 2017 per i suoi contributi in questo campo.
- 57 Edith Stein, (1917). *L'empatia*. Milano, Franco Angeli. Jeremy Rifkin, *La civiltà dell'empatia*, Milano, Arnoldo Mondadori Editore S.p.A., 2010. Franz de Waal, *Primati e filosofi*, Milano, Garzanti. Konrad Lorenz, *L'Aggressività. Il cosiddetto male*, 1963. Konrad Lorenz, *Io sono qui, tu dove sei? Etologia dell'oca selvatica*, Mondadori, 2007. Prochiantz A., *A cosa pensano i calamari? Anatomie del pensiero*, Einaudi, Torino 1999. Giacomo Rizzolatti e Corrado Sinigaglia: *Siamo esseri sociali?* www.youtube.com/watch?v=R6CgCfsdCwU. Giacomo Rizzolatti e A. Gnoli, *In te mi specchio: per una scienza dell'empatia*. Milano, BUR Rizzoli, (2018). G. Rizzolatti e C. Sinigaglia, *A curious book on mirror neurons and their myth. Review of Gregory Hickok's "The Myth of Mirror Neurons: The Real Neuroscience of Communication and Cognition"*. Giacomo Rizzolatti, *Abbiamo bisogno degli altri per esprimere noi stessi? Cosa ci insegnano i neuroni specchio?* www.medicinaepersona.org. Elena Comerio, *Il Cervello Sociale: valutazione dell'empatia e dell'assertività in pazienti con trauma cranico* www.neurosociologia.it. Robin I. M. Dunbar, *The Social Brain Hypothesis*, [onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/\(SICI\)1520-6505\(1998\)6:5%3C178::AID-EVAN5%3E3.0.CO;2-8](http://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/(SICI)1520-6505(1998)6:5%3C178::AID-EVAN5%3E3.0.CO;2-8). Fabiana Victoria Iovino, *L'empatia nelle scienze sociali: una risorsa per una società in costante evoluzione*, 2019, tesi.luiss.it/25260/1/_083942_IOVINO_FABIANA%20VICTORIA.pdf. Annamaria Pacilli, *Dalla Simpatia di Hume alla Empatia dei Neuroni specchio delle Neuroscienze*, www.annamariapacilli.it/2019/09/09/_dalla-simpatia-di-hume-alla-empatia-dei-neuroni-specchio-delle-neuroscienze/. Daniel N. Stern, 2007. "Applying Developmental and Neuroscience Findings on Other-centered Participation to the Process of Change in Psychotherapy," in Bråten, *On Being Moved*, 37.
- 58 Circa le infrastrutture 'capitale fisso sociale': Giuseppe Boggetti, *Infrastrutture* *Enciclopedia delle scienze sociali* Treccani (1994): *Il termine 'infrastrutture' viene usato per designare quel complesso di beni capitali che, pur non utilizzati direttamente nel processo produttivo, forniscono una serie di servizi indispensabili per il funzionamento del sistema economico: strade, linee ferroviarie, porti, scuole, ospedali, ecc. Anche l'espressione 'capitale fisso sociale' è spesso utilizzata per designare questo insieme di beni, e può quindi essere considerata un sinonimo di 'infrastrutture'. L'importanza delle infrastrutture, anche considerando i soli aspetti quantitativi, può essere facilmente dimostrata da un semplice dato: lo stock di queste opere pubbliche, nei paesi industrializzati, si aggira attorno al 35-40% dello stock di capitale complessivo.* Andrea Giuntini, *Le grandi infrastrutture: il sistema delle ferrovie e delle autostrade*, in *Il Contributo italiano alla storia del Pensiero - Tecnica* (2013), Treccani: *Per consuetudine si intendono per infrastrutture materiali, di cui si tratta nella presente circostanza, le strade e le ferrovie, i porti e le vie d'acqua interne, gli aeroporti, le poste e le telecomunicazioni, le reti energetiche e i sistemi igienico-sanitari urbani, i ponti e i tunnel, gli oleodotti e i gasdotti, in definitiva tutti i grandi apparati tecnico-organizzativi che prendono la forma di reti, estendendosi sul territorio e che costituiscono la base fisica in grado di permettere l'implementazione di flussi di persone, merci, capitali, informazioni e servizi.* Sace, *"Ieri, oggi e domani: le infrastrutture in Italia"* - sace-focus-on-infrastrutture.pdf Giuseppe Cantisani, *Trasporti e infrastrutture. L'importanza dell'intermodalità*, 17 5 2018 *Trasporti e infrastrutture. L'importanza dell'intermodalità* - Formiche.net.
- 59 A. Mutti, *Capitale sociale e sviluppo*, 1998.
- 60 Gaetano Gucciardo, *Diseguaglianza e capitale sociale nel Mezzogiorno*, 2013.
- 61 *Per lungo tempo le persone hanno creduto che l'unico proposito della industria fosse quello di fare un profitto. Esse avevano torto. Il suo proposito è servire il benessere collettivo*, Henry Ford Sr.. C. Walthier Rathenau, *Von Kommenden Dingen - Quello che accadrà, 1917*; idem, *Die Neue Wirtschaft - L'economia nuova, 1918*; idem, *Die Neue Gesellschaft*, 1918, seconda ed. italiana, *L'economia Nuova*, Einaudi, TO, 1986. e *Der Neue Staat - Lo Stato nuovo*, 1919. Alberto Asquini, *I battelli del Reno*, negli *Scritti III vol.* Padova, 1961. Adolph Berle e Gardiner Means, *The modern Corporation and Private Property*, The Macmillan Company, New York, 1932, nella traduzione Società per azioni e proprietà privata, Giulio Einaudi ed. - Torino, 1966; John Kenneth Galbraith, *L'età dell'incertezza*, 1977.
- 62 Adriano Olivetti, *"L'ordine politico delle Comunità"*, 1945; *"Città dell'uomo"*, 1960.
- 63 Grazie agli studi del Nobel per l'economia del 2009 Oliver Williamson, *"The Economic Institutions of Capitalism"*, 1985.
- 64 Douglas North, *"Institutions, Institutional Change and Economic Performance"*, 1990, p. 27, qui da Pasquale Tridico, *Istituzioni economiche e cambiamento istituzionale tra vecchi e nuovi istituzionalisti*, 2006.
- 65 Mariana Mazzucato, *Lo stato innovatore. Sfatare il mito del pubblico contro il privato*, Laterza, 2014.
- 66 *Infrastrutture sociali e innovazione, ne parliamo con Mariana Mazzucato*, di Roberta Carlini, 16 12 2015. John Maynard Keynes, *La fine del Laissez faire*, 2026: *Vengo poi ad un criterio di Agenda che è particolarmente rilevante su ciò che è urgente e desiderabile fare nel prossimo futuro. Dobbiamo tendere a separare quei servizi che sono tecnicamente sociali da quelli che sono tecnicamente individuali. L'intervento più importante dello Stato si riferisce non a quelle attività che gli individui privati esplicano già, ma a quelle funzioni che cadono al di fuori del raggio d'azione degli individui, a quelle decisioni che nessuno compie se non vengono compiute dallo Stato. La cosa importante per il governo non è fare ciò che gli individui fanno già, e farlo un po' meglio o un po' peggio, ma fare ciò che presentemente non si fa del tutto.* Alessandro Guarani, *Il grosso problema dell'Italia con lo Stato innovatore o imprenditore*, 20 Maggio 2020. Thomas Piketty *Le Capital au XXIe siècle*, 2013, che rileva l'importanza delle infrastrutture pubbliche nel ridurre le disuguaglianze e promuovere una società più equa e [come gli investimenti in infrastrutture siano fondamentali](http://www.ospedali.it). Joseph Stiglitz, *Il prezzo dell'ineguaglianza: come la società divisa di oggi minaccia il nostro futuro*, Einaudi, 2014, ove, criticando le politiche neoliberaliste, sostiene che gli investimenti pubblici in infrastrutture sono essenziali per ridurre le disuguaglianze e promuovere una crescita economica sostenibile ed [evidenzia come le infrastrutture possano migliorare la produttività e creare posti di lavoro](http://www.ospedali.it); Paul Krugman, *Embracing the softer side of infrastructure, ove* sottolinea l'importanza degli investimenti pubblici su larga scala, inclusi quelli in infrastrutture, per stimolare la crescita economica e risolvere problemi di produttività a lungo termine; Paul Krugman, *Vi racconto il revival della spesa pubblica negli Usa. Firmato: Krugman - Startmag*, 18 Luglio 2021; idem, *In che modo finalmente è arrivata la "settimana delle infrastrutture"*, New York Times, 8 novembre 2021. *Infrastructure in a Changing World: Trends And Challenges*, edited by Carlo Secchi and Alberto Belladonna, with the knowledge partnership of McKinsey and co., www.ispionline.it: *The transition towards a Quality Infrastructure Paradigm is a long-term challenge that requires an international cooperative effort to coordinate national and often competitive plans. Considering the impact that infrastructure has on climate change is not just a necessity, but a real imperative: a swift transition towards a sustainable approach and standards in this sector is more and more urgent. This is the most important contribution that the infrastructure sector can give to the global efforts to enhance sustainability, also by complying with the UN Sustainable Development Goals.* Così in *"Il sistema nazionale delle infrastrutture di base è arretrato, segno di un paese che non cresce. L'anzianità di un'infrastruttura dipende da quanto vi si investe ogni anno per rinnovarla e da quante risorse restano alla società che la gestisce, dopo che gli utili sono stati distribuiti ai soci. Per un paese che ha perso la sua capacità competitiva, la debolezza infrastrutturale rappresenta una zavorra per il rilancio"*. Domenico Borello, Alessandro Corsini, Riccardo Gallo, Francesco Napolitano e Giuseppe Paris, *Infrastrutture idriche ed energetiche: priorità per il rilancio economico*, in *Energia*, (pp. 58-65), anche da *Infrastrutture Italia: l'eterna lotta tra investimenti e dividendi*, ivi, 1 Giugno 2021. Circa le infrastrutture moderne e l'effetto sulla produttività di sistema v. McKinsey *Global Institute, Reinventing construction: a route to productivity higher* february 2017, www.mckinsey.com. Jean Paul Fitoussi - Eloy Laurant, *La nuova ecologia politica economia e sviluppo umano* Feltrinelli, 2008. Jean Paul Fitoussi, *La neolingua dell'economia ovvero come dire a un malato che è in buona salute*, Einaudi, 2019.
- 67 Benedetto XVI nel *Discorso ai rappresentanti delle ACLI* (27 gennaio 2006), aveva ribadito la priorità dell'uomo sul lavoro, affermando che il lavoro deve servire l'uomo e non viceversa, e affermando il primato del lavoro sul capitale; nella *Omelia per la Solennità di San Giuseppe*, 19 3 2006 ha sottolineato l'importanza del lavoro per la realizzazione dell'uomo e lo sviluppo della società ed affermato che il lavoro deve essere organizzato e svolto nel pieno rispetto della dignità umana e al servizio del bene comune e sottolineato che il lavoro non è solo un mezzo per guadagnarsi da vivere, ma anche un'opportunità per partecipare alla creazione e alla costruzione di una società più giusta.
- 68 *(Ciò che chiamiamo "uomo" è sempre stato inteso come una forza cosciente che organizza mezzi in vista della produzione di scopi. Tale organizzazione è l'essenza del "lavoro". Senza "lavoro" non esiste ciò che chiamiamo "uomo". Ma parlando in questo modo abbiamo soltanto sfiorato il problema. Innanzitutto quell'organizzare mezzi, che è l'essenza*

- dell'“uomo”, è l'essenza stessa della tecnica. Per lo più non ci si rende conto che, dato il modo in cui l'uomo è sempre stato concepito, nell'uomo si è sempre visto un essere essenzialmente tecnico. Infatti che cos'è la tecnica se non l'organizzazione di mezzi per produrre scopi? Troppo facili e ingenui le critiche che si rivolgono alla tecnica in nome dell'“uomo”. Ma poi – ed è questione decisiva – l'uomo è proprio ciò che da sempre si ritiene che esso sia? Emanuele Severino, *l'uomo come una forza cosciente che organizza mezzi in vista della produzione di scopi* in [espresso.repubblica.it/ plus/articoli/2017/07/11/news/tecnico-crazia-1.305838](https://www.repubblica.it/plus/articoli/2017/07/11/news/tecnico-crazia-1.305838)).
- 69 *L'economia reale nel Mezzogiorno* (a cura di) Quadrio Curzio e A. Fortis, Il Mulino, Bologna, 2014.
- 70 Federico Caffè, in *Micromega*, 1986
- 71 Giuseppe di Taranto, *Capitalismo e mercato, Il default 2010*; idem, *L'Europa tradita*, Luiss University press, 2017; A. Roncaglia, *Il mito della mano invisibile*, Laterza, 2005
- 72 Federico Caffè, “Lezioni di politica economica”, Boringhieri, 1984
- 73 Luigi Einaudi, *Il paradosso della concorrenza*, 1942: *Gli esseri umani, per loro natura, non desiderano né riescono a competere incessantemente sul mercato; cosicché la libertà economica, assai desiderabile e auspicabile quale regola generale, deve trovare dei limiti, delle eccezioni.* Luigi Einaudi, *I problemi economici della federazione europea*, Milano, La Fiaccola, 1945. Luigi Einaudi, *Lezioni di politica sociale*, Edizioni scientifiche Einaudi, Torino, 1949-1958.
- Ruggero Paladini – *Concorrenza*, voce nella *Enciclopedia delle scienze sociali* (1992), nota che *Il colpo più duro ... è stato inferto dall'analisi di Lester Telser, che ha sottoposto a critica anche la condanna dei cartelli orizzontali tra le imprese, condanna che si poteva considerare come l'unico punto sicuro di incontro tra giuristi dell'antitrust ed economisti. Basandosi sulla teoria dei giochi, in particolare sull'approccio cooperativo, Telser ha sostenuto che in condizioni di eccesso di capacità e/o di costi decrescenti può mancare un equilibrio stabile nel settore. In queste circostanze la fissazione di quote di produzione può essere un modo per raggiungere una soluzione di equilibrio che altrimenti mancherebbe* (v. Telser, 1987). *Il dibattito su queste tesi è in corso e al momento non è possibile prevederne gli sviluppi; si può tuttavia ricordare che nelle situazioni di assenza di equilibrio, quali quelle descritte da Telser e che egli stesso ritiene più diffuse nei mercati industriali di quanto gli studiosi dell'equilibrio economico generale non abbiano ammesso finora, i prezzi perdono la loro fondamentale funzione di allocazione delle risorse; il problema è allora se la realizzazione dell'equilibrio debba essere lasciata all'iniziativa delle parti o non richieda piuttosto qualche forma di intervento pubblico.*
- Joseph Stiglitz, “Il prezzo della disuguaglianza”; idem, “La globalizzazione e i suoi oppositori”. Thomas Piketty, “Il capitale nel XXI secolo”; “Capitale e ideologia”. Mariana Mazzucato, “Lo Stato innovatore”; “Il valore di tutto”.
- 74 [Vittorio Daniele](#) - *L'austerità espansiva e i numeri (sbagliati) di Reinhart e Rogoff*, 20 giugno 2013-
- 75 Circa l'economia e l'austerità, [Paul R. Krugman](#), *Il ritorno dell'economia della depressione e la crisi del 2008*, Garzanti, 2009; idem, *Fuori dalla crisi, adesso!*, 2022, ove propone aumento della spesa pubblica, politiche monetarie espansive, riduzione delle disuguaglianze, riforme del mercato del lavoro, opposizione all'austerità
- Joseph Stiglitz, [“Bancarotta. L'economia globale in caduta libera”](#), 2010, ove propone una [riforma del sistema finanziario](#), un maggiore [intervento governativo](#), [politiche di stimolo economico](#).
- Joseph Stiglitz [“Il prezzo della disuguaglianza”](#), Einaudi, 2014
- Jean-Paul Fitoussi e Edmund S. Phelps, [“La crisi economica in Europa”](#), ove propongono [riforma delle politiche monetarie](#), [maggiore flessibilità fiscale](#), [investimenti pubblici](#).
- Jean-Paul Fitoussi [“Il teorema del lampione o come mettere fine alla sofferenza sociale”](#), ove [critica le politiche di austerità](#), [propone la riforma delle politiche economiche](#), [maggiore legalità e giustizia sociale](#)
- 76 Bernard-Henri Levy, *Il virus che rende folli*, 2020: *Abbiamo sentito intellettuali che avevano visto altre guerre riprendere la retorica del nemico invisibile, dei combattenti di prima e seconda linea, della guerra sanitaria totale. ... E abbiamo visto Parigi svuotarsi, come nel diario dell'Occupazione di Ernst Jünger. Abbiamo visto popoli interi tremare e farsi trascinare nelle proprie abitazioni, a volte a colpi di manganese, come animali selvatici nelle loro tane. ... Una follia collettiva*
- aggravata dai media e dai social network che ci martellano, giorno dopo giorno, coi numeri dei pazienti in rianimazione, dei moribondi e dei morti, portandoci in un universo parallelo dove non esistono più altre informazioni, rendendoci letteralmente folli: non è così che in fondo funziona una tortura cinese? ... Mai prima d'ora un medico si era invitato nelle case delle persone, ogni sera, ad annunciare come una triste Pizia, il numero dei morti del giorno. Giorgio Agamben, *Che cos'è la paura*, 11 luglio 2020; idem, A che punto siamo? Quodlibet, Macerata, 2020; idem, *Chiarimenti*, 17 III 2020: ... *l'ondata di panico che ha paralizzato il paese mostra con evidenza che la nostra società non crede più in nulla se non nella nuda vita. È evidente che gli italiani sono disposti a sacrificare praticamente tutto, le condizioni normali di vita, i rapporti sociali, il lavoro, perfino le amicizie, gli affetti e le convinzioni religiose e politiche al pericolo di ammalarsi. La nuda vita – e la paura di perderla – non è qualcosa che unisce gli uomini, ma li acceca e separa.*
- 77 Circa l'impatto economico del periodo della pandemia v. World Bank Group, *World Development Report 2022*, Chapter 1. The economic impacts of the COVID-19 crisis.
- 78 Circa il Sud nelle crisi attuali e i divari infrastrutturali del Mezzogiorno V. i dati raccolti da Antonio Accettura et al., 2022, www.bancaditalia.it/pubblicazioni/qef/2022-0685/QEF_685_22.pdf, indicano che nel periodo della crisi finanziaria del 2008 e dei debiti sovrani del 2012, la diminuzione del PIL nel Centro-Nord si attestava intorno al 2%, mentre quello del Meridione al 10%.
- Banca d'Italia, [N. 635 - I divari infrastrutturali in Italia: una misurazione caso per caso](#) pdf 2.7 MB Data pubblicazione: 29 luglio 2021 www.bancaditalia.it/pubblicazioni/qef/2021-0635/index.html documenta la presenza in Italia di differenze molto pronunciate nella dotazione infrastrutturale delle diverse aree del Paese, evidenziando il più delle volte una situazione di svantaggio del Sud e delle Isole.
- Il divario nord-sud: sviluppo economico e intervento pubblico*, 15 febbraio 2023, Università di Catania e Banca d'Italia, Rapporto Svimez, *L'economia e la società del Mezzogiorno*, 50° ed., 2023, il Mulino.
- 79 Luigi Caramiello, *Veduta con ponte sullo stretto*, Il Mattino, 1998
- 80 Luigi Caramiello, *Il Sud: Ponte Mediterraneo 2024*, in pubblicazione
- 81 Così Come affermò Andrea Camilleri, forse l'intellettuale più noto della Sicilia del nostro tempo, il ponte <<renderà la Sicilia meno isola, meno orgogliosa e forse meno malinconica. Finalmente riusciremo ad eliminare quel senso di maledetta o benedetta siciltudine: quel senso di isolamento e di solitudine nel quale molti di noi si sono trovati senza desiderarlo>>. Leandra D'Antone, *Il Ponte, il Mezzogiorno, l'Europa*, Meridiana, n. 41, 2001; Alberto De Bernardi, *Ponte sullo Stretto, contro i filosofi del “No”*, Linkiesta, 10 giugno 2020-
- 82 Gaetano Armao, *Insularità, autogoverno e fiscalità di sviluppo nella prospettiva della Macroregione del mediterraneo occidentale*, cit.
- 83 v. anche Valerio Calzolaio, *Il principio d'insularità in Costituzione, svantaggi (e vantaggi) di vivere nelle isole | Il Bo Live UniPD*, 4 agosto 2022.
- 84 che ha dichiarato “l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 851, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020), nella parte in cui, nel triennio 2018-2020 e nelle more della definizione dell'accordo di finanza pubblica, non riconosce alla Regione autonoma Sardegna adeguate risorse, determinate secondo i criteri di cui in motivazione
- 85 *Il primo approccio si basa su un'analisi dei principali fattori che influenzano lo sviluppo delle regioni insulari, ovvero “dimensione”, “distanza” e “vulnerabilità”. Questi fattori sono stati quantificati utilizzando alcune variabili proxy storiche applicate per l'ultimo ventennio a tutte le regioni italiane. È stato applicato un modello regressivo per ottenere una stima econometrica del costo dell'insularità in Sicilia, pari a 6,54 miliardi di euro, pari al 7,4 per cento del PIL regionale (riferito ai valori del 2018)...*
- il secondo approccio si basa sul MMS, “Modello multisettoriale della Regione Siciliana”, ed effettua un'analisi controfattuale per stimare i costi di trasporto extra che penalizzano la Sicilia e le sue attività e attori economici, nonché l'impatto economico di una stima dei costi di insularità in Sicilia riduzione dei costi per i servizi di trasporto e magazzino. Secondo questa procedura, questa riduzione avrà un effetto molto positivo, rendendo i costi di trasporto medi in Sicilia pari alle regioni continentali meridionali, con un conseguente aumento del PIL regionale del 6,8% (2018), vale a dire circa 6,04 miliardi di euro. (Le traduzioni dall'originale in lingua inglese -!- è quella automatica, da me applicata).V. anche [Sicilia senza il Ponte sullo Stretto, ecco i costi - Il Sole 24 ORE](#)*
- 86 *L'Eurispes.It, Insularità, cruciale la sentenza della Corte costituzionale: intervista al Prof. Gaetano Armao*, 15 marzo 2024.
- 87 *La valutazione di soluzioni alternative ... 2021*, cit.
- 88 Intervistati in Ugo Mastelloni, *Ponte sullo stretto, opera mastodontica da approfondire: un banco di prova importante*, Centro sud 24, 16 agosto 2023
- 89 ****Aeroporti****
- Aeroporto Internazionale Vincenzo Bellini di Catania-Fontanarossa (CTA) - Il principale aeroporto della Sicilia
 - Aeroporto Internazionale Falcone e Borsellino di Palermo Punta Raisi (PMO) - il secondo aeroporto più importante dell'isola.
 - Aeroporto Vincenzo Florio di Trapani-Birgi (TPS) - Situato vicino a Trapani.

- Aeroporto Pio La Torre di Comiso (CIY) - Situato a Comiso.
 - Aeroporto di Lampedusa (LMP) - Serve l'isola di Lampedusa.
 - Aeroporto Italo D'Amico di Pantelleria (PNL) - Serve l'isola di Pantelleria
- **Porti****
- Porto di Palermo - Uno dei principali porti della Sicilia, con traffico sia passeggeri che merci.
 - Porto di Catania - Importante per il traffico merci e passeggeri.
 - Porto di Messina - Cruciale per i collegamenti con la Calabria.
 - Porto di Trapani - Serve sia il traffico passeggeri che merci.
 - Porto di Augusta - Principalmente un porto commerciale.
 - Porto di Siracusa - Utilizzato per il traffico passeggeri e merci.
 - Porto di Pozzallo - Importante per i collegamenti con Malta.
 - Porto di Milazzo - Punto di partenza per le Isole Eolie.
- 90 Studio sul sistema portuale e logistico italiano | CDP, 1 agosto 2012),
- 91 Leandra D'Antone, *Il Ponte di Messina non è lungo solo 3,2 chilometri*, in *Quaderno 2*, 23 marzo 2023.
- 92 *La valutazione di soluzioni alternative ... cit.*
- 93 Andrea Castorina, *I problemi risolti dal ponte sullo stretto di Messina* (today, it) 13 maggio 2024
- 94 *L'allungamento dei treni a 750 metri e un innalzamento delle masse complessive fino ed oltre 2000 t. è una richiesta europea finalizzata alla riduzione dei costi unitari: Un treno più lungo può trasportare più merci in un unico viaggio, riducendo così i costi per unità di merce trasportata. Così da La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina. ...*, cit.
- 95 *L'allungamento dei treni a 750 metri e un innalzamento delle masse complessive fino ed oltre 2000 t. è una richiesta europea finalizzata alla riduzione dei costi unitari: Un treno più lungo può trasportare più merci in un unico viaggio, riducendo così i costi per unità di merce trasportata. Efficienza energetica: I treni lunghi, con l'elettrificazione lungo il convoglio, hanno la possibilità di ampliare l'efficienza energetica. Essi possono utilizzare meno energia per trasportare la stessa quantità di merci rispetto a treni più corti. Competitività con il trasporto su gomma: I treni merci lunghi sono in grado di competere meglio con il trasporto su gomma, che è attualmente il metodo di trasporto dominante. In Italia solo il 12% del trasporto merci avviene su ferrovia, mentre in Europa la media è del 17%, contro l'84% e l'80% rispettivamente del trasporto su strada. Bruno dalla Chiara, *Merchi, le nuove ferrovie hanno bisogno di convogli adeguati. Non di 70 anni fa*, 31 12 2022, mondoeconomico.eu*
- 96 Pietro Spirito, primo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale. Il disegno strategico per il Ponte sullo Stretto, in *Quaderno 2*, 23 marzo 2023, perfondazione.eu/il-disegnostrategico-per-il-ponte-sullo-stretto/.
- 97 V. Ministero delle infrastrutture e trasporto, *PNrr: investimenti infrastrutturali per 92 miliardi di euro e importanti riforme per lo sviluppo della portualità e della logistica*, 18 ottobre 2022, www.mit.gov.it.
- 98 *mentre troppo spesso le più innovative strategie per lo sviluppo locale hanno concentrato l'interesse sulle connessioni tra attori e istituzioni e sottovalutato l'importanza delle infrastrutture di trasporto e delle connessioni materiali globali, d'altra parte un ecologismo estremo ha contribuito a paralizzare l'intervento sul territorio e la capacità di decisione pubblica. Ovviamente hanno avuto un ruolo importante anche gli interessi contrari dei gestori del servizio di traghettamento.* Leandra D'Antone, *Il Ponte, il Mezzogiorno, l'Europa*, cit.
- Circa la questione meridionale v. [Giustino Fortunato](#), *Il Mezzogiorno e lo stato italiano: volume secondo*, Laterza, Bari, 1911; Antonio Gramsci, *Alcuni temi della questione meridionale*, ne *La Settimana politica [XV] Operai e contadini*, poi in *L'Ordine Nuovo 1919-1920*; Guido Pescosolido, [La questione meridionale in "Dizionario di Storia" - Treccani](#).
- Valeria Cristaldi, «Guido Pescosolido, *La questione meridionale in breve. Centocinquanta anni di storia*», *Narrativa*, 40, 2018.
- 99 Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* 1776
- 100 Federico Caffè, cit.; Amari G. (a cura di), Caffè F., *Contro gli incappucciati della finanza. Tutti gli scritti: il Messaggero 1974-1986; L'ora 1983-1987*, Roma, Castelvecchi, 2013, Hyman Minsky, *Stabilizing an Unstable Economy and Ending Poverty: Jobs, Not Welfare*, 2008; Cédric Durand, Dany Lang, *Quando il lavoro lo crea lo Stato*, 8 Gennaio 2018.
- 101 Questa, infatti, in realtà non ha posto alla base del suo sistema la solidarietà, che pure è principio primario posto nei trattati, ma soltanto lo stesso criterio fondamentale della teoria economica neoclassica della concorrenza, che ha portato non solo a fondamento delle norme antitrust, ma di tutto il suo ordinamento, e lo ha fatto anche nel suo aprirsi ad una globalizzazione squilibrata. Ciò mentre è certo che non si può formare un valido ambito economico unitario mirante ad uguaglianza e solidarietà se si adottano solo condizioni e regole di competizione paritetica tra ambiti economici tra loro differenti (come già rilevava Luigi Einaudi, 1945 e 1949-1958): per ottenere adeguata realizzazione dell'equilibrio economico in più occasioni non appare sufficiente un sistema di concorrenza ma è necessaria qualche forma di intervento pubblico (come, ad esempio, è nelle condizioni di eccesso di capacità e/o di costi decrescenti). La UE ha invece esaltato nel sistema la concorrenza perché ritenuta efficace o vantaggiosa per il consumatore,

senza tener conto che in molti casi la concorrenza stessa, e certo le metodologie burocratiche create per garantirla, possono essere negativi, se non disastrosi, per il sistema globale, per il produttore, ancora peggiori per il lavoratore; lo ha fatto senza considerare che le forme più comuni del mercato (del mercato che è una creazione umana, [cosicché] l'intervento pubblico ne è una componente necessaria e non un elemento di per sé distortivo e vessatorio (Caffè, 1984) sono degli oligopoli se non dei monopoli (v. Fitoussi, 2019). Ha posto così principi e disposizioni seguiti ignorando, o comunque ben poco attuando, ogni possibilità di integrare questa pseudo, burocratica concorrenza con i principi di cooperazione e reciprocità, base della economia civile (Genovesi, 1766), con elementi di effettiva socialità, di protezione sociale (Leone XIII, 1891) di un associazionismo capace di tutelare i più deboli (Benedetto XVI, 2009), con criteri di una più umana economia della collaborazione (con modalità di organizzazione della produzione, distribuzione e consumo di beni e servizi basata su relazioni cooperative, v. Ramella, 2019). Si è invece determinato così un sostanziale impoverimento [anche] a causa della distanza venutasi a creare tra l'economia e l'etica (Amartya Sen, *Development as Freedom, Lo sviluppo è libertà*, Mondadori, 2000, pp. 83), e tra l'etica e la crescita, lo sviluppo, dell'oblio del fatto che "Lo sviluppo non può davvero essere concepito come il processo di incremento di oggetti di uso inanimato, come l'aumento del Pil pro-capite, lo sviluppo industriale, l'innovazione tecnologica o la modernizzazione sociale. Naturalmente si tratta di conquiste notevoli, spesso cruciali, ma il loro valore deve essere fatto dipendere dall'effetto che producono sulle possibilità di vita e sulle libertà delle persone"

E in ogni caso, come nota Mario Draghi in *Non c'è vero sviluppo senza etica*, ne *L'Osservatore Romano*, 9 luglio 2009 «Questa è una implicazione fondamentale, per l'economista, dell'"amore nella verità" (caritas in veritate) di cui scrive il Papa nella sua enciclica. Per riprendere la via dello sviluppo occorre creare le condizioni affinché le aspettative generali, quelle che Keynes chiamava di lungo periodo, tornino favorevoli. È necessario ricostituire la fiducia delle imprese, delle famiglie, dei cittadini, delle persone nella capacità di crescita stabile delle economie».

- 102 Giuseppe Berta, *«Che fine ha fatto il capitalismo italiano?»*, il Mulino, 2016
- 103 *L'Italia è attualmente in grave deficit infrastrutturale. Si colloca al 72° posto nella classifica mondiale per il complesso delle infrastrutture, al 53° per quelle stradali, al 45° per quelle ferroviarie, all'83° per quelle portuali, all'85° per quelle di trasporto aereo. Le carenze infrastrutturali, pur presenti in tutto il territorio nazionale, sono gravissime nelle regioni del Mezzogiorno, che presenta oggi rispetto alla media italiana una dotazione quantitativa complessiva del 59%, del 46% di infrastrutture idriche, 43,6% energetiche, 76% di comunicazione, 80,4% di trasporto. Che questa grave carenza incida pesantemente sulla debolezza della crescita nazionale è comunemente sottolineato; non altrettanto come la debolezza della crescita derivi anche da una visione frammentaria e non sistemica delle reti infrastrutturali e in particolare di quelle di comunicazione e dal carattere frammentario e non sistemico delle politiche pubbliche e degli investimenti sull'intero territorio nazionale.* Leandra D'Antone *Mezzogiorno d'Italia e d'Europa: reti di trasporto e coesione territoriale*, cit.
- 104 Inizialmente grazie anche ai mezzi del piano Marshall, con il rifacimento di quanto era stato distrutto nel conflitto e la creazione di nuove infrastrutture, con la rapida ricostruzione delle ferrovie e dei ponti, poi con l'attuazione del piano INA-casa di costruzione di immobili di abitazione (detto anche 'piano Fanfani', 1949-1963), con la creazione della SVIMEZ (Associazione per lo Sviluppo dell'Industria nel Mezzogiorno, 1946) e poi della Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia Meridionale, la ben nota e di frequente troppo sottovalutata Cassa per il Mezzogiorno (legge 10 agosto 1950 n° 646), con il piano Romita, (legge n. 463 del 1955), che produsse, in un decennio, il decuplicamento della rete autostradale italiana, (dai 500 km del 1940, in particolare con la costruzione dell'Autostrada del Sole, iniziata nel 1956 e terminata nel 1964, e nell'insieme del 70% delle autostrade italiane, dal 1960 al 1980); così, e con l'avvio di un nuovo settore dell'economia, quello delle concessionarie di gestione autostradale, ... che in pratica decretava la fine della prevalenza del trasporto ferroviario ... si sono verificati i cambiamenti più straordinari in tema di

- mobilità mai avvenuti prima” (Giuntini). Dello sviluppo era stata parte poi anche lo sfruttamento dell'energia nucleare, che ha avuto maggiormente luogo tra il 1963 e il 1990, mentre dopo tale anno le centrali nucleari italiane sono state tutte chiuse, o per raggiunti limiti d'età o per decisione politica presa sull'onda del risultato del referendum del 1987.
- 105 Un sistema che non si manifesta prossimo a quello come tale ma quasi un mero diretto effetto di una serie di diktat Giustizialisti - burocratici, di singole leggi intese come pura imposizione dotata di sanzione, norme basate solo sul potere, su un relativistico, nichilistico ordine del potere: un ordinamento che sembra negare le altre teorie del diritto, come quelle del realismo giuridico (Holmes), quelle del diritto naturale (S. Tommaso d'Aquino, Finnis), quella dell'uguaglianza (Dworkin) per appiattirsi, più che mai, sul pensiero di Hans Kelsen (Teoria generale del diritto e dello Stato, 1952) sul diritto come pura tecnica sociale che consiste nell'ottenere la desiderata condotta sociale degli uomini mediante la minaccia di una misura di coercizione da applicarsi in caso di condotta contraria forse ancor più ad un diritto che “... non è più, ..., una tradizione, può essere soltanto una imposizione, una costrizione; noi tutti non abbiamo più un sentimento tradizionale del diritto, quindi dobbiamo contentarci di diritti arbitrari, che sono espressione della necessità che esista un diritto Nietzsche, 1878. Karl Löwith, ne Il nichilismo europeo, III, trad. Italia 1999: «Nel mezzo del progresso vertiginoso realizzatosi nel dominio e nello sfruttamento del mondo grazie ai moderni mezzi tecnici inventati nel XIX secolo, si è affermata in tutti gli spiriti più sensibili d'Europa la consapevolezza della mancanza di uno scopo della loro esistenza, e un pessimismo spirituale che all'inizio fu interpretato soltanto come debolezza, fino a quando Nietzsche non diede al nichilismo, inteso come “logica della decadenza”, una svolta attiva sotto il cui segno ci troviamo tuttora».
- v. Natalino Irti, Nichilismo giuridico, Laterza, 2004; Natalino Irti, Nichilismo giuridico, Enciclopedia Italiana - VII Appendice (2007).
- 106 Ernst-Wolfgang Böckenförde, *Diritto e secolarizzazione*, Laterza 2010
- 107 Mentre a mio avviso forse oggi nel nostro sistema non vi è nemmeno una prevalenza nel diritto di un pensiero liberale, certo non mirante ad una ampia e profonda libertà, la cui essenza è sempre consistita nella capacità di scegliere come si vuole scegliere e perché così si vuole, senza costrizioni o intimidazioni, senza che un sistema immenso ci prende e ci massacra; e nel diritto di resistere, di essere impopolare, di schierarsi per le tue convinzioni per il solo fatto che sono tue. La vera libertà è questa, e senza di essa non c'è mai libertà, di nessun genere, e nemmeno l'illusione di averla ([Isaiah Berlin](#), *Four Essays on Liberty*, Oxford UP, Oxford, 1982) ; a volte anzi sembra il nostro sembra un diritto creato da chi mira una “fuga dalla libertà” dei cittadini: (Eric Fromm, *Fuga dalla libertà*, 1941) pur avendogli portato indipendenza e razionalità, la libertà ha reso [l'essere umano] isolato e, pertanto, ansioso e impotente. Questo isolamento è intollerabile e l'alternativa che gli si presenta è la seguente: o sfuggire dal peso di questa libertà verso nuove dipendenze e sottomissioni, o progredire verso la piena realizzazione della libertà positiva che si fonda sull'unicità e l'individualità dell'uomo; Norberto Bobbio, *Libertà*, voce nella Treccani, Enciclopedia del novecento, 1978: *Nell'universo tecnocratico, considerato come lo stadio limite di una tendenza, così come è uno stadio limite della tendenza opposta la società senza Stato o la società anarchica, la mancanza di libertà a livello ideologico si presenta come conformismo di massa, a livello economico come mercificazione o reificazione di ogni forma di lavoro, anche del lavoro intellettuale, a livello politico come esclusione da ogni forma di partecipazione attiva alla direzione sociale. Ma a differenza delle società sinora esistite questa mancanza sarebbe sentita non più come una privazione ma come l'appagamento di un bisogno, il bisogno appunto di non essere liberi: quel che in altri tempi era la fuga dalla schiavitù si convertirebbe nel suo contrario, nella “fuga dalla libertà”.*
- 108 *Il Ponte sullo Stretto di Messina. Analisi di impatto socio economico del cantiere*, 26 Marzo 2024, openeconomics.eu/2024/03/26/il-ponte-sullo-stretto-di-messina/
- 109 *Stretto di Messina: ogni anno 10 milioni di passeggeri. Tutti i dati* (letteraemme.it)
- 110 *La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina*, cit)
- 111 *cosicché In una regione di oltre cinque milioni di abitanti, con tre città tra le più popolate d'Italia, con un patrimonio ambientale e artistico di grandissimo valore, le vie obbligate della mobilità sono le strade e soprattutto i trasporti aerei, ancora sostanzialmente sotto regime monopolistico e a tariffe elevatissime soprattutto per i pochi collegamenti diretti con gli aeroporti del Centro-Nord, con pochissimi collegamenti diretti tra Nord e Sud e nessun collegamento diretto tra regioni del Sud, con voli fantasma (spesso soppressi) offerti dall'unica compagnia regionale avventuratasi in un difficilissimo mercato.* (L. D'Antone, *Il Ponte, il Mezzogiorno, l'Europa*, cit.).
- 112 *La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina.* ... cit., ove si nota che *Una politica di maggiore attenzione verso l'area MENA è senza dubbio costituita dal rafforzamento dei servizi di trasporto: anche in questa prospettiva merita una riflessione il potenziamento dei collegamenti tra il continente e la Sicilia, vera “testa di ponte” verso l'altra sponda del Mediterraneo*
- 113 Nel 2023 – anno certo particolare, ma comunque significativo - si rilevava che tutte le destinazioni regionali dovrebbero registrare un andamento positivo dei flussi turistici. Al di sopra della media italiana si collocherebbero, in ordine decrescente rispetto alla variazione percentuale dei pernottamenti:
- Trentino Alto Adige con 52,6 milioni di pernottamenti (+15,4%) e con 12,1 milioni di arrivi (+11,8%)
 - Veneto con 73,3 milioni di presenze (+14,8%) e con 19,1 milioni di arrivi (+11,0%)
 - Marche con 13 milioni di presenze (+13,4%) e con 2,7 milioni di arrivi (+13,8%)
 - Molise con 584 mila presenze (+13,4%) e con 182 mila arrivi (+14,3%)
 - Toscana con 49,8 milioni di presenze (+13,4%) e con 14 milioni di arrivi (+13,5%)
 - Lazio con 33,8 milioni di presenze (+12,8%) e con 11,5 milioni di arrivi (+12,8%)
 - Sicilia con 15,9 milioni di presenze (+12,7%) e con 4,9 milioni di arrivi (+8,9%)
 - Campania con 20,8 milioni di presenze (+12,3%) e con 5,7 milioni di arrivi (+13,1%)
 - Emilia-Romagna con 42,8 milioni di presenze (+12,2%) e con 11,4 milioni di arrivi (+7,4%).
 - A seguire, le rimanenti destinazioni regionali: Sardegna con 14,2 milioni di presenze (+11,9%) e con 3 milioni di arrivi (+10,2%); Friuli-Venezia Giulia con 9,6 milioni di presenze (+11,1%) e con 2,6 milioni di arrivi (+13,7%); Lombardia con 38,8 milioni di presenze (+10,6%) e con 15,9 milioni di arrivi (+12,1%); Puglia con 16,3 milioni di presenze (+10%) e con 4,1 milioni di arrivi (+10,6%); Valle d'Aosta con 3,6 milioni di presenze (+10,0%) e con 1,2 milioni di arrivi (+5,4%); Umbria con 6,4 milioni di presenze (+10%) e con 2,6 milioni di arrivi (+13,5%); Calabria con 9,2 milioni di presenze (+8,7%) e con 1,7 milioni di arrivi (+7,5%); Abruzzo con 7,2 milioni di presenze (+7,5%) e con 1,8 milioni di arrivi (+14,0%); Liguria con 16,5 milioni di presenze (+6,3%) e con 5,3 milioni di arrivi (+8,0%); Basilicata con 2,4 milioni di presenze (+4,6%) e con 765 mila arrivi (+14,7%); Piemonte con 15,6 milioni di presenze (+4,2%) e con 6,1 milioni di arrivi (+10%).
- 114 *All'altezza di Villa S. Giovanni occorre fare molta attenzione per la manovra di uscita ed entrata dei traghetti F.S. e privati; questo è il punto più pericoloso dello stretto per l'intenso traffico e per il naturale restringimento geografico del passaggio. Conviene, specialmente alle navi che attraversano lun-go la rotta Sud-Nord, considerare la linea mediana come limite tra le due corsie naturali dello stretto. Proprio in questa fascia pericolosa dovrà avvenire necessariamente l'accostata per Nord Est, tenendo presente che sulla propria dritta potrebbero trovarsi le navi traghetto in uscita da Villa San Giovanni. Considerando inoltre le difficoltà di manovra delle navi di grosso tonnellaggio e la necessità di avere sufficiente disponibilità di spazio per l'eventuale manovra di disimpegno rispetto alla facilità di quella dei traghetti, si rende urgente ed improrogabile una rigorosa regolamentazione del traffico navale al fine di evitare collisioni pericolose con conseguenti possibili disastri ecologici.* Quaderni Marinari guida tecnico-nautica Transito nello stretto di Messina, <https://www.quadernimarinari.it/2013/04/transito-nello-stretto-di-messina/>.
- 115 V. Brancaleoni, Fabio; Diana, Giorgio; Faccioli, Ezio; Fiammenghi, Giuseppe; Firth, Ian P.T.; Gimsing, Niels J.; Jamiolkowski, Michele; Sluska, Peter; Solari, Giovanni; Valensise, Gianluca; Vullo, Enzo. *The Messina Strait Bridge: A Challenge and a Dream* (English Edition) (p.13). CRC Press. Edizione del Kindle.
- 116 Come la tragedia avvenuta il 15 gennaio 2007, quando l'aliscafo Segesta Jet, di ritorno nel porto di Messina con a bordo 154 pendolari, è entrato in collisione con il mercantile “Susan Borchard”, una nave battente bandiera di Antigua, che ha causato la morte di quattro membri dell'equipaggio dell'aliscafo, l comandante, il direttore di macchina ed altri due, ed 88 feriti, alcuni dei quali in gravi condizioni

- 117 Come quelli che hanno coinvolto navi militari a propulsione nucleare o che trasportavano testate atomiche V. *Lo Stretto di Messina ad altissimo rischio di incidenti militari* 27 GENNAIO 2007
- 118 tra i quali questi 14:
- Salini Impregilo il Gerald Desmond Bridge (USA) - completato nel 2020; lo Skytrain Viaduct (Australia) - Parte della Sydney Metro Northwest; lo Unionport Bridge (USA) - Completato nel 2021
 - Astaldi il Terzo Ponte sul Bosforo (Turchia) - completato nel 2016; il Ponte di Osman Gazi (Turchia) - completato nel 2016; il Ponte di Çanakkale 1915 (Turchia) - completato nel 2022.
 - Condotte il Ponte di Genova San Giorgio (Italia) - completato nel 2020; il Ponte di Al Zour (Kuwait) - completato nel 2019.
 - IHI (Giappone) Corporation il Ponte di Akashi Kaikyō (Giappone) completato nel 1998, con progetti di manutenzione e miglioramento successivi; il Ponte di Osman Gazi (Turchia) – in collaborazione con altre aziende qui citate completato nel 2016.
 - COWI (Danimarca) il Ponte di Øresund (Danimarca-Svezia) - completato nel 2000, con progetti di manutenzione e miglioramento successivi; il Ponte di Mersey Gateway (Regno Unito) - completato nel 2017.
 - La Cooperativa Muratori e Cementisti (CMC) il Ponte di Osman Gazi (Turchia) - completato nel 2016, Ponte di Çanakkale 1915 (Turchia) - completato nel 2022, il Ponte di Mersey Gateway (Regno Unito) - completato nel 2017.
 - Sacyr (Spagna) il Ponte di Merida, sul fiume Guadiana a Merida, Completato nel 1991; Ponte di Cadice, o "Puente de la Constitución de 1812", uno dei ponti più lunghi della Spagna che collega la città di Cadice con Puerto Real, completato nel 2015; Ponte Pumarejo, completato nel 2019.
 - Il consorzio ACI, ovvero l'impresa Itinera s.p.a, che di esso è parte, ha partecipato alla costruzione del Ponte di Rion-Antirion, in Grecia, completato nel 2004 e del Ponte di Genova San Giorgio, completato nel 2020.
- 119 Il nobel Paul Krugman nella sua introduzione nell'edizione www.pkrarchive.org. ha voluto così sintetizzare i punti chiave del grande libro di Keynes: Le economie possono soffrire, e spesso soffrono, di una generale mancanza di domanda, che porta alla disoccupazione involontaria • La tendenza automatica dell'economia a correggere le carenze della domanda, se esiste, opera lentamente e dolorosamente • Le politiche governative per aumentare la domanda, al contrario, possono ridurre rapidamente la disoccupazione • A volte aumentare l'offerta di moneta non sarà sufficiente a persuadere il settore privato a spendere di più, e la spesa pubblica deve intervenire per raggiungere il livello di rottura". (mia la rozza traduzione)
- 120 *The General Theory of Employment, Interest and Money, Chapter 24. Concluding Notes on the Social Philosophy towards which the General Theory might Lead: The outstanding faults of the economic society in which we live are its failure to provide for full employment and its arbitrary and inequitable distribution of wealth and incomes. The bearing of the foregoing theory on the first of these is obvious. But there are also two important respects in which it is relevant to the second.*
- 121 Recentemente nella liberale Inghilterra cinque membri di "Just Stop Oil" sono stati condannati a pene detentive per aver bloccato l'autostrada M25 nel novembre 2022. L'attivista Roger Hallam è stato condannato a cinque anni di carcere, mentre gli altri quattro hanno ricevuto pene di quattro anni ciascuno. Diversi membri di Extinction Rebellion sono stati arrestati e condannati per aver bloccato strade e infrastrutture chiave. Alcuni attivisti sono stati condannati a pene detentive per aver bloccato il traffico a Londra. Il gruppo Insulate Britain ha visto numerosi arresti e condanne per aver bloccato autostrade e altre infrastrutture e condanne a pene detentive per aver causato gravi disagi al traffico. La particolare gravità attribuita alla creazione di ostacoli al traffico è evidente se, ad esempio, si paragonino al fatto che due attiviste dello stesso gruppo "Just Stop Oil", Phoebe Plummer e Anna Holland, sono state condannate rispettivamente a due anni di carcere e 20 mesi di carcere per aver lanciato zuppa sui "Girasoli" di Van Gogh nell'ottobre del 2022.
- 122 Mauro Salerno, Ponte di Messina, si riparte dall'appalto a Eurolink, 16 Marzo 2023.
- 123 Come:
- il più alto viadotto del mondo (a lungo il ns. Viadotto Italia, poi il francese viadotto di Millau, progettato da Michel Virlogeux con lo studio Foster, ora il cinese Duge Bridge, di una lunghezza complessiva di 1.340 m, piano autostradale dell'infrastruttura con quota altimetrica pari a +565 m rispetto al sottostante fiume Beipan, terminato nel 2016, dotato di 10 campate complessive di cui una centrale con luce di 720 m.; opera retta da 28+28 stralli metallici, di tipo diffuso
 - la più lunga galleria ferroviaria (prima l'Eurotunnel dalla Francia all'Inghilterra, dal 2016 la galleria di base del San Gottardo),
 - la campata più lunga di un ponte, di 2023 m di luce, nel ponte dei Dardanelli (in precedenza la campata centrale del ponte di Akashi Kaikyō in Giappone, in esercizio dal 5 aprile 1998, con 1.991 metri di campata centrale, ora quella.
- 124 in Gazzetta del Sud, 11 maggio 2024. una sintesi di dati principali è in *Il ponte sullo stretto di Messina: se si fa, bisogna tenerlo d'occhio*, di M. Chillemi e L. Giacobbe, atti.asita.it/Asita2005/Pdf/0304.pd.
- 125 la società Stretto di Messina in nota del 09.05.2024 a firma dell'AD dott. Pietro Ciucci, ha richiesto ed ottenuto dal ministero dell'Ambiente e Sicurezza Energetica (Commissione VIA – VAS) istanza di sospensione dei termini per la presentazione della documentazione integrativa richiesta con nota prot. CTV-4899 del 15.04.2024, per un periodo pari a n.120 giorni (con scadenza 12.09.2024), sottolineando nel merito che *"gli approfondimenti e le integrazioni documentali richieste dalle competenti Autorità con le note citate nelle Premesse presuppongono anche l'esecuzione di analisi e indagini di campo, sia per il versante Sicilia che per il versante Calabria, che hanno una tempistica minima di implementazione e relativa elaborazione non comprimibile; è condivisa l'esigenza di svolgere nel modo più accurato ed approfondito le integrazioni richieste dalle Autorità competenti nell'ottica di dare piena ed effettiva promozione al valore ambiente. Tenuto conto di quanto rappresentato dal Contraente Generale – deputato allo sviluppo delle integrazioni richieste – circa la necessità di richiedere al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica la traslazione del termine per riscontrare le integrazioni richieste per un tempo non inferiore ad ulteriori 120 giorni, avuto riguardo all'eccezionale rilevanza dell'opera"*;
- 126 Comprensivi i sistemi smart road e free flow, di monitoraggio, sistemi fissi per il rilascio di rilevamento del deragliamento, il sistema di segnalamento ERTMS live point to point (European Rail Traffic Management System, sistema di gestione del traffico ferroviario sviluppato per migliorare la sicurezza, l'efficienza e l'interoperabilità delle reti ferroviarie europee), la stazione permanente tipo Lidar (Light Detection and Ranging), struttura fissa per il rilevamento e la mappatura del terreno e delle infrastrutture. Alcuni dati sono stati acquisiti qui anche da LIVE - facciamoci degli amici: aggiornamenti sul ponte dello stretto di Messina, con Alessandro Mura www.youtube.com/watch?v=GSw-k9naVRU
- 127 Fabio Brancaleoni in *I cavi portanti dei ponti sospesi, passato e presente*, 10° Convegno di Storia dell'Ingegneria – 6th International Conference Napoli, 13-14 giugno 2024), rammenta, tra i ponti a catene nell'antichità, dall'Estremo Oriente Chushul Chakzam, Tibet, 1430, luce 140 m, che scavalca il fiume Tsangpo, costruttore Thangstong rGyal-po («Chakzampa»), la quarantina di ponti realizzati da Finley, o comunque secondo il suo brevetto, il primo, Jacob's Creek Bridge, nel 1801, luce 21 m, il primo significativo con cavi di fili in Europa, il Ponte Saint Antoine a Ginevra, Svizzera, 1823; v. anche M. Arici, *I ponti, la storia e le storie* cap.3, 29-52
- 128 La società per il ponte di Messina, infatti, «in relazione ad alcune affermazioni prive di fondamento tecnico-scientifico emerse sui media, relative ai cavi principali del Ponte sullo Stretto di Messina che sarebbero dei "prototipi", e a connesse sperimentazioni di "difficilissima esecuzione", tramite "macchine colossali" e "tempi lunghi di esecuzione"» chiarisce infatti che «i cavi principali del Ponte non sono un prototipo. In particolare, i quattro cavi principali, realizzati mediante l'impiego di "Ppws", funi prefabbricate da 127 fili, zincati e ad alta resistenza, sono di dimensioni analoghe a quanto già realizzato per il Ponte giapponese "Akashi Kayko", in esercizio da 26 anni. Inoltre, si rappresenta che recenti realizzazioni (lo "ShiZiYang Bridge" in Cina, del 2020) vedono l'impiego di cavi di diametro anche superiore a quelli del Ponte sullo Stretto (1,30 m vs 1,26 m). Per quanto riguarda il tema dei tempi e modalità delle prove di "fretting", ovvero fatica da "sfregamento" cavi-selle, queste hanno una durata di alcuni mesi, non certo di anni o tantomeno di decenni, e si avvalgono di martinetti idraulici e strutture con dimensione massima di 10-15 metri, difficilmente definibili come "macchine di colossale dimensione"». Gazzetta del sud, 11 maggio 2024.
- 129 A partire dallo Stonescutters di Hong Kong del 2009, un "cable stayed bridge" (ponte strallato) di 1.018 m. di luce; dal cinese Xihoumen, del 2009, un "suspension bridge" di 1650 m. di luce; da sudcoreano Yi Sun-sin, del 2012, un suspension bridge di 1.545 m. di luce; del San Francisco – Oakland bay bridge, del 2013, uno "self-anchored suspension bridge" (ponte sospeso autoancorato, ponte sospeso in cui i cavi principali sono ancorati alle estremità del ponte stesso, piuttosto che direttamente al terreno o

- tramite grandi ancoraggi) di 385 m. di luce; dsl turco ponte dei Dardanelli, o 1915 Çanakkale Boğazi Köprüs, suspension bridge, di 2.023 m.; dal New Xihoume suspension bridge, di 1.448 m., che si prevede sarà terminato nel 2016
- 130 V. Peppe Palamara, *Il Messina Type Deck per la costruzione dello Xihoumen Railroad Bri.dge che sarà il ponte per auto e treni più lungo del mondo nel 2026*, 19 Giugno 2023; idem, *Il Messina Type Deck e i suoi fratelli nel mondo* 12 Gennaio 2024
- 131 Aree nelle quali invece "sono stati rilasciati permessi di costruire che non avrebbero potuto essere concessi", cosicché "Oggi i beneficiari del predetto permesso di costruire subiscono l'esproprio a cagione dell'azione scellerata degli uffici urbanistici dei predetti Comuni." Così in Ponte sullo Stretto, l'ing. Idone risponde all'ing. Risitano: fattibilità ed espropri, tutta la verità, Stretto Web, 13 5 2024, <https://www.strettoweb.com/2024/05/ponte-sullo-stretto-ing-idone-rispondeing-risitano/1732319/>.
- 132 Pietro Ciucci, Amministratore delegato della Stretto di Messina, commentando le affermazioni rilasciate da rappresentanti della CGIL, 4 giugno 2024, [https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/infrastrutture-investimenti-straordinari-da-75mld-per-calabria-e-sicilia](https://www.ilreggino.it/ambiente/2024/06/04/ponte-sullo-stretto-ciucci-la-validita-del-progetto-non-viene-messa-in-discussione/)
- 133 Ottaviano Perricone, nella sua attenta e condivisibile nota a Francesco Ramella *Un Ponte che impoverisce l'Italia* in Infrastrutture e trasporti, 08/04/2024.
- 135 Linee guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche - settore ferroviario, 26/10/2021
- 136 In precedenza erano state effettuate valutazioni ancor più positive. Come rammentano Giulio Ballio, Giorgio Diana e Giuseppe Fiammenghi, in *L'attraversamento dello Stretto di Messina: 50 anni di lavoro*, in *Costruzioni Metalliche* Gen-Feb 14.
- Nel corso del 2010, è stato affidato al CERTeT, Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo dell'Università Bocconi, uno studio specifico finalizzato all'aggiornamento dell'analisi di fattibilità economica del progetto.*
- L'Analisi Costi-Benefici, svolta sulla base delle metodologie raccomandate dall'Unione Europea e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, hanno evidenziato la sostenibilità economica del progetto, calcolando un Valore Attuale Netto (VAN) ampiamente positivo, addirittura pari a € 8,5 mld considerando l'intero arco di vita utile del progetto (200 anni) e pari a € 7,3 mld considerando i primi 30 anni di esercizio. Nelle attuali analisi: "Gli studi di traffico hanno l'obiettivo di fornire una serie di informazioni per le analisi socio-economiche, ambientali, finanziarie, ma anche per poter procedere poi con le verifiche delle diverse componenti. Abbiamo innanzitutto analizzato tutti i traffici tra la Sicilia e il resto d'Italia dal 2011 e il 2022 e abbiamo analizzato il loro andamento. Poi abbiamo proiettato l'analisi complessiva dal 2022 al 2032, data d'inizio del Ponte. Volevamo prevedere quanti utilizzeranno la strada, la ferrovia, l'aereo e così via. Le nostre previsioni sono coerenti con quelle di Rfi sull'alta velocità Salerno-Reggio Calabria e sui sistemi ferroviari del Paese. Parliamo di un'attendibilità sulla domanda futura molto alta, ma ricordiamoci che incidono altri fattori che non sono prevedibili. L'affidabilità dei nostri schemi si basa su criteri di prudenza proprio per tentare di essere il più possibile affidabili. La nostra è stata un'analisi massiccia di dati raccolti anche con tecniche moderne, come l'analisi dei gps dei veicoli che hanno attraversato lo Stretto, che ci hanno permesso di calcolare i tempi d'attesa e di attraversamento, oltre che di capire dove vanno e da dove partono". "La cosa più importante che si nota è che il traffico tra la Sicilia e il resto d'Italia è cresciuto passando da quasi 19 milioni di passeggeri nel 2011 a circa 22,6 milioni nel 2022. L'aereo è prevalente con il 57,1%, mentre ha perso parecchio il traffico ferroviario, passato dal 9,6% all'1,8, da quasi 2 milioni a circa 400mila l'anno. Ed è cresciuto molto il passaggio con e senza auto sullo Stretto: da 4,3 a 7,2 milioni in 11 anni. Non è affatto vero che il traffico si riduce e che quindi l'opera non avrà un'entità di traffico adeguata"*
- 137 Pietro Ciucci, Amministratore delegato della Stretto di Messina, commentando le affermazioni rilasciate dalla CGIL, Ponte sullo Stretto, Ciucci: "La validità del progetto non viene messa in discussione" (ilreggino.it).
- 138 Domenico Marino, *Gli inesistenti vantaggi economici del ponte sullo Stretto di Messina: inquadramento e discussione dei presunti benefici in termini di turismo, mobilità occupazione, ne Lo Stretto di Messina e le ombre sul rilancio del ponte* www.wvf.it/uploads/Dossier-Ponte-Impaginato-DefinitivoLast.pdf, 26 5 2023.
- 139 https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2023-05/FAQ_Ponte_Stretto_20230525.pdf
- 140 Così Guido Signorino, nel Suo Criticità e insostenibilità economico-finanziaria del progetto, in Kyoto Club, Lipu e WWF, *Lo Stretto di Messina e le ombre sul rilancio del ponte*, cit
- 141 Il 16 febbraio 2024 è stata sancita un'intesa tra il Governo e la Regione Calabria che prevede un finanziamento di 2,86 miliardi di euro per la Calabria, di cui 300 milioni sono destinati specificamente al Ponte sullo Stretto Il 28 maggio 2024 è stato firmato un accordo al Teatro Massimo di Palermo tra lo Stato e la Regione Sicilia riguardo ai finanziamenti per il Ponte sullo Stretto di Messina, che assegna alla Sicilia 6,8 miliardi di euro dal Fondo di sviluppo e coesione (FSC) 2021-2027. Di questi fondi, 1,3 miliardi di euro sono destinati al co-finanziamento regionale per la costruzione del Ponte sullo Stretto.
- 142 A margine del G7 Commercio tenutosi a Villa San Giovanni, 16 luglio 2024
- 143 Nel rapporto "Studi economici dell'OCSE: Italia 2024", l'OECD ha elogiato la resilienza dell'economia italiana, sottolineando come il paese abbia superato bene le recenti crisi grazie a una forte risposta in materia di politica di bilancio e al miglioramento della competitività e della salute del settore bancario.
- Il Fondo Monetario Internazionale ha espresso valutazioni positive durante la sua missione di sorveglianza economica annuale (Articolo IV) nel 2023, riconoscendo gli sforzi dell'Italia per mantenere la stabilità fiscale e prevedendo una crescita economica sostenuta nei prossimi anni.
- Goldman Sachs, la banca d'investimento che ha una capitalizzazione di 155 miliardi di dollari, ha aumentato le sue partecipazioni in titoli di stato italiani, citando la stabilità politica e le riforme economiche come fattori chiave per la loro
- Larry Fink, CEO di BlackRock, la più grande società di gestione degli investimenti al mondo, che al 31 marzo 2023, gestiva un patrimonio totale di circa 9,09 trilioni di dollari, quasi tre volte il debito nazionale italiano, il 30 settembre 2024 ha espresso valutazioni positive sull'Italia durante un incontro con il Presidente del Consiglio Giorgia Meloni a Palazzo Chigi, nel quale ha discusso delle opportunità di investimento in Italia, in particolare nei settori dell'intelligenza artificiale, dell'energia e dei trasporti e sottolineato l'interesse di BlackRock nel rafforzare la sua presenza in Italia, evidenziando la stabilità economica e le potenzialità di crescita del paese; e ciò ha portato alla creazione di un comitato di coordinamento per sviluppare progetti congiunti tra il governo italiano e BlackRock.
- 144 *Facendo seguito alla delibera del Cipe 19 febbraio 1999 il ministro dei Lavori Pubblici di concerto con quello del Tesoro, con decreto del 5 agosto 1999, ha stabilito i contenuti, i costi ed i tempi della procedura di evidenza pubblica. Il bando è stato pubblicato il 18 ottobre 1999 ed aggiudicato in data 22 dicembre 1999 dall'associazione temporanea di imprese costituita da Pricewaterhouse Coopers Consulting, Pricewaterhouse Coopers UK, Sintra Srl, Net Spa e Certet. Lo studio è stato approvato nella sua versione finale del 28 febbraio 2001. Fabrizio Barca e Gaetano Fontana Collegare Sicilia e Continente: un modo per decidere, Meridiana, n. 41 2001*
- 145 Italia Oggi, 27 10 2001: *Il progetto di costruzione del ponte sullo stretto di Messina è 'bancabile', secondo il presidente di Meliorbanca (consulente del ministero delle infrastrutture per la realizzazione dell'opera), Pier Domenico Gallo, che ha precisato, però, che la distribuzione delle quote tra pubblico e privato non è stata ancora decisa. 'Tutti i maggiori gruppi bancari europei che abbiamo sentito', ha affermato Gallo, 'a certe condizioni, hanno concluso sulla bancabilità del progetto. Nessuno ha detto il contrario'. Senza entrare nel merito delle condizioni poste, Gallo ha sottolineato che queste 'sono oggetto di esame da parte del governo. Ora va avanti la ricognizione, poi il ministro Lunardi deciderà'. Secondo il presidente di Meliorbanca la costruzione del ponte 'è un progetto affascinante, è il più grande di project financing, con il maggior glamour internazionale. Siamo in una fase in cui abbiamo cercato di sistematizzare le proposte che si sono affacciate'. Infine, Gallo ha ricordato che la Bei è il principale interlocutore ed è stata coinvolta anche nella valutazione tecnica sulla fattibilità del progetto. Il vicepresidente della Bei, Massimo Ponzellini, aveva detto che poteva essere finanziato fino al 50% degli investimenti dei privati.*
- 146 Italia Oggi, 27 10 2001: *Il progetto di costruzione del ponte sullo stretto di Messina è 'bancabile', secondo il presidente di Meliorbanca (consulente del ministero delle infrastrutture per la realizzazione dell'opera), Pier Domenico Gallo, che ha precisato, però, che la distribuzione delle quote tra pubblico e privato non è stata ancora decisa. 'Tutti i maggiori gruppi bancari europei che abbiamo sentito', ha affermato Gallo, 'a certe condizioni, hanno concluso sulla bancabilità del progetto. Nessuno ha detto il contrario'. Senza entrare nel merito delle condizioni poste, Gallo ha sottolineato che queste 'sono oggetto di esame da parte del governo. Ora va avanti la ricognizione, poi il ministro Lunardi deciderà'. Secondo il presidente di Meliorbanca la costruzione del ponte 'è un progetto affascinante, è il più grande di project financing, con il maggior glamour internazionale. Siamo*

in una fase in cui abbiamo cercato di sistematizzare le proposte che si sono affacciate'. Infine, Gallo ha ricordato che la Bei è il principale interlocutore ed è stata coinvolta anche nella valutazione tecnica sulla fattibilità del progetto. Il vicepresidente della Bei, Massimo Ponzellini, aveva detto che poteva essere finanziato fino al 50% degli investimenti dei privati.

Giulio Ballio, Giorgio Diana e Giuseppe Fiammenghi, in *L'attraversamento dello Stretto di Messina: 50 anni di lavoro*, in costruzioni metalliche gen feb 14 notavano poi: *In sede di approvazione del Progetto Definitivo (luglio 2011), è stata anche verificata la sostenibilità della struttura finanziaria sulla base delle condizioni di mercato di progetti simili per dimensioni e caratteristiche. I consulenti indipendenti Norton Rose e Steer Davies Gleave hanno condotto con esito soddisfacente le due diligence, sia per gli aspetti legali e fiscali, che per la qualità delle stime di traffico.*

Lo schema di finanziamento conferma sostanzialmente quanto previsto nei precedenti piani economico-finanziari di Convenzione e prevede, in via preliminare, la copertura del fabbisogno finanziario del progetto per il 40% tramite risorse pubbliche e per il rimanente 60% tramite finanziamenti da reperire sui mercati nazionali ed internazionali secondo lo schema tipico del project finance, da rimborsare con i ricavi ottenuti durante i primi 30 anni di gestione dell'Opera e prevedendo il pagamento, alla fine del periodo di concessione, di un valore di riscatto pari al massimo al 50% dell'investimento realizzato.

147 V. Ugo Mastelloni, intervento in "Il Project Financing: aspetti normativi e finanziari", Palermo, Acep - D'Agostino 2001; idem *Perché investire in Sicilia. Project Financing. Opportunità di investimenti nel Mezzogiorno*, Palermo, ISEL - Torri del Vento, 2012, ora in *Accademia*.

148 «... il Paese ... dovrebbe interrogarsi perché, sul piano internazionale, si ha la netta percezione che investire in Italia sia rischioso. I veti locali e l'immobilismo decisionale ostacolano progetti strategici e sono il primo nemico per lo sviluppo dell'Italia. ... Noi pensiamo che il governo Monti, così come si rivolge agli investitori finanziari, dovrebbe inviare messaggi altrettanto chiari e rassicuranti anche agli investitori industriali, che hanno un enorme bisogno di certezze» Luca Manzella, presidente -A.D. di British gas Italia, 5 3 2012, dichiarando che "Tutte le attività di British gas su Brindisi vengono chiuse", dopo che aveva investito milioni in Italia per un impianto prima autorizzato e poi impedito dalla Regione.

149 Asta del 12 settembre 2024: Titoli: BTP con scadenza a 3 e 7 anni. Risultati: I rendimenti sono stati relativamente bassi, riflettendo una forte domanda da parte degli investitori. Asta del 13 settembre 2024: Titoli: BOT annuali. Risultati: Anche in questo caso, i rendimenti sono stati bassi, indicando una fiducia continua nel debito sovrano italiano. Asta del 30 agosto 2024: Titoli: BTP a 5, 10 e 15 anni, e CCTeu a 8 anni. Risultati: I rendimenti sono stati stabili, con una buona partecipazione degli investitori

150 L'Italia ha mantenuto così la sua credibilità anche nel periodo in cui ampia parte dell'Europa, e il nostro stesso governo ordoliberal-neoclassico, seguivano la teoria dell'austerità espansiva, sostenevano che il debito pubblico di una nazione, raggiunta la soglia del 90% del Pil, diventerebbe un ostacolo insuperabile alla crescita, nonostante quella tesi fosse già dimostrata errata, che lo stesso FMI nel 2010 avesse notato che "L'idea che l'austerità fiscale possa stimolare la crescita nel breve periodo trova poca conferma nei dati. I consolidamenti fiscali, tipicamente, hanno effetti recessivi nel breve termine sull'attività economica, portando a minore output e maggiore disoccupazione". -A opinione ampiamente condivisa dagli economisti e confermata da vari studi del Fondo Monetario Internazionale. In particolare, il FMI ha spesso sottolineato che le politiche di austerità fiscale tendono ad avere effetti recessivi nel breve termine, riducendo l'output economico e aumentando la disoccupazione. Suoi Studi (ad es. Fuad Hasanov, Reda Cherif, Public Debt Dynamics: The Effects of Austerity, Inflation, and Growth Shocks, hanno dimostrato che le politiche di austerità, i consolidamenti fiscali tendono a essere auto-sabotanti in contesti economici deboli, possono ridurre la crescita economica più del previsto. Così ad esempio Olivier Blanchard e Daniel Leigh, (in Growth Forecast Errors and Fiscal Multipliers) nel 2013 hanno evidenziato che le previsioni di crescita erano spesso troppo ottimistiche durante i periodi di austerità, con effetti negativi più pronunciati sull'economia. La ricerca ha mostrato che i moltiplicatori fiscali, che misurano l'impatto delle variazioni della spesa pubblica sul PIL, sono generalmente più alti in periodi di recessione, che i tagli alla spesa pubblica possono avere un impatto negativo maggiore sull'economia durante una crisi: Óscar Jordà & Alan M. Taylor (The Time for Austerity: Estimating the Average Treatment Effect of Fiscal Policy), hanno dimostrato che l'austerità è particolarmente dannosa in economie depresse, che un consolidamento fiscale dell'1% del PIL che può portare a una perdita del 4% del PIL reale in cinque anni, e Angela Okeke, Constantinos Alexiou e Joseph Nellis, (Austerity Effects on National Output and Income Inequality: A Systematic Literature Review) con una revisione sistematica della letteratura sugli effetti dell'austerità sull'output nazionale e sulla disuguaglianza di reddito, hanno evidenziato come le politiche di austerità possano aggravare le disuguaglianze economiche.

Il governo Monti, e in ampia parte gli altri successivi, hanno seguito tali principi nonostante gli economisti avrebbero potuto, e dovuto, capire come quella teoria fosse errata, anche perché fondata sugli stessi principi e conti

posti alla base dello studio "Growth in a Time of Debt" degli economisti Carmen Reinhart e Kenneth Rogoff (2010), che ne avrebbe dovuto fornire un quadro teorico di riferimento che ne giustificasse le politiche di rigore e che invece poi sono stato oggetto di scandalo, quando un giovane ha scoperto e provato essere basati su dati e conti a dir poco sbagliati, selezionati addirittura escludendo alcuni dati contrari, e su metodi non corretti; scandalo esploso purtroppo dopo che l'austerità era stata già imposta in più paesi, anche in Italia, ove, incredibilmente, ancora a volte è riproposta.

L'Italia ha infatti mantenuto la sua credibilità anche nel periodo di quella austerità fittizia circa la quale non si fa mistero di come le cosiddette misure di austerità, spending review e ristrutturazione della finanza pubblica prescritte a molti stati partner europei siano state ritenute uno dei fattori alla base, ad esempio, della crisi greca e, più in generale, della recessione che ha colpito l'eurozona a partire dal 2011

151 Robert Solow, *A Contribution to the Theory of Economic Growth*, 1956.

152 Come notavano anche Harold Barnett e Morse Chandler, *Scarcity and Growth*, (RFF and Johns Hopkins Press, Baltimore) fin dal 1963, rilevando che la natura pone particolari scarsità di risorse - es. limitate quantità di petrolio, di gas naturale, etc. - ma non una generale scarsità di risorse nel complesso tale da risultare ineludibile; cosicché i progressi tecnologici potranno quindi renderci capaci di trasformare tramite appositi procedimenti alcune risorse più facilmente reperibili in altre che lo sono di meno, ma risultano più utilizzabili nei processi produttivi). Modello e criteri comprovati anche dai lavori di Moses Abramovitz, *Resource and Output Trends in the United States Since 1870*, che analizza la crescita economica degli Stati Uniti dal 1870, concentrandosi sull'aumento della produzione aggregata per capita, dalle misurazioni di Denison, ora da Sandrine Labory, "Analisi dei settori produttivi", corso presso l'Università degli Studi di Ferrara: Non più del 15% della crescita della produzione americana tra il 1900 e il 1950 è dovuta alla crescita dei fattori K e L (K = capitale; L = lavoro) (quando per la teoria neoclassica: $g = f(K, L)$); il residuo enorme, di 85% suggerisce che la crescita è risultata dalla estrazione di maggiori quantità di output dalla stessa quantità di K e L, i.e. progresso tecnico (miglioramento delle tecniche produttive che permette di produrre di più con stessa quantità di fattori). Cosicché, essendo PIL e crescita intimamente legati essi sono in grande maggioranza determinati dallo sviluppo tecnologico, dalla innovazione. In base a questi presupposti Robert Solow (John Bates Clark Medal nel 1961 e premio Nobel per l'economia nel 1987, «per i suoi contributi alla teoria della crescita economica») insieme a Joseph Stiglitz, ha condotto una lunga polemica con Nicholas Georgescu-Roegen, dimostrando l'errore della teoria di quella decrescita che non si comprende come potrebbe essere 'felice', soprattutto in società che ancora necessitano di sviluppo, di servizi fondamentali, a partire dalla sanità, come il nostro Mezzogiorno, e per questo hanno innanzitutto bisogno di crescita economica (Ugo Mastelloni, *La Decrescita felice tra false ed errori*, Centro Sud 24, 11 Luglio 2023)

153 Investimenti diretti esteri totali 2020 17,6 miliardi di euro, 2021 Investimenti diretti esteri totali 23,4 miliardi nel 2022.

154 <https://forbes.it/2023/06/21/italia-sempre-piu-attractiva-per-gli-investimenti-stranieri17-sul-2021/>

155 EY Europe Attractiveness Survey, dopo che nel 2022 ha notato come gli Stati Uniti, la Germania, la Francia e il Regno Unito sono tra i principali investitori in Italia, che nel 2021, l'Italia ha visto un incremento dell'83% nei progetti di investimenti diretti esteri, con settori come software e servizi IT, logistica e servizi B2B che hanno attratto maggiormente gli investitori, che nel sua Attractiveness Survey 2023, ha rilevato come l'Italia nel 2022 ha continuato a essere una destinazione attraente per gli investimenti diretti esteri, con un incremento dei progetti di investimento rispetto all'anno precedente, che gli Stati Uniti, la Francia, il Regno Unito e la Germania sono stati ancora i maggiori investitori, con una fiducia crescente nelle prospettive economiche del paese. Emerge che nel 2022 sono stati annunciati 243 progetti di investimenti diretti esteri (IDE) in Italia, con un incremento del 17% sul 2021 (vs Germania -1%; Regno Unito: -6%; Francia: +3%), che c'è ancora uno spazio di crescita rilevante considerando la dimensione dell'economia italiana, che a tutt'oggi si è mantenuta costante al 4% la quota di mercato dell'Italia sul totale degli IDE a livello europeo (vs Francia e Germania che detengono rispettivamente il 21% e il 14%), che i maggiori

- investitori in Italia (Stati Uniti, Francia, Regno Unito e Germania) manifestano ottimismo per le prospettive del nostro Paese, al punto che il 54% delle imprese intervistate ha intenzione di investire in Italia nei prossimi dodici mesi e il 57% ritiene che l'Italia migliorerà la propria attrattività nei prossimi tre anni.
- Dunque permangono ancora ampi spazi per gli investimenti in Italia, nel settore delle infrastrutture e di quelle di trasporto in particolare: come emerge poi da una anticipazione del Rapporto "Sussidiarietà e... governo delle infrastrutture", realizzato dalla Fondazione per la Sussidiarietà, che sarà presentato in autunno, l'Italia è in coda in Europa negli investimenti in infrastrutture di trasporto, con una quota che in un decennio ha oscillato intorno allo 0,4% del PIL e rappresenta circa la metà rispetto ai maggiori partner europei come Francia (0,9%), Gran Bretagna (0,8%) e Germania (0,7%). Anche solo se l'Italia aumentasse la disponibilità a questi investimenti dello 0,1%, potrebbe ancora aumentarli di 1.909,154 milioni di €, più di 127 volte il costo previsto per il Ponte.
- Ciò, mentre molti da tempo ritengono, con validi motivi, che, insieme al Golfo, il Mediterraneo costituisca il Paradiso per i futuri investimenti, anche come luogo di incontro di civiltà ed economie, l'europea e l'araba, che ben si possono e debbono integrare.
- 156 È da notare così che nel 2023 la solidità nel nostro Paese, anche quale potenziale cliente, ha indotto imprese di costruzione internazionali primarie a manifestare interesse proprio in relazione al Ponte. Il governo italiano, infatti, ha ricevuto manifestazioni di interesse da parte di compagnie straniere, inclusa la la China Communications Construction Company (CCCC), uno dei tre maggiori colossi mondiali delle costruzioni, per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. Pei Minshan, vice direttore generale della CCCC, ha dichiarato che l'azienda ha l'esperienza e le competenze necessarie per realizzare l'opera, facendo riferimento alla loro esperienza nella costruzione di grandi infrastrutture come il ponte di 54,7 km tra Hong Kong e Macao. Già nel 2011 la stessa China Communications Construction Company (CCCC) aveva già manifestato interesse per la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina, proponendo un progetto di finanziamento privato (project financing). Attualmente CCCC ha rating A-, di due notch migliore rispetto al rating dello stato italiano, BBB.
- 157 V. *Ponte sullo stretto, Prof. Siviero: "Ponte opera necessaria, dalla sua costruzione innumerevoli vantaggi"*, intervista di Ugo Mastelloni, www.centrosud24.com/ponte-sullo-stretto-prof-sivieroponte-opera-necessaria-dalla-sua-costruzione-innumerevolivantaggi/.
- 158 Domenico Marino, *Gli inesistenti vantaggi economici del ponte sullo Stretto di Messina*, cit.
- 159 Golden Gate Bridge (San Francisco, USA) - Circa 10 milioni di visitatori all'anno; Brooklyn Bridge (New York, USA) - Circa 4,5 milioni di visitatori all'anno; Sydney Harbour Bridge (Sydney, Australia) - Circa 3,9 milioni di visitatori all'anno; Tower Bridge (Londra, UK) - Circa 2,5 milioni di visitatori all'anno; Millau Viaduct (Millau, Francia) - Circa 1,5 milioni di visitatori all'anno; Ponte di Tsing Ma (Hong Kong) - Circa 1,5 milioni di visitatori all'anno; Ponte di Øresund (Copenaghen, Danimarca - Malmö, Svezia) - Circa 1,3 milioni di visitatori all'anno; Akashi Kaikyō Bridge (Kobe, Giappone) - Circa 1,2 milioni di visitatori all'anno; Ponte Vasco da Gama (Lisbona, Portogallo) - Circa 1 milione di visitatori all'anno; Ponte di Normandia (Le Havre, Francia) - Circa 1 milione di visitatori all'anno.
- 160 *Ponte sullo Stretto, l'ing. Idone risponde all'ing. Risitano* cit.
- 161 Ugo Mastelloni, *Benaltrismo contro ponte: Chi vincerà?* Centro Sud 24, 2 Aprile 2024.
- 162 Così il Presidente del Consiglio Meloni, a Dritto e Rovescio su Rete 4 il 30 maggio 2024).
- 163 Chi diceva che *Il Ponte sullo Stretto di Messina può essere "il simbolo" della rinascita dell'Italia dopo la pandemia e dunque il governo, "senza indugio", "utilizzi" i 50 milioni stanziati nella scorsa legge finanziaria "per completare la fase progettuale entro il 2021", "finanzi l'opera nel 2022 con le risorse del fondo pluriennale per investimenti della legge di Bilancio per il 2022" e "la realizzi entro il 2030". È quanto dichiarano i deputati calabresi e siciliani del Pd Enza Bruno Bossio, Santi Cappellani, Carmelo Miceli, Pietro Navarra e Fausto Raciti. È chiaro dunque che adesso la volontà politica di costruire un'opera così importante per l'intero Paese inizia ad essere rilevante. Rocco Fabio Musolino, Ponte sullo Stretto di Messina, in Sicilia il Pd scarica il Movimento 5 Stelle: "sia l'opera simbolo della ripartenza, il Governo Draghi finanzia la realizzazione". Così Stretto Web Messina 29 Aprile 2021.*
- 164 *la possibilità di sviluppare fino alla Sicilia lo stesso sistema ferroviario ad alta velocità/capacità che con denaro pubblico è stato realizzato nel Centro-Nord dipende tecnicamente dal collegamento stabile della Sicilia alla Calabria. Infatti i treni ad alta velocità non sono scomponibili e caricabili sui traghetti e perciò il ponte non può essere descritto come "cattedrale nel deserto" di esclusivo interesse locale. La continuità territoriale fra un'isola di 5 milioni e mezzo di abitanti e un'Italia che fa parte dell'Unione europea, impegnata nella realizzazione di un Trans European Network fatto di grandi corridoi multimodali che la attraversano fino al Mediterraneo finalizzati all'unificazione economica, al riordino urbanistico, al miglioramento di un ambiente compromesso dall'eccessivo traffico stradale, è rimasta un progetto ingegneristico ormai pronto per la realizzazione. Leandra D'Antone, Il Ponte che non c'è, 5 1 2016, ora in https://www.academia.edu/20165265/Il_ponte_che_non_c%C3%A8.*
- 165 Da Lucio D'Amico, *Ponte: scontro su acqua, terremoti, e franco navigabile. La "Stretto di Messina" risponde all'assemblea promossa dal "fronte del No"*, nella Gazzetta del Sud, 5 Ottobre 2024.
- 166 Da Lucio D'Amico, *Ponte: scontro su acqua, terremoti, e franco navigabile. La "Stretto di Messina" risponde all'assemblea promossa dal "fronte del No"*, cit.
- 167 Il Sole24ore 18 agosto 2022.
- 168 *Ponte sullo Stretto, l'ing. Idone risponde all'ing. Risitano: fattibilità ed espropri, tutta la verità*, cit.
- 169 calabria.live/ponte-sullo-stretto-proposte-impossibili-per-non-realizzarlo/
- 170 v. Bird migration | BTO - British Trust for Ornithology.
- 171 La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Relazione del Gruppo di Lavoro della Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, cit.
- 172 Mentre purtroppo, invece, ora il Porto di Gioia Tauro è effettivamente danneggiato, con gli altri porti europei, soprattutto i mediterranei, rispetto agli altri porti, dalla normativa europea che impone una tassazione, una carbon tax, non esistente nei porti non europei; così Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Contrasporto, nell'intervista a Matteo Basile, *Sostenibilità sì, ma non ad ogni costo*, Il Giornale, 16 5 2024, nota: La normativa europea che è entrata in vigore quest'anno, è il simbolo della contraddizione e del fallimento di una politica trasportistica pensata a livello globale - - Le compagnie stanno rinnovando flotte per andare verso la transizione ma i percorsi sono complessi. E l'Europa invece di investire e sostenere questi processi ha deciso di tassare il trasporto marittimo; v. anche Ugo Mastelloni, *L'Europa ed i porti del Mediterraneo: un rapporto controverso*, in Centro Sud 24, 13 e 18 gennaio 2024.
- 173 serbatoi che possono essere riempiti con acqua di mare o svuotati per regolare il peso e l'assetto della nave, tali che quando si riempiono i serbatoi, la nave si abbassa nell'acqua, riducendo il tiraggio in aria, l'air draft
- 174 <https://www.fanpage.it/politica/con-il-ponte-sullo-stretto-il-porto-di-gioia-tauro-sara-abbandonato-perdura-il-30-del-traffico/>.
- 175 Arturo Paniagua Mazorra *The most important reason for the QM2 fame is because she is the only ship that can be properly named an ocean liner* (September 14, 2004)
- 176 Nella intervista posta nella II parte dello 'Speciale Ponte' di Centro Sud 24 "Ponte sullo stretto, Prof. Siviero: "Ponte opera necessaria, dalla sua costruzione innumerevoli vantaggi". 21 Agosto 2023
- 177 come invece avrebbero potuto se si fosse realizzato l'assurdo progetto, non realizzabile e ora scartato, che prevedeva tre piloni in mare, almeno uno quindi in piene faglie e tra correnti che probabilmente non avrebbero nemmeno lasciato realizzare il pilone stesso, suggerito dalla commissione nominata dalla evidentemente poco marina piacentina ministro Paola De Micheli e poi approvata dal ministro Enrico Giovannini, certo non affascinato dal mare; commissione, e ministri, che forse scambiavano lo stretto con un gigantesco flipper nautico, le navi al posto delle biglie e i piloni equivalenti agli "outlanes" o "gutter", che si sarebbero 'ingoiati' le navi/biglie e avrebbero dichiarato 'game over' (delle navi, forse anche del ponte).
Nella ipotizzata configurazione del ponte a tre campate, la lunghezza totale prevista è di circa 4000 m., con una campata centrale della lunghezza di 2000 m.; in tale struttura i piloni centrali andrebbero necessariamente collocati in mare, a circa 1000 metri sia dalla costa lato Calabria che dalla costa lato Sicilia, ed, inevitabilmente, posizionati negli alti strutturali batimetrici presenti della cosiddetta Sella, dove i fondali dello Stretto sono i più bassi. Bruno Cobbat, Ponte a tre campate: quest'idea folle tradisce la voglia di non realizzarlo, 12 Aprile 2022.
- 178 v. Chris Baraniuk, *Why container ships probably won't get bigger*, 5 7 2022, <https://www.bbc.com/future/article/20220629-why-container-ships-probably-wont-get-bigger>
- 179 Quattro già in servizio (Ever Ace, Ever Act, Ever Aim e Ever Alp) e altre 10 in costruzione o in progetto (Ever Arm, Ever Art, Ever Apex, Ever Atop, Ever Alot, ecc.

- 180 *Ever Ace* ha pescaggio di 17 m, *COSCO Shipping Universe* ha un pescaggio di 16 metri, *Ever given* di 15 m.; cosicché mentre per loro non sarebbe un problema il passaggio sotto il ponte lo potrebbero essere la profondità del porto, per la lunghezza e larghezza fors'anche la dimensione e forma degli spazi di ingresso, di tutte le strutture portuali, i sistemi di movimento ed approdo, la grandezza e la stabilità delle gru, la dimensione e organizzazione di alcuni dei porti.
- A Gioia Tauro il 9 gennaio 2023 si è incagliata la nave porta container *Msc Elaine*, lunga 340 m con pescaggio di 14 m, il massimo per esempio finora consentito a Genova, peraltro solo al terminal Sech, ma 6 m in meno del pescaggio massimo previsto per le "Suezmax".
- 181 Se si seguisse la formula, naturalmente approssimata, che viene suggerita dalla Association of Navigation Congresses (PIANIC) per il calcolo della distanza di arresto fra due navi, per la quale la distanza di arresto tra due navi deve essere uguale a quattro volte la lunghezza in metri moltiplicata per la velocità (in metri/secondo) fratto 2,5 moltiplicato per 0,75 più la lunghezza si scoprirebbe che per una nave di 400 m che si muova alla velocità di 20 nodi (*20 Nodi = 10.2889 Metri al secondo*) avremmo $4 \cdot 400 \cdot (10,288/2,5) \cdot 0,75 + 400 = 1.600 \cdot 7,889 \cdot 0,75 + 400 = 12.462,24 \cdot 0,75 + 400 = 9.746,68$ metri. Tale lunghezza dovrebbe poi essere aumentata, per cautela, del 50% per tenere conto dell'effetto di rilevanti fenomeni meteo marini quali moto ondoso, vento e/o correnti concordi con direzione e verso del moto, del 40% per tenere conto di eventuali errori nella determinazione dell'effettiva velocità della nave e del 20% da considerarsi come ulteriore margine di sicurezza. Cosicché la distanza di separazione minima assumerebbe il valore $D_s = 2,52$ Da. Mentre altri adottano addirittura formule ancor più precauzionalmente mirate, che portano a maggiori distanze, ho il sospetto che nessuno abbia mai utilizzato nemmeno questa formula nello stretto e che se la si applicasse il traffico sarebbe completamente bloccato, o quantomeno molto ridotto.
- 182 v. Chris Baraniuk, *Why container ships probably won't get bigger*, cit.
- 183 Scusandomi fin d'ora per eventuali errori, imputabili in parte alla scarsa abitudine di un giurista abituato a piccole imbarcazioni a cercare di sviluppare calcoli analoghi, per quanto da me calcolato l'energia/forza cinetica di una nave simile ad es. a *Symphony of the Seas*, che ha un dislocamento di 228.081 tonnellate, a 10 nodi (presupponendo quindi che abbia già dimezzato la velocità di crociera), ovvero alla velocità di 5,14 metri al secondo è di $(1/2 mv^2)$ circa 3.013.000.000 Joule. Non so pensare a quale sarebbe l'effetto di un impatto di quella forza su qualsiasi ostacolo, sulla nave stessa.
- 184 <https://www.ilsol24ore.com/art/baltimora-nave-che-ha-fattocrollare-ponte-gia-coinvolta-un-incidente-2016belgio-AfKZuVDD>.
- 185 Come è stato quello col quale a febbraio 2016 una nave da 19.000 TEU della *China Shipping Container Lines (CSCL)*, la *Indian Ocean*, è rimasta incagliata nel fiume Elba in Germania per 5 giorni, come il successivo incidente simile capitato alla *APL Vanda* a Bramble Bank, in Gran Bretagna, soprattutto come quello della *Ever* che ha bloccato Suez, v. poi.
- 186 Fenomeni riguardanti la navigazione delle navi in relazione alla distanza dal fondale, alle eventuali banchine in relazione alla velocità. Quando una unità transita su di un basso fondale, con uno spazio sotto la chiglia limitato, il flusso di acqua subisce una accelerazione e, per effetto della legge di Bernoulli, a seconda del grado di finezza della nave la prua o viceversa la poppa vengono "risucchiate" verso il basso (squat); analogo effetto di attrazione produce all'avvicinarsi veloce della nave rispetto a una banchina o un comunque ad una sponda (bank)
- 187 v. Chris Baraniuk, *Why container ships probably won't get bigger*, cit.
- 188 *Italia Nostra Litorale Romano* e *WWF Litorale laziale dicono no grandi navi a Fiumicino: il parere integrale del prof. Francesco Spada*, 17 giugno 2021 <https://www.italianostra.org/news/italia-nostra-litorale-romano-e-wwf-litorale-laziale-dicono-no-grandi-navi-a-fiumicino-il-parere-integrale-del-prof-francesco-spada/>
- 189 Rosi Frost, *Navi da crociera: le nuove misure restrittive delle città europee (euronews.com)*, 21 4 2023,
- 190 *Italia Nostra Litorale Romano* e *WWF Litorale laziale dicono no grandi navi a Fiumicino: il parere integrale del prof. Francesco Spada*, 17 giugno 2021 <https://www.italianostra.org/news/italia-nostra-litorale-romano-e-wwf-litorale-laziale-dicono-no-grandi-navi-a-fiumicino-il-parere-integrale-del-prof-francescospada/>
- 191 *Italia Nostra Litorale Romano* e *WWF Litorale laziale dicono no grandi navi a Fiumicino: ecco il parere integrale redatto dal prof. Francesco Spada*, cit.
- 192 Leandra D'Antone, *Ponte di Messina non è lungo solo 3,2 chilometri*, in *Quaderno 2*, 23 marzo 2023
- 193 Adriano Giannola, *Il Southern Range d'Europa: un vero Piano per la transizione energetica e del lavoro*, 23 3 2023, <https://perfondazione.eu/il-southern-range-deuropa-un-vero-piano-per-la-transizione-energetica-e-del-lavoro/>
- 194 Leandra D'Antone, *Due, molte, una sola Italia*, 1 9 2017, ora in (PDF) [Due, molte, una sola Italia | Leandra D'Antone - Academia.edu](https://www.academia.edu/36111111/Due_molte_una_sola_Italia)
- 195 Per l'Aeroporto di Catania è in corso un piano di sviluppo che prevede investimenti sull'aerostazione di almeno 600 milioni di euro per completare un ampliamento su più fronti entro il 2030. Questi investimenti includono una nuova aerostazione, un nuovo terminal B, l'allargamento dell'attuale

terminal A e la realizzazione di una nuova pista. Inoltre, è previsto l'ampliamento del terminal passeggeri, l'attuale terminal B, ovvero il Morandi verrà ampliato e completamente trasformato.

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Comiso, è stata annunciata la riattivazione dell'attività progettuale per l'area cargo e la continuità territoriale.

Sono in corso i lavori per aumentare a 11-10 m. la profondità del porto di Trapani, che finiranno nell'estate del prossimo anno.

196 Adriano Giannola, *Il Southern Range d'Europa ... cit.*

Ringraziamenti

Scrivendo queste mie note in molte occasioni ho preso spunti, quando non intere espressioni, innanzitutto da quanto già oggetto dell'intervista fatta per *CentroSud24*, poi da interventi in vireo e convegni del prof. ing. arch. Enzo Siviero dai quali molto altro ho cercato di trarre; per questo, per i suoi insegnamenti, e per la Sua paziente squisita cortesia, lo ringrazio qui sentitamente. Parimenti ringrazio gli economisti Vito Umberto Vavalli e Giovanni Barretta per il loro apporto, l'amico ing. Enrico Campa, che più volte mi ha dato spiegazioni ingegneristiche e ha corretto alcuni dei molti errori e carenze cui stavo incorrendo, e l'architetto Michele Culatti per l'attenzione e la tolleranza con la quale ha seguito le varie fasi di sviluppo di questo scritto.

Naturalmente, tutti gli errori e le carenze rimasti non possono essere attribuiti che a me.

Ugo Mastelloni

Avvocato, laureato in giurisprudenza alla Sapienza (110/110) nel 1976 e con studi di diritto comparato, di "*European Business Law*" e di *Common Law* in Inghilterra, già cassazionista, è magistrato tributario, partner della *PolytemsHir*, società di comunicazione *corporate* con focus sulle *investor relations* e la comunicazione economico finanziaria (www.polytemshir.it), vicecoordinatore di commissione nel tavolo scientifico dell'Intergruppo parlamentare «Sud, aree fragili e isole minori» e Vicedirettore della testata giornalistica *Centro Sud 24*, ove scrive.

Esperto di diritto italiano ed internazionale contrattuale, societario e delle opere infrastrutturali, ha collaborato, anche quale consigliere di amministrazione, con molte delle più importanti società italiane in relazione all'ottenimento di contratti, alla costruzione e alla gestione in Italia e in molti altre nazioni di tutti i tipi di opere e di reti infrastrutturali, inclusi impianti nucleari, porti, ferrovie, metropolitane, gallerie, reti idriche e di gas, porti turistici e reti di questi, ospedali, stadi, immobili pubblici di grande rilievo storico etc.; è stato uno dei primi specialisti italiani di *Project Financing* e di *Partenariato Pubblico e Privato*, temi circa i quali ha scritto (incluso quanto ora in *Accademia.edu*) ed ha ottenuto alcune delle prime decisioni giurisprudenziali significative. È stato tra l'altro consigliere di amministrazione della *Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A.*, vicepresidente della *Camera di commercio Italo araba*, tesoriere dell'associazione *Italia Spagna* e del partito *Rinnovamento Italiano*; ha collaborato come esperto con più università italiane, con cattedre di diritto civile e di diritto comparato; ha organizzato e tenuto convegni e corsi circa temi connessi al *project financing*, alle opere infrastrutturali e ai contratti internazionali.



eCAMPUS
UNIVERSITÀ ONLINE

#iostudioonline con l'università eCampus

**5 FACOLTÀ,
49 Percorsi di Laurea.
Lezioni, Tutor ed esami,
tutto online.**

- › Segui le lezioni e dà i esami online **direttamente da casa** e in tutta sicurezza dal tuo **computer** o dal tuo **smartphone**.
- › Hai un **tutor online** a tua disposizione per tutto il percorso universitario.
- › Puoi usufruire anche dell'assistenza di un **tutor personale, concreto punto di riferimento in tutte le fasi di studio**.
- › **Contatti facilmente i docenti** attraverso la **live chat**.
- › Con l'app **eCampus Club** sei sempre **in contatto con gli altri studenti**.

PERCORSI DI LAUREA | GIURISPRUDENZA | Servizi giuridici per l'impresa - Scienze penitenziarie - Criminologia - Scienze politiche e sociali - Comunicazione istituzionale e d'impresa - Digital marketing - Digital entertainment and gaming - Influencer - Giurisprudenza | **INGEGNERIA** | Ingegneria gestionale - Ingegneria energetica - Ingegneria chimica - Veicoli ibridi ed elettrici - Ingegneria civile e ambientale - Ingegneria paesaggistica - Sistemi di elaborazione e controllo - Ingegneria informatica e delle App - Droni - Ingegneria tecnologica gestionale - Ingegneria termo meccanica - Ingegneria progettuale meccanica - Industria 4.0 - Ingegneria civile - Ingegneria informatica e dell'automazione | **ECONOMIA** | Economia e commercio - Psicoeconomia - Scienze bancarie e assicurative - Start-up d'impresa e modelli di business - Scienze dell'economia | **PSICOLOGIA** | Scienze e tecniche psicologiche - Scienze dell'educazione e della formazione - Scienze dell'educazione della prima infanzia - Scienze biologiche - Scienze delle attività motorie e sportive - Sport and football management - Psicologia clinica e dinamica - Psicologia giuridica - Psicologia e nuove tecnologie - Pedagogia e scienze umane - Pedagogista della marginalità e della disabilità - Scienze dell'esercizio fisico per il benessere e la salute | **LETTERE** | Letteratura, arte musica e spettacolo indirizzo artistico, audiovisivo e dello spettacolo - Letteratura, arte musica e spettacolo indirizzo letterario - Design e discipline della moda - Lingue e culture europee e del resto del mondo - Letteratura, lingua e cultura italiana indirizzo promozione culturale - Letteratura, lingua e cultura italiana indirizzo filologico - Lingue e letterature europee - Traduzione e processi interlinguistici.

Per informazioni **800 410 300**

www.uniecampus.it

Anticollisione



Sistemi di ausilio all'anticollisione dei mezzi di lavoro. Le situazioni di vicinanza tra mezzo e mezzo, tra mezzo e «uomo a terra» e tra carichi sospesi e operatori vengono segnalate in cabina.

Dispositivi di protezione individuale

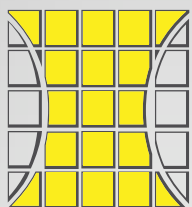


I caschetti sono integrabili ai sistemi di sicurezza attraverso tag a identificazione univoca dell'operatore. Inoltre è possibile un upgrade di sicurezza che fa vibrare il caschetto in caso di pericolo di collisione con mezzi o di accesso ad aree pericolose (aree interdette, carichi sospesi etc).

Controllo accessi e R.T.L.S (sistemi di localizzazione in tempo reale)



Sistemi *hands free* per il controllo degli accessi alle aree del cantiere, sia pedonali che per veicoli e mezzi pesanti, anche con la verifica di persone a bordo veicolo. Possiamo monitorare in continuo le aree per sapere in ogni momento chi c'è e dove si trova. E' possibile segnalare malori di persone o movimentazione non autorizzata di merci e attrezzature. Come pure transiti od occupazioni non autorizzate di stalli od aree.



**VENETA
ENGINEERING** S.r.l.

Organismo di Certificazione, Ispezione e Prova notificato
alla Comunità Europea dal 1994 col n° 0505

DA **40 ANNI** TI FORNIAMO
LA CERTEZZA DEI DATI
DI CUI HAI BISOGNO

"un'esperienza cancella mille parole...mille parole non cancellano un'esperienza"

Collaudo ponte di Calatrava (Venezia)
con prove di carico di Veneta Engineering



045 820 09 48



Via Lovanio 8/10 - Verona



www.venetaengineering.it



segreteria@venetaengineering.it