

NAPOLI—BARI LA FUTURA LINEA AC/AV

(Marco Rettighieri)

A volte è difficile, se non impossibile, decifrare il lessico mentale degli italiani, soprattutto quando si parla di tratte ferroviarie ad Alta Velocità; poiché vi è stata sempre un'opposizione condizionata dal famoso detto inglese "not in my back yard" ("basta che non si tocchi il mio giardino").

Infatti tutti comprendevano la validità di un progetto come quello dell'Alta Velocità, ma vi erano forze politiche e persone che hanno costruito la loro vita proprio sul NO a priori su questo argomento; ma queste sono le contraddizioni dell'Italia.

Se si pensa che la Torino-Lione quest'anno compirà i trentacinque anni dalla sua ideazione e che il Terzo Valico, ovvero la tratta che dovrebbe unire Genova con Milano e con l'Europa, fu pensato ben quarantatré anni fa, si comprende come i ritardi infrastrutturali che caratterizzano il nostro Paese siano frutto di pensieri, nella migliore delle ipotesi poco lungimiranti, o addirittura faziosi.

Anche la tratta Napoli-Bari, che ora assume le caratteristiche di linea Alta Capacità/Alta Velocità, non fa eccezione alla regola dei ritardi di strutturali.

Già dopo l'unità d'Italia si cercò una strada per realizzare una linea ferroviaria adeguata alle necessità di unire due fra le più importanti città del nostro meridione.

Il tracciato che venne studiato alla fine dell'Ottocento e poi rivisitato all'inizio del secolo scorso presentava delle difficoltà realizzative insormontabili per quegli anni: viadotti con altezze elevate e gallerie in materiali assai difficili, imposero una riflessione sulla possibilità tecnico-economica, di realizzare questa tratta. Per arrivare più vicino ai nostri tempi, sono oramai alcuni decenni che si parla della Napoli-Bari AC/AV, ma solo da qualche anno se ne può parlare in termini fattivi e realizzativi.

Perché se ne parla solo ora in termini realizzativi? Si ritiene che sia utile collegare due città importanti per lo sviluppo del Mezzogiorno: Napoli, sede di un porto importante per passeggeri e merci, nonché ricca di un patrimonio storico culturale e naturalistico di primo piano, nota in tutto il mondo, con un bacino d'utenza molto interessante e con una serie di industrie del terziario che stanno soffrendo per la mancanza cronica di collegamenti;

• Bari, con una costa da fare invidia a qualsiasi altra nazione, con un patrimonio storico ragguardevole, con un entroterra legato all'agricoltura e alle società del terziario e artigianato.

Queste due importanti città, capoluogo di regione, ora difficilmente riescono a parlarsi da un punto di vista commerciale e anche culturale. Sembrano appartenere a due mondi diversi, lontani, eppure sono solo centocinquanta i chilometri che dividono queste due realtà italiane.

Ecco, quindi, la necessità di realizzare finalmente la tratta. Per prima cosa, però, è necessario chiarire un aspetto fondamentale di tutte le nostre linee ferroviarie AC/AV, poiché non sono linee, e non potrebbero esserlo, fine a se stesse. Tutte le linee sono infatti da considerarsi come facenti parte della rete europea TEN-T, approvata dall'Europa, con lo scopo di migliorare l'in-

terscambio tra i Paesi europei, e non solo, ma anche con la volontà di promuovere dei progetti cosiddetti "green".

La Napoli-Bari non fa eccezione a questa regola e si va a collocare nella tratta Scandinavia-Mediterraneo che, attraversando tutta l'Europa, permetterà al nostro Mezzogiorno di essere più competitivo commercialmente e turisticamente rispetto a Paesi che non avranno gli stessi collegamenti.

L'idea progettuale adottata è quella dell'Alta Capacità/Alta Velocità con l'obiettivo principale di velocizzare il collegamento attuale e quello di consentire una migliore accessibilità al servizio ferroviario delle aree attraversate, sia per servizi nazionali di lunga percorrenza che vedranno una velocità commerciale por-

terscambio tra i Paesi europei, e non solo, ma anche con la volontà di promuovere dei progetti cosiddetti "green".

La Napoli-Bari non fa eccezione a questa regola e si va a collocare nella tratta Scandinavia-Mediterraneo che, attraversando tutta l'Europa, permetterà al nostro Mezzogiorno di essere più competitivo commercialmente e turisticamente rispetto a Paesi che non avranno gli stessi collegamenti.

**1. NAPOLI-BARI LA
FUTURA LINEA
AC/AV**

**2. VILLA PATRIZI, LE
CASE DEI FERROVIARI
E LA BRECCIA DI
PORTA PIA**

3. CANTIERE ITALIA

**4. TRENITALIA - LE
NUOVE REGOLE PER I
VIAGGIATORI**

5. PONTE O TUNNEL?

terscambio tra i Paesi europei, e non solo, ma anche con la volontà di promuovere dei progetti cosiddetti "green".

La Napoli-Bari non fa eccezione a questa regola e si va a collocare nella tratta Scandinavia-Mediterraneo che, attraversando tutta l'Europa, permetterà al nostro Mezzogiorno di essere più competitivo commercialmente e turisticamente rispetto a Paesi che non avranno gli stessi collegamenti.

L'idea progettuale adottata è quella dell'Alta Capacità/Alta Velocità con l'obiettivo principale di velocizzare il collegamento attuale e quello di consentire una migliore accessibilità al servizio ferroviario delle aree attraversate, sia per servizi nazionali di lunga percorrenza che vedranno una velocità commerciale por-

tata a 250 km/h (rispetto ad una velocità attuale che a stento può raggiungere i 120km/h), sia per il servizio regionale e merci.

Il progetto prevede interventi di raddoppio binario e di variante rispetto al tracciato attuale per aumentare la capacità della linea e la velocità dei collegamenti: ecco, quindi, la variante Cancellone-Napoli, per integrare la tratta AV/AC nord-sud, il raddoppio e la velocizzazione della tratta Cancellone-Frasso Telesino-Benevento, il raddoppio in variante Apice-Orsara, il raddoppio Orsara-Bovino, la bretella ferroviaria di Foggia, il nodo di Bari-Variante Bari Sud.

La realizzazione della tratta AV/AC Napoli Bari viene anche perseguita attraverso opere di potenziamento e aggiornamento tecnologico che concorrono essenzialmente alla riduzione dei tempi di percorrenza e che fanno oltretutto aumentare i già elevati standard di sicurezza delle nostre ferrovie; di queste migliorie risentirà anche tutta la Regione Puglia, con miglioramenti fino a Lecce e Taranto.

Si tratta di un investimento complessivo che supera abbondantemente i 6 miliardi di euro e che trova giustificazione nella cosiddetta tripolazione Roma-Napoli-Bari, poiché consentirà di realizzare un polo centro-meridionale di grande potenzialità economica e che vede nell'asse Napoli-Bari un perno fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno; basti pensare che quest'asse copre il 40% del mercato meridionale.

Vi è poi un altro valore im-

portante da considerare, quello "green".

Il traffico passeggeri e merci tra i poli campanopugliesi viene infatti effettuato essenzialmente su gomma, con ingenti emissioni di CO₂, mentre la nuova tratta ferroviaria consentirà di ridurre di molto queste emissioni.

Per quanto concerne le merci, sarà migliorata l'accessibilità agli impianti presenti nel Casertano che possono quindi contribuire al raggiungimento degli obiettivi fissati dall'Unione Europea, ovvero quella di trasferire entro il 2030 il 30% del traffico merci oltre i 300 km dalla gomma al ferro e il 50% entro il 2050; obiettivi altamente sfidanti, ma doverosamente perseguibili.

La tratta Napoli-Bari consentirà anche di ridurre le interferenze con la viabilità esistente attraverso la riduzione dei passaggi a livello e la restituzione alla cittadinanza delle aree attualmente in uso alla ferrovia.

Tutte le attività di costruzione sono accompagnate da rigorose procedure atte a salvaguardare l'ambiente attraversato, mediante la realizzazione di reti di monitoraggio ambientale ante e post operam, ossia durante e dopo la realizzazione dell'opera.

Inoltre tutti i risultati ottenuti vengono trasmessi in tempo reale al Ministero dell'Ambiente, alle Regioni, alle ARPA nonché a tutti i Comuni attraversati; tutto questo con procedure in linea con quelle europee e a volte ancora più stringenti.

Tutto ciò premesso, è facile intuire come tanti siano i benefici collegati alla realiz-

zazione di questa tratta AV/AC Napoli-Bari, tra cui:

- riduzione dei tempi di percorrenza, che sulle lunghe percorrenze consentirà di attivare servizi ferroviari veloci diretti tra Napoli e Bari, aumentare l'offerta tra Bari-Roma-Bologna-Milano-Torino e tra Bari-Pescara-Bologna (possibilità di accogliere sulla rete oltre 50 treni in più rispetto ad oggi). Saranno ridotti notevolmente i tempi di viaggio secondo quanto indicativamente di seguito riportato:
 - * Napoli - Bari: circa 2h (no stop), -1 h e 40 m di differenza rispetto ad oggi;
 - * Roma - Bari: circa 3h (no stop), -1h di differenza rispetto ad oggi;
- miglioramento della competitività del trasporto su ferro con l'obiettivo di attrarre sulla ferrovia maggiori quote di traffico, dare adeguata risposta alle esigenze di mobilità dei viaggiatori e delle merci in chiave sostenibile e intermodale. Tutto ciò servirà anche a una maggiore integrazione economica e sociale dell'intero meridione nel Paese e, soprattutto, in Europa;
- integrazione dei servizi di rete e intermodalità, ovvero una migliore integrazione della rete ferroviaria di sud-est nel sistema AV/AC e della linea ferroviaria con le strutture dedicate a intermodalità e logistica. La tratta servirà al sud-est per connettersi al corridoio Scandinavia-Mediterraneo e tramite la nuova stazione di Afragola si conatterà al ser-

vizio dei treni regionali e di lunga percorrenza, alle linee AV/AC già in esercizio lungo l'asse Torino-Milano-Bologna-Roma-Napoli inserendo l'intera regione Puglia nel Sistema AV/AC italiano e aumentando la connessione con i servizi ferroviari regionali, in particolare nelle aree metropolitane di Napoli e di Bari;

- inserimento territoriale e sostenibilità ambientale per quanto già detto;
- ricadute tecnologiche elevate in tutto il comparto ferroviario, con l'adozione dei sistemi di controllo computerizzati avanzati di terza generazione;
- ricadute occupazionali significative stimate in circa 2000-2500 uomini/mese.

Per concludere, ci si dovrebbe porre un'altra domanda: perché abbiamo atteso decenni prima di realizzare linee AV/AC? Eppure a tutti piace prendere un mezzo di trasporto che nel più breve tempo possibile ci porti da un punto a un altro e che le merci viaggino in sicurezza e senza produrre emissioni di CO₂. Pochi giorni fa anche la BEI, la Banca Europea per gli Investimenti, si è accorta dell'importanza di questa tratta e ha deciso di finanziare l'opera per circa 2 miliardi di euro, andando così a coprire il 30% dell'investimento a carico dello stato italiano.

Avanti, quindi, con il sistema AV/AC, che è in grado di connettere il Sistema Italia all'Europa.

VILLA PATRIZI

LE CASE DEI FERROVIERI E LA BRECCIA DI PORTA PIA

(Vincenzo Fragolino)

Il 20 settembre 1870 il sole splendeva su Roma e favoriva le operazioni belliche che nel corso della mattinata l'avrebbero consegnata alle truppe di occupazione.

Questa consegna stava avvenendo ad est della città, dove la Via Pia si apriva sulla campagna romana; i soldati accampati fuori di Porta Pia avevano a sinistra la Villa Patrizi e, dietro di loro, la batteria di cannoni che puntava ad aprire la breccia.

Questo era il teatro delle operazioni in cui Villa Patrizi e il terreno sul quale sorgessero le case dei ferrovieri ebbero un proprio ruolo nella presa di Roma.

Villa Patrizi

Ubicata nei pressi di Porta Pia, la villa consisteva in un vasto parco con pinete e giardini, all'interno del quale si ergeva il casino di caccia.

Il sontuoso edificio, cui si accedeva da una imponente scalinata, era stato costruito dopo il 1720 per Giovanni Battista Patrizi, tesoriere della Santa Sede, nominato cardinale da papa Clemente XI.

Durante le azioni belliche, nella Villa si erano appostati i cecchini papalini, che agivano alle spalle delle truppe schierate per l'assalto finale attraverso la breccia.

Per accelerare i tempi della battaglia, il Generale Mazé de La Roche decise di occuparla: i genieri aprono un varco nel muro di cinta e, con un'azione decisa, il 35°

bersagliere sloggia i papalini dal parco; subito una batteria di artiglieria fu portata dentro la villa per sostenere l'assalto finale.

Dopo l'apertura della breccia, sull'asta del torrino più prossimo a Porta Pia, da dove si poteva spaziare su tutto il teatro delle operazioni, l'Alfiere Gaetano Lugli issò il tricolore.

A decretare la fine di Villa Patrizi interviene invece la speculazione fondiaria che caratterizza i primi decenni di Roma Capitale.

L'aumento del valore dei terreni nel tumultuoso espandersi della città e l'entrata in vigore del piano regolatore del 1883, che destina a residenza le zone esterne alla cinta muraria, inducono Francesco Patrizi a vendere la tenuta, frantumandola in lotti.

Demolito il casino di caccia, nel 1911 inizia la costruzione del Ministero dei Lavori Pubblici e qualche anno dopo quella del Ministero dei Trasporti; il resto dell'area di Villa Patrizi viene destinata a villini, con l'obbligo di arretrare le costruzioni di tre metri dal filo stradale e dai lati confinanti.

Fu così che, dalla distruzione della villa, nacque il primo quartiere di Roma destinato a villini, una specifica tipologia edilizia che ancora oggi si estende, lungo Via Nomentana, da Porta Pia a Villa Torlonia.

Le case dei ferrovieri

Con la costruzione del Ministero dei Trasporti, a cura

della direzione generale delle Ferrovie dello Stato, si era resa necessaria anche la costruzione delle case dei ferrovieri impiegati presso la nuova struttura.

Di conseguenza, furono individuati alcuni terreni in Via Savoia e in Via Nomentana sui quali furono costruiti due palazzi ed alcuni villini.

L'imponente palazzo che si erge nei pressi di Porta Pia, di stile tardo umbertino, è un quadrilatero che si estende dal numero civico 133 di Via Nomentana al corrispondente numero civico 130 di Via Alessandria; al suo interno è racchiuso uno strano cortile, cui si accede attraverso un cancello, che è divenuto patrimonio storico nazionale.

La ragione va ricercata nel bombardamento che ha aperto la breccia.

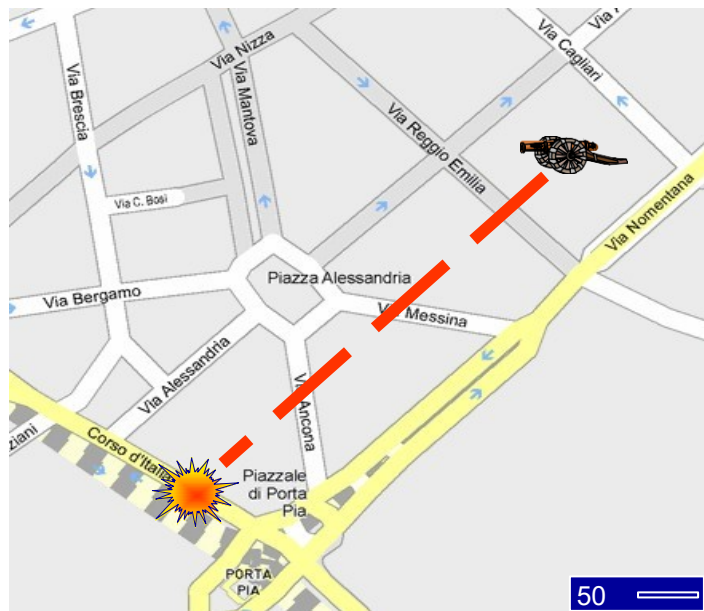
Le artiglierie sabaude erano state posizionate a meno di trecento metri di distanza

dalle mura aureliane, sfruttando un rialzo del terreno su cui era stato preparato un apposito terrapieno.

Da questa posizione, i cannoni ad avancarica in bronzo rigato - cal. 120, mod. 1863 - puntavano in linea retta sul tratto di mura che proteggeva il parco della Villa Paolina, e il tiro era parallelo alla Via Nomentana, lungo l'attuale Via Alessandria.

Il terreno rialzato sul quale era posizionata l'artiglieria è tuttora visibile: basta affacciarsi all'interno del palazzo che si apre al numero civico 133 di Via Nomentana o al corrispondente numero civico 130 di Via Alessandria: il cortile, è il patrimonio storico che conserva ancora il terrapieno dal quale è stata aperta la breccia di quasi trenta metri di ampiezza.

Oggi, al posto dei cannoni che tuonarono contro le mura aureliane, sorgono palme e pini, piante e fiori e, dietro Porta Pia, quella che era un tempo la Via Pia, oggi ha preso il nome di Via XX Settembre.



CANTIERE ITALIA

(Antonio Castellucci)

La situazione socio-economica generata dal "Coronavirus" è critica e diventerà ancora più critica se non si assumono opportune rapide decisioni.

L'Istat prevede che alla fine del 2020 ci sarà una forte contrazione dell'economia generale con un calo del Pil del 9,5% e la disoccupazione sarà di circa il 9%, pari ad oltre 2 milioni di lavoratori.

I disoccupati, in un solo anno, saranno il doppio di quelli prodotti dalla crisi del 2008/2013 ed il debito pubblico potrebbe superare i 2500 miliardi, pari a circa il 160% del Pil.

La Commissione europea e la BCE (Banca Centrale Europea) hanno affrontato la terribile crisi con tempestività e determinazione ed il Consiglio Europeo del 21 Luglio scorso ha sostanzialmente accolto il piano approvato dalla Commissione Ue denominato "Recovery Fund". Esso prevede uno stanziamento di 750 mld di euro, di cui 433 mld di sussidi, 250 di prestito e 67 di garanzia.

All'Italia è assegnata la somma più consistente. 209 mld di euro di cui 127 a fondo perduto e 82 in prestito. I progetti per l'impegno dei fondi europei devono essere

coerenti alle direttive della Commissione Ue, devono essere impegnati entro il 2023 e spesi entro il 2026.

I primi anticipi, per motivate esigenze, potrebbero essere concessi all'inizio del 2021.

L'Europa chiede concretezza, opere non faraoniche e rapidamente realizzabili.

Il Governo italiano, con anticipo, aveva già presentato, tra l'altro, nel corso dei cosiddetti "Stati generali dell'economia", tenutisi a Roma nel mese di Giugno, un vasto piano di investimenti per dotare il Paese di infrastrutture più efficienti.

Il piano era già pronto a Gennaio scorso, ma poi tutto si è fermato per la "pandemia".

Per quanto riguarda le infrastrutture, il piano predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prevede investimenti per oltre 200 miliardi di euro da realizzare in 15 anni. Le risorse disponibili potrebbero coprire circa il 50%, il resto dovrebbe essere finanziato da fondi europei.

Una particolare attenzione viene rivolta al trasporto ferroviario. Il piano prevede l'estensione dell'alta velocità a quasi tutto il Paese. Sono previsti i collegamenti tra Roma e Genova, Roma e

Pescara, Roma e Ancona e tra Taranto e Reggio Calabria, nonché il prolungamento da Salerno a Reggio Calabria e interventi per il miglioramento della rete della Sicilia.

Intanto sono ripresi i lavori dell'alta velocità tra Napoli e Bari la cui conclusione è prevista per il 2026, ma sarebbe opportuno accelerare i lavori. Inoltre, è in programma l'ampliamento dei porti e la realizzazione di opere stradali per il rafforzamento della intermodalità tra porti, aeroporti e ferrovia.

Trattasi di un piano molto impegnativo e positivo, ma in parte va rivisto per renderlo coerente con il "piano europeo".

Ora sono necessari investimenti per opere meno impegnative e comunque indispensabili, con progetti già definiti e realizzabili in tempi brevi. In particolare, occorrerebbe affrontare la critica situazione delle infrastrutture stradali di tutto il Paese.

La carenza riguarda non solo l'assetto stradale, ma anche la messa in sicurezza di ponti, sopraelevate e gallerie. Un intervento su vasta scala servirebbe non solo a migliorare le strutture, ma a generare massicce occupazioni per avviare, in concreto, il superamento della difficile crisi.

Un esempio della criticità delle strutture viarie è dato dal crollo del ponte sul fiu-

me Magra, 5 campate, 260 metri di lunghezza e 10 metri di altezza, nei pressi di Aulla (Massa Carrara), tra Toscana e Liguria avvenuto l'8 Aprile scorso. Per fortuna non ci sono stati morti, ma solo feriti, poteva essere una tragedia simile al ponte Morandi di Genova. Il grave episodio è avvenuto in piena emergenza "coronavirus" e gli organi di informazione ne hanno parlato poco, eppure per questo ponte come per tanti altri viadotti c'erano state segnalazioni di pericolo di cui non se ne è tenuto conto. Gli impegni sono tanti ed i costi elevati, potranno essere soddisfatti solo con i massicci interventi dell'Ue.

Nonostante la complessità della situazione si continua a perdere tempo con discussioni fuori posto sul Mes (fondo salva Stati). Il Mes destina all'Italia 36 miliardi di euro per interventi in campo sanitario a condizioni, come dicono gli esperti, molto vantaggiose, ad un tasso prossimo allo zero. Ma, un partito di Governo, i Cinque Stelle, inspiegabilmente, per ragioni ideologiche, lo rifiutano nonostante le gravi carenze nel campo sanitario pubblico molto depotenziato negli ultimi anni, come, purtroppo, si è visto con la pandemia.

C'è da augurarsi che la mediazione del Presidente del Consiglio riesca a sbloccare l'assurda situazione.

TRENITALIA

LE NUOVE REGOLE PER I VIAGGIATORI

(Ugo Surace)

Un Kit gratuito contenente mascherina, gel igienizzanti

per mani, guanti in lattice e poggiatesta monouso viene

distribuito gratuitamente a bordo dei treni Frecciarossa e Frecciargento. Il servizio è iniziato da lunedì 18 maggio scorso ed è la nuova accoglienza di Trenitalia per tutti i passeggeri in questa fase due dell'emergenza sanitaria.

Ovviamente la tutela della

salute delle persone, viaggiatori e dipendenti costituisce la priorità per il gruppo FS ITALIANE come dimostra anche il nuovo criterio "a scacchiera" per la prenotazione dei posti a sedere e i passeggeri, inquadrando con lo smartphone il QR code posizionato sui tavoli-

ni possono visualizzare le informazioni sulle attività e i processi di pulizia e sanificazione attivati dalla Società di trasporto del Gruppo FS italiane.

In questa fase l'impegno di Trenitalia è quello di continuare ad avere la massima attenzione alle esigenze dei viaggiatori in materia di salute e igiene e offrire, oltre ovviamente a collegamenti coerenti con le esigenze di mobilità delle persone con la disponibilità di posti al 50%.

L'offerta complessiva, stando ai dati forniti dall'Azienda,

è costituita da circa 4.400 corse regionali, 38 frecce e 20 InterCity. I responsabili del settore hanno dichiarato che sono allo studio soluzioni digitali che potranno consentire ai viaggiatori di effettuare il check in senza alcun contatto con il personale a bordo treno.

Sembra inoltre che sarà presto disponibile una funzione sui sistemi di Trenitalia che consentirà ai viaggiatori dei treni regionali di avere informazioni sulla frequentazione di ciascuna corsa e, quindi, dei posti

disponibili.

Fra gli obblighi che fanno carico ai passeggeri va segnalato:

l'obbligo di indossare sempre la mascherina e possibilmente anche guanti monouso,

rispettare la distanza di sicurezza prescritta dalle autorità sanitarie, oltre alle indicazioni e le informazioni indicate a bordo dei treni e nelle stazioni,

essere disponibili a rispettare a bordo treno le indicazioni riguardanti i percorsi, le porte di entrata ed uscita

indicati dai pannelli informativi e rispettare in stazione le indicazioni dei pannelli informativi.

In complesso si tratta di buona parte degli obblighi da sempre a carico dei viaggiatori con l'aggiunta di quelli riguardanti la salute propria ed il rispetto della salute delle persone con cui si condividono gli spazi disponibili e le regole tassative derivanti dalla pandemia incombente.

PONTE O TUNNEL?

(Francesco Del Vecchio)

È stato il tormentone dell'estate. Grazie ad una novità, tuttavia. Il Governo si è accorto che qualcuno nella società civile, un cittadino, era da tempo che sosteneva la necessità di un collegamento stabile tra la Sicilia ed il Continente. Come tanti. Ma con una differenza fondamentale. Non il ponte, che tanto ha fatto discutere e diviso gli italiani, ma un tunnel. Non sopra al mare dunque, ma sotto. E a Conte la soluzione è pure piaciuta. Del resto tutto sommato la soluzione "sotto" fu in passato anche proposta, ma chissà perché, poi alla fine ci siamo sempre ritrovati di fronte alla scelta: o ponte o niente. Non magari o ponte o qualcos'altro.

È stato merito di questo nostro connazionale, della sua testardaggine, se alla fine oggi possiamo finalmente poter discutere di soluzioni tecniche diverse e

non soltanto di ponte. Questo ampliarsi delle possibilità tecniche ci porta a discutere sulle diverse rispettive opzioni e – guarda caso – implicitamente viene accantonata la soluzione del non fare nulla, del lasciare le cose come stanno. Questo è molto importante. Ed è ancora più importante in tempo di Recovery Fund. Discutiamo finalmente su che cosa fare, su quale soluzione puntare, non di fare o non fare (almeno si spera!).

Il Ministro delle Infrastrutture ha nominato una commissione di esperti a tale scopo: cioè valutare quale sia la soluzione migliore tra le alternative tecniche disponibili.

Dobbiamo rendere merito al nostro geniale amico e collega, nonché socio di Dimensione Trasporti, Ing. Giovanni Saccà, se il dibattito sull'attraversamento stabile dello Stretto si è

arricchito e ha stimolato la ripresa degli approfondimenti. Va pure detto che il nostro bravo collega non è che si è svegliato una mattina e ha cominciato a propugnare la soluzione del tunnel. Giovanni studia questi argomenti da tempo, da almeno una decina di anni. Diciamo che finalmente ha trovato qualcuno tra i governanti che ha prestato attenzione alle sue proposte. In realtà infatti anche la soluzione "sotto" non è univoca. L'ing. Saccà ha approfondito il modello "Scandinavo" del tunnel sottomarino a "mezz'acqua", vale a dire un tubo che si snoda sotto il livello del mare ad una certa profondità ed ancorato ai fondali. Recentemente invece il nostro collega si è orientato verso un tunnel subalveo, cioè che si snoda al di sotto del fondo marino; un tunnel classico cioè. L'idea nasce da questa constatazione: la progettata realizzazione della nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria (segmento del corridoio transeuropeo Scandi-

navia-Malta) prevede tra Gioia Tauro e Villa San Giovanni un tratto in galleria di ben trenta chilometri. Allora perché non continuare lo scavo sotto al mare e sbucare a Messina? Si tratterebbe di continuare lo scavo per soli tre chilometri circa e ci si troverebbe direttamente in Sicilia. Evidenti sarebbero i benefici in termini di risparmio di costi rispetto al ponte e in termini di impatto ambientale (si pensi solo alle rampe che portano in quota, che dovrebbero partire da diversi chilometri prima del ponte). Francamente questi elementi meriterebbero attenzione.

Riguardo alla principale obiezione che viene mossa a questa soluzione – il rischio terremoto – pare che esistano soluzioni tecniche in grado di fronteggiare eventi del genere.

Adesso si dovranno pronunciare i saggi nominati dal Ministro. Confidiamo nella loro competenza, equilibrio, realismo e soprattutto indipendenza ed imparzialità.