

Silvio Berlusconi è morto tre giorni fa. In questi giorni abbiamo visto e rivisto tutta la sua vita, almeno quella nota, perché l'exprime erdi vite, come sappiamo, ne ha vissute diverse. Dunque, a memoria, se c'è una cosa saltata fuori ad ogni campagna elettorale del centro destra, dove Berlusconi era candidato, questa era sempre il ponte sullo stretto di Messina, o meglio il ponte che dovrebbe unire l'Italia alla Sicilia, Reggio Calabria a Messina. Un'opera mastodontica che Silvio Berlusconi però non vedrà mai, un sogno e suo che non è riuscito a realizzare, un miracolo mancato, ma forse il destino del cavaliere spetterà a tutti noi. Forse nessuno di noi vedrà mai in piedi quell'opera, che a quanto dicono gli esperti, è quasi impossibile e forse inutile da realizzare. Ma perché? Io sono Marco Maesano e ogni giorno, assai macchine sapi di me, provo a ripartire dalle basi per rispondere alla domanda più semplice del mondo. Ma perché?

La storia del ponte sullo stretto è veramente antica. Tralasciando i tentativi, comunque intrapresi anche dai romani, il sogno di unire Calabria e Sicilia comincia prima dell'unità d'Italia e prosegue fino ai nostri giorni. Nel 1870 era nata l'idea di fare un allacciamento pensate sotto marino, tipo la Manica, di 22 chilometri. Il terremoto di Messina del 1908 ha però rapidamente fatto rientrare le ambizioni degli ingegneri dell'epoca.

L'idea torna poi a farsi strada nel 1952 su iniziativa dell'Associazione dei Costruttori italiani in Acciaio, i quali indicarono un ingegnere americano massimo esperto di mettere in piedi il progetto, un'opera che in questo caso mastodontica, che si è scontrata con le condizioni geologiche, le stesse sostanzialmente del terremoto e con la mancanza di una tecnologia

adatta ad un'opera di questo tipo, almeno all'epoca. Nel 1968 lo Stato conferisce locate a Anas alle ferrovie dello Stato e al CNR, l'incarico di acquisire ulteriori elementi di giudizio e di giudizio

circa la fattibilità dell'impresa e nel 1969 il ministero dei lavori pubblici apre un concorso internazionale di idee e le idee arrivano e impartite i soldi, ma il ponte rimane ancora una volta un sogno irrealizzabile. Negli anni 70 e 80 ci riprovano tutti, governo Colombo, Consiglieri, Craxi, governo Andreotti, cambiano le idee, i progetti, i numeri di piloni, i soldi, quelli mai mancati a dire il vero, ma niente, il ponte non parte. Arriva poi Berlusconi, che nel 2001 promette di realizzare l'opera, arrivano i progetti nuovi, appunto nuovi piloni, ma gli anni passano e si arriva al terzo governo Berlusconi, nel 2005 e il 4 novembre di quell'anno, la direzione investigativa antimafia abbette il Parlamento, occhio che a essersi interessato della costruzione dell'opera c'è anche cosa nostra. Nel 2008 torna Berlusconi che ci riprova e questa volta sembra fatta. I lavori cominciano nel 2009 o meglio cominciano i preparativi, qualcosa viene anche fatto, qualche opera diciamo così propedeutica, ma nel 2011 arriva Monti, tempo di austerità e di nuovo salta tutto. L'opera non si fa. Il governo Monti, nella cosiddetta legge di stabilità, stanziò addirittura 300 milioni per il pagamento delle penali per la mancata realizzazione del progetto, proprio come a dire non si deve fare. Nel 2016 poi arriva Renzi e ci ricrede, annunciando, 100.000 posti di lavoro, ma la storia è nota. Nel frattempo arriva anche Conte, che dice valuto senza pregiudizi, come tutto ciò che dice di valutare lui, poi arriva Draghi che per buon gusto sta muto e oggi Meloni. Eccoci, Matteo Salvini, Ministro dell'infrastrutture e dei trasporti, promette. I lavori partiranno entro il 2024. Noi, come dire, non abbiamo motivo di non credergli, almeno non meno di quanto non abbiamo fatto con gli altri, ma a occhio costruire il

ponte sullo stretto di Messina sembra davvero impossibile, o quantomeno molto difficile. Ma perché? A rispondere alla domanda di oggi è Claudio Virno, economista, esperto di investimenti pubblici e collaboratore della voce.info. Questa è la risposta che mi ha mandato.

Rellattivamente al progetto di ponte sullo stretto di Messina, ci sono tre problemati che risolte da decenni e non facilmente risolvibili. Vi è innanzitutto un problema di fattibilità tecnica ben noto per un ponte campata unica che di oltre tre chilometri è quindi il più lungo del mondo. Vi sono innovazioni tecnologiche da portare, vi sono problematiche da affrontare per la prima volta e la possibilità di un fallimento tecnico del progetto. Vi sono poi ben note problematiche

di secondo genere sismiche ambientali che sono state già descritte abbondantemente e hanno portato a una vocitura del progetto definitivo da parte del Ministero dell'Ambiente a suo tempo.

Ciò comporta poi evidentemente danni all'infrastruttura, una volta realizzata, che danni che si traducono in maggiori costi non prevedibili, che possono ovviamente essere anche di entità molto levata, ma il vero problema è rappresentato da problematiche economiche e trasportistiche su cui il decisore pubblico non presta sufficiente attenzione.

Si tratta della carenza di domanda di trasporto per passeggeri e merci che è stata osservata da studi indipendenti, cioè fatti al di fuori degli enti realizzatori, potenziali realizzatori del progetto. Questi studi si dimostra che i costi sono maggiori dei benefici e peraltro anche in previsione la domanda non è destinata a aumenti tali da comportare un bilanciamento con i costi che sono comunque molto elevati, si parla oggi di 15 miliardi di euro.

Questo aspetto è sottovalutato ma è l'aspetto fondamentale perché il decisore e i consulenti del decisore pubblico si basano sull'idea illusoria che la singola infrastruttura rappresenta un volano per lo sviluppo e contribuisca ad aumentare la domanda. Tutto ciò si è rivelato falso nel caso di altre infrastrutture e inoltre una singola infrastruttura di trasporto non può essere sufficiente a innescare una crescita nell'area proprio in considerazione anche del fatto che non vi sono altre efficienti infrastrutture tipo autostrade e ferrovie nella zona.

Quindi è sostanzialmente impraticabile il progetto da questo punto di vista. L'analisi economica non viene fatta o viene fatta in maniera molto parziale dicendo che non è importante perché lo sviluppo vi sarà comunque e questo è falso. Il progetto in realtà viene realizzato come un simbolo da parte del decisore pubblico però non è sostenibile dal punto di vista economico e quindi il problema è sostanzialmente questo. Grazie a Professor Claudio Virno devo dire anche nella voce del professore c'era come dire una certa emozione quando ci ha parlato del ponte sullo stretto perché probabilmente ci ha passato gran parte della sua vita a studiare queste cose e chissà forse anche la nostalgia è presa a lui e il dover ammettere che in fondo poi quell'opera probabilmente non si potrà realizzare. Ora io non voglio sembrare il gufo della mala sorte però oggettivamente ci ha provato veramente in tanti e questa e quest'opera poi di fatto non è mai partita. Sicuramente il nostro sistema come viene chiamato il sistema Italia non ha aiutato la burocrazia tutto quello che vogliamo ma di fatto quest'opera è davvero difficile da realizzare. Peraltro piccola nota polemica non lo faccio mai ma questa volta mi sento di farlo i terremotati di Messina del 1908 molti di quei terremotati vivono ancora nelle baracche la baraccopoli di Messina è una delle più grandi d'Italia ma noi pensiamo a costruire il ponte. Io vi ringrazio per essere rimasti con me anche oggi e come sempre vi do appuntamento a domani. Ciao!

Ma perché è un podcast scritto da me Marco Maisano, riprese e montaggio Giulio Rondolotti,

musicisti originali Matteo Cassi, supervisione tecnica Gabriele Rosi, responsabile di produzione Denny Stucchi, una produzione One Podcast. Stati Uniti, anni 50 siamo in piena guerra fredda, il governo americano è disposto a tutto per debattere il nemico dagli esperimenti con il porridge radioattivo alle iniezioni di plutonio sui soldati fino ad arrivare ad un esperimento che ha dell'incredibile. Operazione Midnight Climax, il bordello psichedelico della CIA, lo puoi ascoltare sull'app di One Podcast e su tutte le principali piattaforme. Una produzione dream and dream per One Podcast.