

**STRETTO DI MESSINA. IL MINISTERO: IN CORSO ANALISI SUL PROGETTO TUNNEL**

Le parole dell'ingegnere che ha presentato il progetto (Agi). E' in corso l'analisi tecnica di una proposta progettuale ricevuta dal Mit sul tunnel fra la Calabria e la Sicilia. E' quanto si apprende da fonti del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, che fanno sapere come su tale progetto sia impegnata la struttura tecnica di missione del dicastero. L'idea di un tunnel sullo Stretto, al posto di un ponte, era stata ipotizzata ieri dal premier, Giuseppe Conte, che aveva parlato della necessità di realizzare "un miracolo di ingegneria, una struttura leggera ed ecosostenibile e nel caso anche sottomarina".

Parla l'ingegnere che ha presentato il progetto del tunnel Il progetto del tunnel sotto lo Stretto di Messina, all'esame dei tecnici del Mit è quello presentato da presentato a metà giugno 2017 dall'ingegnere Giovanni Saccà, quando a guidare il ministero c'era Graziano Del Rio, che indicò come l'ipotesi del ponte non fosse la "principale" tra quelle da considerare per l'attraversamento dello Stretto di Messina. "E' rimasto agli atti - spiega Saccà all'AGI - ma guardi che, semplicemente, noi abbiamo oggi la possibilità e gli strumenti per mettere in atto ciò che scrisse nel 1870 l'ingegnere Albero Carlo Navone", quando ipotizzò "un tunnel sottomarino da realizzarsi tra Villa San Giovanni e Ganzirri, con una visione che, 150 anni dopo, consideriamo ancora moderna". L'ipotesi si fonda, dal punto di vista geomorfologico, sull'esistenza, nello Stretto, della Sella tra Villa San Giovanni e la Contrada Arcieri di Messina. "E' una zona poco profonda - prosegue Saccà - che indica una continuità montuosa tra l'Aspromonte in Calabria e i Peloritani in Sicilia". La Sella dello Stretto è "a una profondità di 170 metri ed è larga 2 km. Scendendo a 50 metri si può scavare un tunnel subalveo impiegando strutture offshore, piloni GBS (Gravity-Based Structure) inseriti su un terreno che qui si trova solo a circa 100 m sotto il livello del mare". Il tunnel costituirebbe un prolungamento del contratto di programma che riguarda la galleria Gioia Tauro-Villa San Giovanni. "Si tratta di allungarla per 4 km - spiega ancora all'AGI Saccà, dirigente del gruppo Fs e presidente della commissione Infrastrutture dell'ordine degli ingegneri della Lombardia - e farla risalire in Sicilia per altri 17, fino a farla collegare con i binari ferroviari per Catania e Palermo, con due stazioni sotterranee nel comune di Messina". Quanto all'attraversamento per i veicoli, Saccà ipotizza "un secondo tunnel, ma più corto", da realizzare dopo quello ferroviario. Quanto ai tempi di realizzazione e ai costi, il tunnel verrebbe realizzato in circa 5 anni, con un esborso di 1,5 miliardi di euro, a cui "bisognerà aggiungere il costo di tutte le opere accessorie che dovranno essere realizzate sia in Calabria sia in Sicilia (nuove stazioni eccetera) e ovviamente le opere compensative che per queste verranno richieste". Il progetto solo tunnel, rispetto al ponte a campata unica di 3.300 metri, prevede "una riduzione consistente degli espropri, un minore impatto ambientale" rispetto al ponte a campata unica di 3.300 metri, approvato dal Cipe, minori costi di gestione e manutenzione e di manutenzione ordinaria e straordinaria; minore dipendenza da condizioni meteorologiche".

Ma perchè, se è così conveniente, è stato finora scartato? "Mussolini voleva il ponte - risponde Saccà - Berlusconi voleva il ponte, il ponte è un simbolo. Il tunnel non lo vede nessuno". Il no del presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Milano Non è il caso di buttare all'aria "venti anni di studi di fattibilità" sul Ponte sullo Stretto: "dal punto di vista ingegneristico non ci sono stati progressi esterni tali" da cambiare la situazione. E' l'opinione di Bruno Finzi, presidente dell'ordine ingegneri di Milano in merito all'idea di un tunnel sullo Stretto di Messina ipotizzata dal premier Giuseppe Conte. "Mio papà si rivolterebbe nella tomba perchè ha fatto più di venti anni di lavoro sulle varie analisi di fattibilità dell'attraversamento dello Stretto di Messina - afferma Finzi in un'intervista all'AgI - Si è parlato di ponte a più campate, ponte a campata unica, tunnel sotterraneo e tunnel sommerso, cosiddetto di Archimede". Ci sono stati,

aggiunge, "venti anni di studio molto accurato che sono poi finiti nel determinare che la soluzione migliore era quella del ponte a campata unica, anche perchè non dimentichiamo che la Sicilia e la Calabria si staccano di staccano di tre centimetri all'anno. C'è una faglia sismica importante che li separa". Gli architetti: "Ponte o tunnel, purché si faccia"

Un ponte o un tunnel purché si faccia. Lo afferma all'AGI Rino La Mendola, vicepresidente del Consiglio Nazionale degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori in merito alla proposta lanciata ieri dal premier Giuseppe Conte di realizzare un tunnel sottomarino tra Sicilia e Calabria. "Al momento una posizione ufficiale degli architetti non c'è perché l'idea è stata lanciata ieri e non c'è stato il tempo di un confronto. Posso dire che riteniamo assolutamente necessaria una infrastruttura di collegamento con la Sicilia, che sia un ponte o un tunnel sottomarino. Sarebbe di grandissima importanza per lo sviluppo del Sud, per far arrivare l'Alta velocità ferroviaria sull'isola".

Tuttavia, evidenzia La Mendola, "non posso non manifestare la mia perplessità che se ne parli ora dopo aver speso 320 milioni di euro di soldi dei contribuenti" per gli studi di fattibilità sul ponte, "dopo una discussione che dura da decine di anni e più di 30 governi". Si tratta, evidenzia, "di un collegamento importante, imprescindibile perché la Sicilia possa esercitare il ruolo di cerniera mediterranea, di porto d'Europa. Oggi le imbarcazioni che arrivano dall'Asia attraversano il canale di Suez, ignorano la Sicilia e l'Italia, oltrepassano Gibilterra e raggiungono i paesi del Nord Europa. Questo significa ignorare e mortificare la posizione strategica dell'Italia come cerniera del Mediterraneo. Tutto questo perché mancano le infrastrutture, non ci sono collegamenti, mancano i porti. I mercantili fanno prima ad andare per mare piuttosto che scaricare la merce in Sicilia sapendo che ci vorrà un secolo per raggiungere il Nord Europa".

Per Legambiente anche il tunnel sarebbe cattedrale nel deserto "Il governo Conte punta sul tunnel mentre i governi Berlusconi puntavano sul ponte ma" per quanto riguarda lo Stretto di Messina "nulla cambia: il problema è sempre uguale. Una volta che arrivi a Messina o a Reggio Calabria ti muovi nello stesso paese che c'era tra gli anni '60 e '70. Questo Paese, più che di parole e di annunci, ha bisogno di grande concretezza. È un Paese che non vuole più essere preso per i fondelli". Così Stefano Ciafani, ingegnere ambientale e presidente nazionale di Legambiente, commenta con AGI la proposta del Premier di realizzare "un miracolo di ingegneria, una struttura leggera ed eco-sostenibile e nel caso anche sottomarina". (Agi)

[ STRETTO DI MESSINA. IL MINISTERO: IN CORSO ANALISI SUL PROGETTO TUNNEL ]