

MICHELE COMPARETTO ARCHITETTO
COORDINATORE DEL GRUPPO DI STUDIO "NON SOLO PONTE"

NON SOLO PONTE

La contestualizzazione, in chiave Euromediterranea, della riconfigurazione del progettato Ponte sullo Stretto di Messina

Note introduttive sulla potenzialità di TRE AREE STRATEGICHE di intervento, atte a riconfigurare il Ponte, quale VOLANO PROPULSIVO, idoneo al risolutivo incremento dello sviluppo socio-economico dell'intero Mezzogiorno d'Italia in particolare e conseguentemente per l'intera Nazione in generale

GIUGNO 2010

Aggiornamento LUGLIO 2012

documento composto di n° 15 pagine
compresa la presente

*IL CONTENUTO DEL PRESENTE DOCUMENTO SI AVVALE DELLA TUTELA DELLE LEGGI VIGENTI
E L'AUTORE SE NE RISERVA TUTTI I DIRITTI DI PROPRIETA' INTELLETTUALE*

INTRODUZIONE

L'assetto socio-economico delle Regioni Meridionali del Paese, SICILIA e CALABRIA in particolare, come evidenziato da tutte le inerenti studi e/o rilevazioni statistiche (Vedi: Rapporti Annuali SVIMEZ) è da sempre caratterizzato dal **regresso** che costringe, dette Regioni a **convivere con un sottosviluppo sempre crescente**.

Detto sottosviluppo, oggi, ancor più aggravato dalla recessione in atto, **continua ad incrementare, con ritmo esponenziale, la disoccupazione** (Madre di tutti i mali) con conseguente **emigrazione giovanile e relativo effetto frenante per l'intera Economia Nazionale**.

Detto effetto frenante, come è noto, è stato, ed è, anche causa di **movimenti separatisti**, che tutt'oggi tendendo a disgregare l'unità della Nazione, **mortificano** ancor più dette Regioni e le **emarginano**, in modo sempre più rilevante, dalle restanti del Paese.

Lo stato di fatto evidenziato, favorendo la permanenza di diffusi "equilibri clientelari" (sia a livello locale che Nazionale) trova alimento nella colpevole complicità delle "lentezze di una burocrazia" preposta a frapporre ostacoli di qualsiasi natura e specie, al fine di "condizionare" l'avvio di qualsiasi tipo di Attività Economica al mantenimento di detti "equilibri", che si traduce puntualmente in "incompatibilità ambientale", per quelle Attività potenzialmente idonee a determinare, in dette Regioni, concrete forme di SVILUPPO STRUTTURALE.

Al di fuori di quanto sopra premesso, (*ed a buon fine delle imprevedibili conseguenze dei conflitti e degli eventi destabilizzanti, oggi in atto nel Mediterraneo, per i quali si auspica, in tempi brevi, la conclusione il più possibile positiva*) si riporta la risultanza di quanto emerge da una breve analisi, derivante dal riscontro di dati oggettivi, idonea a riassumere la **potenziale evoluzione Politico/Economica** (somma di più fattori) che tende a maturare nell'Area Euromediterranea.

PROBLEMI E PROSPETTIVE DELLA ZONA DI LIBERO SCAMBIO EUROMEDITERRANEA

di Agostino Spataro **luglio 2003**

<http://www.infomedi.it/euromed.htm>

.....omissis. Si è svolta a Palermo, **il 7 luglio 2003**, la terza Conferenza Euromed sul commercio alla quale, **oltre ai 25, hanno partecipato i ministri dei 10 paesi terzi mediterranei (PTM)** firmatari degli accordi di Barcellona che dovrebbero sfociare nella creazione, nel 2010, di **una zona di libero scambio (ZLS) euromediterranea**.....omissis

*Le perplessità non sono di principio, ma motivate dagli abissali squilibri socio-economici e commerciali esistenti fra le due realtà che **andranno a confluire nella futura ZLS, nella quale dovranno convivere i 15 paesi UE, ovvero il più grande colosso commerciale del pianeta, con un interscambio globale per un valore di 2.024 miliardi di euro pari a circa il 40 % del commercio mondiale (a cui bisognerà aggiungere quello dei 10 paesi candidati) e i 10 PTM con un interscambio di 280 milioni di euro, (pari a circa il 2% del commercio mondiale), sui quali grava un debito estero complessivo di 249,7 miliardi di dollari. Per altro, gli scambi dei PTM sono doppiamente dipendenti dai mercati UE, con quote oscillanti fra il 40 e il 70%; mentre la quota di scambi intra PTM mediamente non supera l'1,5% Non è casuale che, ad eccezione di Siria e Algeria avvantaggiate dall'export d'idrocarburi, le bilance commerciali dei PTM sono tutte deficitarie**omissis*

comunicato stampa del CNEL**22 Giugno 2010**http://www.newslettercnel.org/comunicato_22062010.php**Cnel: superare criticità area libero scambio euro mediterranea**

Si è svolto questa mattina presso il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro il convegno "Mediterraneo, Zona di Libero Scambio". Il Cnel ha deciso di affrontare questo argomento perché il 2010 è l'anno dell'area Euro-Mediterranea di Libero Scambio, affrontato non senza criticità. Quest'anno, infatti, doveva essere la data limite fissata dal Processo di Barcellona per concludere il capitolo economico e finanziario iniziato con la dichiarazione di Barcellona del 1995. Ma questo processo non esiste più, sostituito dall'Unione per il Mediterraneo, che a sua volta conosce un momento di stasi. Il completamento dell'Area di Libero Scambio è rinviato di un anno, se non, più probabilmente, di un periodo ancora indefinito. Per questo motivo il Cnel ha ritenuto necessaria una riflessione riguardo al paradosso mediterraneo, in considerazione della crescita considerevole di alcuni paesi terzi dell'area. Le considerazioni finali, rispetto alle prevedibili conseguenze che avrà l'Area di Libero Scambio sui processi d'integrazione, soprattutto sulla base dei trattati tra Unione Europea e Stati Arabi, è proprio quella di trovare un accordo per favorire la cooperazione tra gli stessi Stati Arabi e poi con l'Europa. L'Accordo di Agadir potrebbe consentire la creazione di un'Area di Libero Scambio estesa all'Europa, ai Paesi Mediterranei, ma anche ai Paesi Arabi membri dell'Area Panaraba. Passo necessario per relazionare il differente spessore dell'animo cooperandi che si manifesta in Europa e nel Mondo Arabo.

Le argomentazioni dei due documenti riportati, sono da ritenere **fortemente attuali**, poiché trovano piena conferma anche nei contenuti della Conferenza Internazionale: **"L'OSCE e un nuovo contesto per la Cooperazione Regionale del Mediterraneo"** svoltasi a **Roma il 28 Maggio 2012**, presso il Ministero degli Affari Esteri. Dette argomentazioni, portano pertanto a ritenere che, **se le parole hanno un senso**, dalla realtà evidenziata, gli Analisti possono derivare facilmente (conflitti in atto permettendo) che nella **futura Zona di Libero Scambio Euro-Mediterranea, allargata** (rispetto a quanto previsto dal Processo di Barcellona del 1995) **anche ai Paesi Arabi** (già riuniti dal febbraio 1994 nella zona di **Libero Scambio Araba**, istituita dall'**Accordo di Agadir**) è **in gestazione, la più Grande Concentrazione di Interscambi Commerciali del Pianeta**, con un valore, stimabile in **migliaia di miliardi di euro**, sicuramente destinato a superare il **50% dell'intero commercio mondiale !!**, (percentuale deducibile dall'integrazione dei contenuti dei due documenti riportati). Conseguentemente, **nell'Area del Mediterraneo, oltre ad una delle più grandi concentrazioni di interscambi commerciali del Pianeta, "che unirebbe 40 Paesi e 800 milioni di persone"** (1), **verrà anche a determinarsi una delle più grandi opportunità per coagulanti interscambi Sociali e Culturali, atti a favorire l'integrazione tra i Popoli che comporranno la nuova ZLS allargata.**

Il prof. **Paolo FABBRI**, docente di **Semiotica** all'Università di Venezia, già Direttore dell'Istituto Italiano Cultura di Parigi, nel Convegno "Tra cultura e Made in Italy", tenutosi a Bologna il 3 e 4 marzo del 2000 aveva proposto (come riportato dagli atti di detto Convegno) la metafora dei **"ponti abitati"**, sul modello del Ponte Vecchio di Firenze: **"La figura del ponte abitato esprime bene la complessità umana necessaria nella comunicazione tra culture diverse. Per trasmettere la cultura non si può stare al di qua del ponte e neanche al di là, bisogna stare sul ponte in modo dinamico, bisogna appunto abitare il Ponte"**.

(1) Fonte: http://www.confetra.it/it/primopiano/doc_html/60a%20ASSEMBLEA/Discorso%20A.M.%20Artoni.pdf

Le valenze, fortemente simboliche, del Ponte, oltre al Prof. FABBRI, sono ben note alla stessa Unione Europea, avendole **tangibilmente** usate, anche in occasione del “varo” della sua moneta unica, che “*gettò*”, figurativamente, **Ponti verso l’intera Umanità**; infatti, richiamandone vari stili architettonici, **i Ponti sono raffigurati su tutte le banconote dell’euro.**

Le Aree Meridionali del Paese, in generale, e la SICILIA e CALABRIA in particolare, Geograficamente e Storicamente, risultano essere, nel Mediterraneo, il **NATURALE CARDINE FISICO** tra l’Europa, il Nord-Africa ed il Medio-Oriente.

Il PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA, se opportunamente RICONFIGURATO, in funzione degli scopi preposti, può divenire, unitamente al territorio sulle due sponde, ad esso circostante, SIMBOLO ed ESSENZA PULSANTE di detto CARDINE e conseguentemente VOLANO permanente di sviluppo Sociale ed Economico per le Regioni Meridionali del Paese e per l’Italia intera.

Se detta **ECCEZIONALE OPPORTUNITÀ** non verrà disattesa, dalle potenzialità fortemente attrattive del **PONTE RICONFIGURATO**, si ritiene si possano derivare:

- 1) - *“...le certezze operative, di cui il mondo degli Investitori ha bisogno”* (1).... per dar corso ai finanziamenti che, in fase esecutiva (fugando le attuali incertezze di molti) consentirebbero la costruzione (ed anche la sua certa percorribilità.. !!) del Ponte in piena sicurezza, anche con il ricorso (se necessario) all’applicazione di qualsivoglia adeguamento strutturale avanzato, per quanto costoso (2),
- 2) - una conseguente **SVOLTA EPOCALE** per le Regioni Meridionali del Paese, SICILIA e CALABRIA in particolare, atta a consentire, in dette Regioni, **il radicamento di uno SVILUPPO strutturale, duraturo e privo di condizionamenti.**

PARTE 1[^]

LA GENESI NON SOLO PONTEdalle origini alle linee guida.

*Da più di tre lustri, forse per alimentare il necessario bisogno dell’uomo di sognare , pur nelle alterne vicende che il Progetto del **PONTE sullo Stretto di Messina** ha attraversato (e continua ad attraversare), avvalendomi dei contributi di un “Gruppo di lavoro” (pochi amici), coltivo un “**sogno**”, sicuramente ambizioso, che amo definire:*

NON SOLO PONTE

*Ogni componente del Gruppo, per competenza, avvalendosi degli stimoli derivanti dalle evidenziate trasformazioni Politiche, Sociali ed Economiche, Nazionali ed Internazionali, sempre in continua evoluzione, rapportandole al Progetto preposto, ha contribuito a sviluppare tematiche volte ad evidenziare sempre più il rapporto di detti eventi con le **potenzialità e relative valenze del PONTE, oggi latenti, ma atte a riconfigurarli da semplice infrastruttura di attraversamento, (per quanto straordinaria) in occasione (forse l’ultima , in senso assoluto!) di rilancio, di sviluppo e prestigio, per la Sicilia, per la Calabria, per il Sud, per l’Italia.** Il progredire di detti Studi ha portato ad avvalorare sempre più la convinzione, fra i componenti del Gruppo, che il **PONTE, avvalendosi delle individuate potenzialità, localizzabili in TRE AREE STRATEGICHE, risulterebbe, fin da subito, atto ad attrarre ingenti investimenti, che permetterebbero, in tempi brevi il compimento dei necessari approfondimenti e relative verifiche, finalizzati alla introduzione, nel pieno rispetto del progetto definitivo approvato, delle idonee predisposizioni, atte a consentire i successivi***

(1) **Mario Ciaccia** - Oggi Vice Ministro alle Infrastrutture (già Amministratore Delegato e Direttore Generale BII S.p.a. – banca del Gruppo Intesa San Paolo, al Convegno di Catania del 28 Maggio 2010, “**Il Ponte sullo Stretto. La sfida dell’ingegneria.**”)

(2) si pensi, ad esempio, alle **fibre di carbonio**, più costose ma, a parità di peso, anche dieci volte più resistenti dell’acciaio

adeguamenti, gli effetti dei quali, rimuoverebbero i dubbi, di molti, sia sul rapporto costi/benefici, di fatto, allo stato attuale, fortemente vacillante, che di carattere strutturale (vedi Appendice 1).

Ancor più però, la costruzione del PONTE, costituirebbe l'innescò di un VOLANO VIRTUOSO, che oltre a sovvertire, in tempi brevi, il permanente stato di sottosviluppo delle Regioni Meridionali e conseguentemente incrementare l'intera Economia del Paese, determinerebbe, nel medio termine, in funzione della derivante spinta propulsiva - generata dalla conseguente apertura di macroscopici scenari (oggi latenti) - la realizzazione di ben più ambiziosi progetti, oggi in gestazione, finalizzati sia, ad una piena fruizione delle volumetrie, e di quant'altro funzionalmente allocabile sulle strutture dello stesso Ponte, che all'intera infrastrutturazione della Sicilia, destinata a divenire, in funzione del continuo sviluppo delle evoluzioni geopolitiche-economiche citate, hub intermodale, al centro del Mediterraneo e conseguentemente Megalopoli Globale con oltre 5.000.000 abitanti, finanche fisicamente collegabile alle coste del nord Africa.

PARTE 2^

LE TRE AREE STRATEGICHE

Le *valenze* emerse dallo sviluppo delle individuate **potenzialità** risultano appartenere all'ambito di almeno **tre "AREE STRATEGICHE"**, che possono essere così sintetizzate:

1^ - AREA POLITICO/ ECONOMICA – CULTURALE,

intesa come lo studio della potenzialità di configurare il PONTE come FULCRO di una nuova Area di Scambio Culturale e Politico/Economico, fra i Popoli e le Nazioni, in quanto :

- **"PONTE"**, che anche nel linguaggio *semiotico* **"unisce"**, **materializzando fisicamente** il
- **"simbolo"**, già raffigurato su tutti i **"tagli cartacei"** dell'Euro, atto a costituire sicuro **forte richiamo** nell'ambito della **"Unione per il Mediterraneo"**, che vedrà, in quel Mare e sulle sponde che vi si affacciano, l'attivazione di una **Macro Zona di Libero Scambio**, sicuramente **necessitante** di un
- **"luogo fisico"**, oltre che simbolico, **baricentrico nel Mare Mediterraneo**, identificabile con le allocazioni costituibili sia a bordo dello stesso PONTE, (fra le *colonne binate* si stimano infatti potenzialmente fruibili più di 500.000 mc.) che sui due versanti dello Stretto, quello Continentale e quello Insulare.

Dette allocazioni risulterebbero sicuramente idonee ad offrire singolari opportunità di incontro, dialogo, confronto e scambio tra i Paesi dell'U.E. e le diverse culture che si affacciano su quel Mare. Opportunità che, per quei Popoli, risulterebbero peraltro stimulate dalla esistenza, in quei luoghi delle, ancora presenti, antiche comuni radici, preposte ad un coagulo sinergico atto a divenire per quell'ambito, e conseguentemente per l'intera Nazione, volano di Sviluppo e Prestigio.

2^ - AREA SCIENTIFICA / ENERGETICA,

intesa come lo studio, in quel contesto territoriale, della fruizione di una vasta concentrazione, di grandi varietà di fonti energetiche rinnovabili, derivabili dal vento, dal sole, dalle correnti marine e dalla geotermia, che potrebbe generare negli insediamenti potenzialmente allocabili sul Ponte e/o anche nel suo intorno, lo sviluppo di un vero e proprio Laboratorio Internazionale permanente di Ricerca e Sviluppo per la utilizzazione delle Energie Rinnovabili e delle derivanti applicazioni, in un contesto naturale, avente potenzialità uniche nel Pianeta e, come tale, destinato a divenire concentrazione di Eccellenze di risonanza mondiale, con le conseguenti

ricadute sulle Regioni interessate e sulla intera Nazione,ed ancor più, la concreta potenzialità aggiuntiva di produrre in loco notevoli quantità di energia rinnovabile, apportando significativi benefici, sia per la fruizione intensiva dello stesso PONTE (di cui si dirà meglio nella seguente “Area Turistica”) che ai fini di una sua più certa transitabilità in tutti i 365 giorni dell’anno. (1)

3[^] -AREA TURISTICA / COMMERCIALE,

intesa come lo studio della potenzialità di predisporre, (con l’auspicabile supporto di una particolare Super Zona Franca Internazionale, da costituire sul Ponte (di concerto con le finalità dell’AREA ECONOMICA, precedentemente evidenziate) con il patrocinio dell’U.E. e dei Paesi Terzi che si affacciano sul Mediterraneo) la **piena fruizione, a misura d’uomo**, sia dei **siti circostanti il PONTE**, che **della sua stessa struttura portante**, predisponendo, per questa ultima, un attraversamento **pedonale (Promenade attrezzata) anche ciclabile, tapis-roulantes** (opportunamente protetti) e **cabinovie panoramiche, utilizzando, per queste ultime, la percorribilità delle funi paraboliche di sostegno del Ponte** e predisponendo altresì la, già citata, **piena fruizione ricettiva delle volumetrie** (mc.500.000) **allocabili tra le colonne binate**, divenute **torri** servite da **ascensori “con vista”** e ritmate da **terrazzamenti**, anch’essi **panoramici** (2).

Con riferimento alle potenzialità panoramiche delle Torri, **si evidenzia per inciso**, che la Torre Eiffel è alta quasi **300 metri**, e **si registra un ricavo annuo che tende a raggiungere i 100 ML di €**(pertanto, se ne sta ipotizzando l’ampliamento della sommità ai fini di una sua maggiore fruizione panoramica (2)) mentre per la coppia di **colonne binate** di sostegno del Ponte, che raggiungeranno l’altezza **di poco inferiore ai 400 metri**, **ad oggi, non è prevista nessuna fruizione** in tal senso..!!

La destinazione ricettiva di dette volumetrie, sia **Istituzionale: Sedi Diplomatiche, Organismi dell’U.E.**, con annesse **“Vetrine permanenti” di eccellenze Internazionali Mediterranee e non....**, che **Economico/Commerciale: Banche, Assicurazioni, Hotel, Ristorazioni, Outlet....**, **motivando le monolitiche strutture, anche ai fini di una loro più naturale fruizione a misura d’uomo, integrandole fortemente, le valorizzerebbero, rendendole più “pluralmente accettate”,** poiché di poliforme funzione e come tali più contestualizzabili, pur nella loro imponente mole.

Le evidenti complementarità delle valenze che emergono dalle descritte AREE, che sfumandosi nei contorni, tendono a fondersi, fanno ritenere consequenziale lo scaturire di una prorompente sinergia nell’intorno del “Ponte riconfigurato”, atta a farlo identificare come

“POLO STRATEGICO POLIFUNZIONALE”

che, in forza delle pluralità attrattive evidenziate, si avvarrà anche della prestigiosa veste di “CENTRO FOCALE PERMANENTE DI PLURIFORMI CONVERGENZE INTERNAZIONALI “. Dette **convergenze**, con l’ausilio delle direttive definibili da un **“PROGETTO GENERALE DI SVILUPPO”** (da predisporre all’uopo), risulterebbero **interamente veicolabili** e pertanto **atte a creare un indotto**, per quei luoghi della Sicilia e della Calabria in particolare, che hanno attrattive di qualsivoglia natura, per poi estendersi all’intero Paese, in generale.

Le **TRE AREE**, atte a **“riconfigurare”** il Ponte sullo Stretto, risulterebbero altresì **propedeutiche** ed al tempo stesso **complementari**, come precedentemente accennato, di ben più ampi Progetti (oggi in gestazione) :

(1) - A questo fine, con l’apporto di qualificati Esponenti della Docenza del Politecnico di Torino, di concerto con alcuni degli stessi Progettisti del Ponte, sono state accertate le potenzialità per la formulazione di uno specifico Progetto di Ricerca.

(2) – Per maggiori approfondimenti e tavole illustrative si rimanda al documento **“Valenze latenti della vasta Area dello Stretto di Messina – Opportunità di una loro potenziale fruizione derivante dalla, ancora possibile, riconfigurazione del già progettato Ponte sullo Stretto.** Anno 1999 - aggiornamento Luglio 2011.

- 1) - **PROGETTO**, relativo alla **fruizione, ancor più intensiva**, delle due torri del Ponte, di quasi 400 metri di altezza, da utilizzare come veri e propri **grattacieli polifunzionali**, previo l'inserimento delle necessarie ed **ancora possibili predisposizioni**, nel Progetto Esecutivo.
- 2) - **PROGETTO**, relativo alla **"infrastrutturazione dell'intera Sicilia, intesa come hub intermodale del Mediterraneo e conseguentemente Megalopoli Globale di 5.000.000 abitanti"**, comprendente inoltre **l'hub Portuale di Augusta e Pozzallo**, nonché **l'hub Aeroportuale di Enna**.
- 3) - **PROGETTO**, relativo alla **"realizzazione di un tunnel sottomarino per unire l'Europa all'Africa, costituito da 5 gallerie collegate da 4 isole artificiali"**, derivante da uno studio condotto dall'ENEA negli anni 1993/97 (visionabile anche sul sito dalla Regione Sicilia).

Il Volano di Sviluppo, derivante dalla realizzazione del Ponte, (*il cui avvio può avvenire in tempi brevi, poiché si avvale già di un Progetto Definitivo approvato, necessitante solo delle necessarie predisposizioni per permetterne la citata "riconfigurazione"*) potrebbe, con **"effetto domino"**, portare a compimento anche i citati colossali Progetti, che oggi, nell'attuale contesto, sebbene a torto, potrebbero anche essere ritenuti utopistici, ma che di fatto porterebbero all'infrastrutturazione dell'intera Sicilia, che, divenendo **Hub intermodale**, assolverebbe la funzione di **Piattaforma Logistica del Mediterraneo**, come rappresentato nello schema sottoriportato.



PARTE 3[^]

LO STATO DELL'ARTE - già idoneo per l'inizio, fin da subito, di una concreta fase operativa

Come è noto, gli **Investitori Internazionali** (Paesi Asiatici, Paesi Arabi... ma non solo) sono da tempo interessati al Ponte sullo Stretto di Messina, poiché il Ponte costituisce un indispensabile anello di congiunzione del tanto discusso (ma comunque definitivamente confermato dalla UE), **"Corridoio 1"**, che da **Helsinki** giungerà a **Catania**, oltre che a Palermo e conseguentemente ai **porti di Augusta e Pozzallo** destinati, per vocazione, a divenire **Hab portuale** dei **flussi** socio-economici fra **EUROPA, ASIA e AFRICA**.

Detti porti, fruendo, peraltro, di vasti entroterra - unici in Italia per dimensione – ne potranno disporre ampiamente, per stoccaggi e lavorazioni delle merci, **con le derivanti rilevanti ricadute occupazionali**. L'attivazione di detto collegamento costituirebbe, per la SICILIA, l'inizio della sua funzione di ***“hub intermodale e Piattaforma Logistica al centro del Mediterraneo,”*** che diverrebbe, come già evidenziato, **SNODO SOCIO-ECONOMICO di TRE CONTINENTI**, atto ad elargire i conseguenti, facilmente intuibili, macroscopici benefici da esso derivanti. Le **infrastrutture, necessarie e sufficienti**, affinché il ***“benefico flusso”*** abbia inizio, si ritengono pertanto raggruppabili in un **“primo STEP”**, riassunto nel sottostante schema,



e risultano essere:

- **La trasformazione in Hub dei porti di Augusta e Pozzallo (lavori, in parte, già iniziati);**
- **Il completamento del “Corridoio 1” da Napoli a Catania, da estendere fino ai Porti di Augusta e Pozzallo (da iniziare ex novo, a cominciare dalla progettazione preliminare);**
- **La costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina, la più emblematica, ma anche la sola ad essere dotata di “progetto definitivo” approvato e pertanto di potenziale avvio in tempi brevi; pur sempre dopo un aggiornamento finalizzato all’inserimento delle predisposizioni atte a consentirne la “riconfigurazione”, preposta alla fruizione delle TRE AREE STRATEGICHE individuate ed al conseguente benefico “effetto domino” citato.**

Stando però alle premesse, derivabili dall’incontro svoltosi il 17.settembre 2011 (vedi Appendice 2) risulterebbe conseguenza immediata di detto “effetto domino” l’avvio di un **secondo STEP** (che potrebbe addirittura unificarsi con il primo) **comprendente l’hub aeroportuale di Enna e i conseguente collegamento con Catania**, (facente già parte, questo ultimo, del “corridoio 1”- per il

raggiungimento della città di Palermo) come riportato nel sottostante schema.



Gli investimenti necessari per la realizzazione delle opere descritte (oggi solo il Ponte è stimato 8.5 MD di €) sono valutabili nell'ordine di alcune decine di MD di € e potenziali Investitori sono ben consapevoli che i frutti degli investimenti risultano funzione dei tempi certi di realizzazione e del completamento complessivo delle opere incluse nei singoli STEP programmati.

In funzione di ciò, i potenziali Investitori sono però anche perfettamente a conoscenza della già evidenziata **"incompatibilità ambientale" dei luoghi, con la necessità di tempi certi di realizzazione.** Incompatibilità, derivante (come detto nella "introduzione") dalla *permanenza di diffusi "equilibri clientelari" (sia a livello locale che Nazionale) che trovano alimento nella colpevole complicità della lentezza di una "burocrazia", preposta a frapporre ostacoli di qualsiasi natura e specie, al fine di condizionare al mantenimento di detti "equilibri", l'avvio di qualsiasi tipo di Attività Economica, che si traduce in "incompatibilità ambientale", per quelle Attività potenzialmente idonee a determinare, in dette Regioni, concrete forme di SVILUPPO STRUTTURALE".*

Pertanto, detti Investitori, pur essendosi dimostrati, fino a pochi mesi addietro (con l'Italia, già nel pieno della crisi economica) **fortemente motivati per contribuire, con significativi investimenti, alle citate realizzazioni, come chiaramente si evince da quanto riportato nella, già citata, Appendice 2,** da alcuni mesi, **sono indotti a temporeggiare,...** forse in attesa di maggiori garanzie? Detta ipotesi, si pensa trovi riscontro nell'evidente contrasto fra i (poco divulgati o forse meglio dire: deludenti?) risultati della visita del Presidente Monti in Medio Oriente, di fine maggio scorso, con le **premesse e/o promesse** derivanti dal citato incontro, del settembre 2011 (Appendice 2).

Di fatto, le TRE AREE STRATEGICHE, precedentemente descritte, costituirebbero sicuramente, come peraltro intuitivo, un forte incentivo per gli Investitori che potrebbero contare sulle rilevanti potenzialità da esse derivabili che, come anche dimostrabile nel dettaglio, risulterebbero atte, prioritariamente, a modificare sostanzialmente la valutazione economica del Ponte, capovolgendo l'attuale, fortemente penalizzante, rapporto costi/benefici, consentendone conseguentemente la realizzazione in tempi brevi. Ciò nonostante permarrrebbe per gli Investitori l'ostacolo, sicuramente non trascurabile della citata *“incompatibilità ambientale”* che, come la *“Salerno-Reggio Calabria” insegna*, rimane comunque **un deterrente praticamente insormontabile**, dando spazio alla disastrosa ipotesi, da molti detrattori caldeggiata, che porterebbe ad accantonare, per almeno i prossimi decenni, il Ponte sullo Stretto e a **perdere, per sempre**, tutte le derivanti potenzialità di sviluppo e rinascita, per la Sicilia e la Calabria in particolare e per l'intero Paese in generale.

PARTE 4^

L'OCCASIONE DA NON PERDERE

Il piano della Germania, per lo sviluppo e la crescita

Come è noto (*di fatto, se ne è parlato poco e oggi non se ne parla proprio*) il 26 maggio u.s., la Cancelliera tedesca, A. MERKEL, ha presentato il suo *“piano per la crescita”* (vedi Appendice 3)

Sarà un caso ?...nel piano tedesco, si parlava di *“rilancio dell'Europa mediterranea”*, tramite:

- *la sostanziale riduzione degli ostacoli e lentezze della burocrazia, che impediscono o rallentano ogni attività economica;*
- *l'introduzione di speciali zone (zone franche) per le Aree dell'Eurozona più colpite dalla crisi, in cui gli investitori internazionali potranno usufruire di agevolazioni fiscali e regolamentazioni più flessibili.*

Il piano proposto dalla “Cancelliera” Tedesca, si compone anche di altri “punti” che potrebbero far discutere, ma lasciamo al Governo in carica il compito di negoziarli. Le proposte evidenziate, invece, **perfettamente “dialoganti”** con quanto precedentemente esposto, **potrebbero costituire un ulteriore immediato aiuto per l'innescò dell'intero processo descritto e, pertanto, non possono (e non devono) essere ignorate, poiché - dette proposte - necessita vengano rilanciate dai vertici del nostro Governo, poiché, se recepite, fugherebbero gli evidenziati timori degli Investitori internazionali, che risulterebbero ancor più incentivati dalle agevolazioni fiscali, e pertanto la Sicilia, avendo la potenzialità per essere la hub intermodale dell'UE, al centro del Mediterraneo, può (e deve) diventare “zona franca”, trarrebbe enormi vantaggi e nell'immediato, l'intera ITALIA, USCIREBBE DALLA CRISI CON TEMPI DA RECORD.**

Non dimentichiamo che, in ogni caso, si faranno sicuramente avanti **Grecia, Portogallo e Spagna**, e se l'Italia non lo farà, gli Investitori Internazionali saranno attratti da quei Paesi e per le Regioni Italiane che si affacciano sul Mediterraneo sarà praticamente impossibile sostenerne la concorrenza, **ma, ancor più**, dobbiamo essere consapevoli che la **ripetuta volontaria (ed anche colpevole) INERZIA** dell'Italia su detto argomento, sancendone, a livello Europeo, il definitivo disinteresse, rimetterebbe molte cose in discussione e, **con ogni probabilità**, anche il *“tanto dibattuto Corridoio 1”* verrà mantenuto dall'UE, solo sulla dorsale Napoli-Bari-Malta. La Sicilia e la Calabria saranno così *tagliate fuori dai giochi* ed abbandonate definitivamente al loro infelice destino, **caratterizzato da una economia sterile, sancita dal perdurare del clientelismo imperante** che, nel contempo, continuerebbe a condizionare sempre più negativamente, le sorti dell'intero Paese.

DI CONTRO, LA SINERGIA DERIVANTE DALLA DIFFUSIONE, NELL'OPINIONE PUBBLICA, DELL'ESISTENZA DELLE POTENZIALITÀ EVIDENZIATE, DAREBBE VITA, NELL'IMMEDIATO, A QUELLA CONCRETA PROSPETTIVA DI SVILUPPO E DI CRESCITA, CHE CONSENTIREBBE ALL'INTERA NAZIONE, IL SUPERAMENTO, IN TEMPI BREVI, DELLA DRAMMATICA “CRITICITÀ”, OGGI IN ATTO.

APPENDICE 1

..... **NON SOLO PONTE**,anche per un *“ancora possibile”* contributo strutturale.

L'approvazione del **Progetto Definitivo del Ponte sullo Stretto**, avvenuta il 29 luglio 2011, da parte del Consiglio di Amministrazione della Soc. Stretto di Messina, porta a ritenere che, pur non essendosene ancora diffuse le conferme ufficiali, che si siano risolte, in maniera soddisfacente, tutte le **problematiche emerse dal Progetto Preliminare**, **evidenziate** dalle preposte **Commissioni di Controllo**, (1) e **demandate, per la soluzione**, dal *“Parere finale del Consiglio Superiore dei LL.PP.”*, a detto **Progetto Definitivo**..

In attesa che le **individuate soluzioni**, di dette problematiche, **vengano rese pubbliche**, si riporta una delle più emblematiche *criticità* evidenziate dal citato *“Parere finale del Consiglio Superiore dei LL.PP.”* e le inerenti, *perplexità*, avanzate dal “compianto” Prof. Antonio Maria MICHETTI e dall'ing. Andrea CINUZZI, ad oggi, in attesa di risposte rassicuranti da detto Progetto Definitivo, dal quale, l'intero mondo scientifico, attende anche i restanti responsi chiarificatori.

Riparabilità delle strutture (dal: *“Parere finale del Consiglio Superiore dei LL.PP.”*)

*«La riparabilità acquisisce un'importanza progettuale di assoluta rilevanza. Ad esempio in considerazione delle particolari condizioni meteo-marine e delle elevate temperature che permangono su gran parte delle strutture del ponte e per alcuni mesi all'anno, assume particolare importanza il monitoraggio e il controllo dell'evoluzione dei processi di corrosione nei materiali metallici costituenti gli elementi strutturali. **Emerge quindi la necessità di prevedere**, nel caso di un'eventuale accelerazione dei processi di degrado strutturale, dovuti alla corrosione o per eventi eccezionali, **particolari strategie di manutenzione straordinaria, ovvero di sostituzione parziale o totale di elementi strutturali, quale ad esempio i cavi portanti, oltre i pendini**».*

Si riporta il riscontro (a detta osservazione) del Prof. Antonio Maria MICHETTI e dell'ing. Andrea CINUZZI, estratto dall'articolo pubblicato da “L'architetto Italiano” n° 5- gennaio 2005- Mancosu Editore

*“Una tale osservazione appare più che pertinente, tuttavia **non si riesce a immaginare come possa essere effettuata un'operazione di sostituzione parziale o addirittura totale dei cavi tenuto conto del fatto che il sovraccarico accidentale ha intensità modesta** (come vedremo in seguito) **e anche l'assenza dello stesso non è sufficiente a dimostrare la capacità portante dei restanti cavi sotto i soli pesi propri e permanenti portati**”omissis.*

La problematica evidenziata, (apparentemente irrisolvibile) si ritiene invece, che possa trovare soluzione nelle **individuate potenzialità del PONTE RICONFIGURATO**, poiché, **nella fattispecie** (vedi pag. 4) **risultano atte a: “dar corso ai finanziamenti che, in fase esecutiva, consentirebbero la costruzione del Ponte, in piena sicurezza, anche con l'applicazione, se necessario, di qualsivoglia adeguamento strutturale avanzato, per quanto costoso”**(2). Detta RICONFIGURAZIONE, comprenderebbe infatti, la realizzazione di un secondo attraversamento, anche ciclabile, avente le caratteristiche di una “Promenade attrezzata” (AREA TURISTICO COMMERCIALE) i cui **cavi portanti** (e/o la sua stessa **struttura**, realizzabili, se necessario, anche con **fibre di carbonio**) se opportunamente dimensionati e funzionalmente predisposti, si ritiene che, all'occorrenza, possano **costituire un vero e proprio “carro-ponte”**, a servizio delle manutenzioni e/o sostituzioni, anche dei cavi portanti, e dei “pendini” della sottostante struttura principale.

L'evidenziata soluzione, **prioritariamente funzione dell'incremento delle risorse finanziarie, traenti origine dalla RICONFIGURAZIONE proposta**, risulta essere, nel contempo, l'ulteriore conferma della necessaria e improrogabile apertura degli ulteriori vasti scenari, derivabili da detta RICONFIGURAZIONE.

(1) Commissione dei Consulenti ANAS e Delegazione di Alta Sorveglianza delle FS.

(2) Si pensi, alle **fibre di carbonio**, più costose ma, a parità di peso, **anche dieci volte** più resistenti dell'acciaio

APPENDICE 2

STRATEGIE i cinesi in sicilia settembre 2011

<http://www.tempostretto.it/news/strategie-non-solo-ponte-mappa-interessi-sicilia-made-china.html>

NON SOLO PONTE: ecco la mappa degli interessi in Sicilia “Made in China”

Pechino vuole fare dell'Isola una piattaforma logistica infrastrutturale: fari puntati sull'aeroporto di Enna e i porti di Pozzallo e Augusta. Con un occhio attento al fotovoltaico



Lombardo con rappresentanti dell'ambasciata cinese

Sabato, 17 settembre, 2011 - 10:19

L'INCONTRO - Dalla Cina con furore: il Ponte sullo Stretto potrebbe avere gli occhi a mandorla

«Che intenzioni avete in Sicilia?». Così Hilary Clinton ha “indagato” sulle mosse cinesi nella nostra Isola nella sua ultima visita a Pechino. Una domanda interessata, eccome. Perché la Cina si prepara ad una vera e propria invasione in Italia con uno “sbarco” che, in pieno stile americano da seconda guerra mondiale, inizierà proprio sulle nostre coste. L'incontro di ieri tra la società “Stretto di Messina” ed una nutrita delegazione di menti pensanti cinesi nel campo dei trasporti e degli investimenti può essere considerato un “assaggio”, un primo approccio. Certo, avranno pure parlato del know-how italiano messo a disposizione per quella che nelle intenzioni del Governo dovrà essere l'ottava meraviglia del mondo. Ma inutile prendersi in giro: i cinesi non sono venuti qui per “copiare”, loro hanno annusato, parlato, fatto due calcoli. **Loro (i cinesi) vogliono investire sul Ponte.** Che senza capitali privati, in questo caso capitali privati esteri, non potrà mai diventare realtà. Dunque se ne riparlerà e a breve, questo è certo. Ma il Ponte è solo un tassello di un mosaico ben più ampio, che per essere compreso ci costringe a fare un passo indietro a qualche settimana fa, ed in particolare all'incontro avvenuto a Roma tra il ministro degli Esteri Frattini ed il presidente del Fondo sovrano cinese “China investment corporation”, Lou Jiwei. Quello è stato molto più di un approccio: il rappresentante pechinese si è di fatto presentato con una lista della spesa da spavento. «**Noi vogliamo investire in Sicilia e vogliamo partire da qui**», il succo del discorso. Ed eccolo, il “qui”: **Ponte sullo Stretto, aeroporto intercontinentale, rete ferroviaria connesse alle due infrastrutture, completamento dell'anello autostradale, porto di Augusta, porto di Pozzallo, energia fotovoltaica e centro direzionale della Regione.**

Investimenti per miliardi di euro, spiccioli per un “mostro”, la “China investment corporation”, che si è di recente rivitalizzata con una iniezione di capitali da 200 miliardi di dollari, portando il totale a oltre 400 miliardi. **Le infrastrutture sono tutte collegate tra loro, pezzi dello stesso mosaico, appunto.** I porti di Augusta e Pozzallo fanno parte dello stesso disegno e camminano di pari passo. Per Pozzallo i cinesi sarebbero pronti ad investire, in questo caso insieme ai russi, circa 90 milioni di euro. Per quanto riguarda Augusta i primi contatti risalgono a qualche settimana fa. Poco dopo la metà di agosto, una delegazione dell’Autorità portuale di Tianjin, il porto di Pechino, è stata ricevuta per tre giorni dai colleghi dell’Authority di Augusta. E’ stato il passaggio conseguente al “Memorandum understanding” siglato durante la visita di Augusta in Cina che ha, di fatto, sancito la collaborazione tra le due autorità portuali. Si è discusso dell’ampliamento del porto commerciale e del nuovo porto di “transhipment” (il “vero” porto logistico), che sarà realizzato insieme alla bonifica del sito attuale.

C’è poi l’aeroporto della valle del Dittaino, in provincia di Enna, e più precisamente tra i comuni di Centuripe e di Villarosa. Qui la prima ad interessarsi ad uno scalo intercontinentale fu, nel 2009, la holding cinese Hna, pronta a gettare sul tavolo 300 milioni di euro. Già allora si parlava di collegamento con il porto di Augusta (da ampliare) e con l’interporto di Catania. I manager della Hna hanno anche incontrato il presidente della Regione Lombardo, che già sogna ad occhi aperti: l’aeroporto di Enna sarebbe in grado di accogliere, insieme a Fontanarossa, flussi “orientali” per 30 milioni di passeggeri l’anno, con una pista lunga 5 chilometri (come quella di Malpensa) utile ai voli intercontinentali, unico scalo del genere in Sicilia. Perché proprio ad Enna? Perché è il cuore dell’Isola, certo. E perché ad Enna c’è la Kore, l’Università siciliana che più delle altre ha gli occhi a mandorla.

Ulteriore approccio sull’asse Sicilia-Cina si è avuto sul campo delle energie rinnovabili. Nell’ottobre 2010, a Roma, Lombardo e la “China development bank corporation” hanno firmato un “memorandum d’intenti”, individuando proprio nel fotovoltaico il primo obiettivo da raggiungere nell’ottica di una più ampia collaborazione. **Ecco perché, riassumendo il quadro, il Ponte non è che un tassello del mosaico. Ma è il tassello più importante,** un tassello da circa 4 miliardi di euro. «Siamo corteggiati e seguiti da tutto il mondo per questa opera», ha detto ieri Ciucci. E la Cina, in questo momento, sembra avere più strumenti degli altri per corteggiare meglio degli altri.

APPENDICE 3

Un piano Merkel per la crescita europea

Fonte: **ANDREA TARQUINI** – *la Repubblica*

http://www.dirittiglobali.it/index.php?view=article&catid=19:lavoro-economia-a-finanza-nel-mondo&id=33061:un-piano-merkel-per-la-crescita-europea-&format=pdf&ml=2&mlt=yoo_explorer&tmpl=component

Sabato 26 Maggio 2012 09:02 –

Monti: "La ripresa dipende dalla Ue, l'Italia medierà tra Berlino e Parigi" L'idea tedesca è quella di creare zone con sconti fiscali per chi investe dall'estero

BERLINO - In minoranza nell'Unione europea, isolata dal pressing dell'amministrazione Obama e del Fondo monetario internazionale perché Berlino pensi di più alla crescita e non solo al rigore, **Angela Merkel ha approntato il suo piano per il rilancio dell'Europa mediterranea.**

Un piano in sei punti per zone economiche speciali, deregulation a tutto campo del mercato del lavoro, sì ai lavori sottopagati, lotta alla burocrazia.

Il piano è stato anticipato da Spiegel online, proprio mentre si apprendeva che il vertice sul futuro dell'eurozona e dell'euro e sulla preparazione del summit europeo di fine giugno, proposto dal presidente del Consiglio Mario Monti, si terrà dopo il 17 giugno, quindi dopo il secondo turno delle elezioni parlamentari francesi.

E Monti in persona affermava quattro importanti convinzioni.

Cioè, nell'ordine:

- Che un'uscita dal tunnel della crisi c'è ma dipende dall'Europa realizzarla.
- Che la crescita economica a tal fine è essenziale.
- Che gli eurobond alla fine saranno varati, visto che molti governi sono favorevoli.
- Che l'Italia assume un ruolo di "facilitatore" tra la Francia di Hollande e la Germania della Merkel.

Su questo sfondo, i mercati hanno debuttato bene con lievi rialzi, in segno di fiducia verso l'ottimismo di Monti sui tempi di un possibile lancio degli eurobond. Ma poi nel pomeriggio tutte e Borse hanno perso terreno.

La cancelliera vuole proporre appunto un piano in sei punti per l'Europa meridionale, invitandola a istituire, specie nei paesi più deboli come Grecia e Portogallo, zone economiche speciali. Cioè zone franche dove si possa investire senza pagare imposte o quasi. Tali zone esistono ad esempio in Cina, ma con l'alto costo sociale delle condizioni di vita dei lavoratori.

Merkel propone poi in sostanza di mutuare in modo acritico soluzioni e modelli tedeschi, a prescindere dalle differenze di strutture economiche e sociali. Il piano in sei punti prevederebbe: l'instaurazione di vantaggi fiscali per gli investitori stranieri decisi a operare nell'area mediterranea dell'Unione europea. Poi la sostanziale riduzione degli ostacoli e lentezze della burocrazia, che impediscono o rallentano ogni attività economica. In seguito la creazione di un ente in sostanza pubblico che gestisca le privatizzazioni necessarie, con esplicito richiamo al precedente tedesco della Treuhandanstalt, l'agenzia che in modo

spesso discutibile privatizzò l'economia della Germania orientale dopo la riunificazione del 1990. E ancora: mutuare il sistema di formazione professionale duale in vigore in Germania, quindi la formazione scolastica immediatamente seguita da una "Ausbildung" (praticantato professionale) cui poi spesso segue l'assunzione. Di seguito, una flessibilizzazione del mercato del lavoro, sulla scia della riforma dell'articolo 18 secondo le idee del governo italiano. E la creazione di un settore a basse retribuzioni, sotto i livelli contrattuali, pur di strappare più persone al destino nero della disoccupazione.

- **l'instaurazione di vantaggi fiscali per gli investitori stranieri decisi a operare nell'area mediterranea dell'Unione europea.**
- **la sostanziale riduzione degli ostacoli e lentezze della burocrazia, che impediscono o rallentano ogni attività economica.**
- **la creazione di un ente, in sostanza pubblico, che gestisca le privatizzazioni necessarie, con esplicito richiamo al precedente tedesco della Treuhandanstalt, l'agenzia che (in modo spesso discutibile) privatizzò l'economia della Germania orientale dopo la riunificazione del 1990.**
- **mutuare il sistema di formazione professionale duale in vigore in Germania, quindi la formazione scolastica immediatamente seguita da una "Ausbildung" (praticantato professionale) cui poi spesso segue l'assunzione.**
- **una flessibilizzazione del mercato del lavoro, sulla scia della riforma dell'articolo 18 secondo le idee del governo italiano.**
- **la creazione di un settore a basse retribuzioni, sotto i livelli contrattuali, pur di strappare più persone al destino nero della disoccupazione.**