



Il Ponte sullo Stretto: tra luci ed ombre di un dibattito storico.

Christopher Filippone

Un'analisi di quella che è la situazione del progetto: quello che è stato fatto e quello che potrebbe essere fatto secondo il personale giudizio critico. Opinioni e critiche su quella che è la situazione del Mezzogiorno oggi dopo l'intervento straordinario nell'ottica infrastrutturale.

Storia dell'Intervento Pubblico nell'economia del Mezzogiorno

Sommario

Premessa.....	3
1.Introduzione	4
2.Una breve storia.....	5
3.L’Intervento Straordinario in ottica infrastrutturale	8
4.Il Mezzogiorno d’Italia dopo l’Intervento Straordinario: i problemi delle infrastrutture. 10	
5.Linee guida per il futuro	11
6.Gli obiettivi del ponte.....	13
7.Il progetto	18
8.Analisi SWOT sul Ponte sullo stretto.....	19
9.Possibili scenari alternativi.....	23
10.Critica personale.....	24
11.Conclusioni.....	25
Bibliografia	27
Sitografia	28

Premessa

L'idea di affrontare la vicenda sulla costruzione o meno del "Ponte sullo Stretto" nasce nell'ambito del corso di "*Storia dell'Intervento Pubblico nell'economia del Mezzogiorno*", tenutosi dal professore G. Soriero, nell'anno accademico 2011/2012.

Il tema delle infrastrutture è sicuramente di estrema attualità in particolar modo nel Mezzogiorno d'Italia.

Quando si parla d'infrastrutture, si pensa immediatamente alle autostrade, agli aeroporti, ai porti marittimi, alla rete ferroviaria, ma anche al sistema universitario.

Nel Meridione un'infrastruttura di grande importanza, non ancora realizzata o forse irrealizzabile, è il "Ponte sullo Stretto di Messina".

Il tema del "Ponte sullo Stretto" mi è particolarmente caro, perché innovativo e non del tutto chiarito.

In questo elaborato si andranno ad analizzare gli aspetti peculiari di questo tema, dalla sua storia alla sua convenienza per poi concludere in un'analisi più dettagliati di quelli che sono i progetti alternativi.

1.Introduzione

Nella storia dell' Intervento Pubblico nell'Economia del Mezzogiorno, un posto di prim'ordine spetta con certezza al dibattito sul Ponte sullo Stretto¹.

Anni di dibattito non hanno spento la speranza di realizzare quest'opera, né tanto meno hanno dato garanzia per una sua realizzazione.

A oggi nulla - si fa per dire - è stato fatto. C'è un cantiere, un progetto, ma non c'è esecuzione operativa della grande opera, interrotta più volte a causa delle continue rivolte di gruppi ambientalisti e di ogni altro genere.

Con il susseguirsi degli anni e dei dibattiti per la costruzione dell'opera non c'è mai stata una vera e propria svolta alla situazione. Molto impegno da parte dei governi che non è sfociato in qualcosa di concreto.

Il Ponte di Messina rappresenta il millenario desiderio di avvicinare la Sicilia al resto d'Italia. Tutti quelli che si sono trovati, nel corso della storia, tra Scilla e Cariddi² luogo di miti e leggende, hanno immaginato e sognato un ponte che unisse le due rive dello stretto.

Tuttavia, le particolari condizioni ambientali e orografiche dello Stretto di Messina, il profondo fondale marino, le mitiche correnti marine, i forti venti che s'incanalano nello stretto, la sismicità dell'area, hanno reso ogni progetto di unificazione delle coste una sfida tecnologica fino ad oggi imbattuta nel tempo.

Di seguito, i momenti caratteristici che hanno interessato il collegamento dello stretto di Messina.

¹ Il dibattito sul Ponte sullo Stretto rappresenta un scontro di opinioni che si protrae da anni nei vari governi.

² Città della provincia di Reggio Calabria famose nella storia greca. Scilla e Cariddi nel mito erano considerati due vortici che mettevano in pericolo le vite dei navigatori dello stretto.

2. Una breve storia

La storia del “Ponte sullo Stretto” risale al 251 A.C. ma per nostra comodità analizzeremo quelli che sono stati gli anni più cruciali dall’800’ ad oggi. Molteplici sono state le idee che si sono susseguite nel tempo: dapprima Ferdinando II di Borbone³ nel 1840 delegò un gruppo di architetti per l’elaborazione di un progetto valido per la comunicazione dei due territori da lui governati, che poi abbandonò a causa delle ingenti finanze necessarie per la costruzione del collegamento.

A poco a poco e precisamente nel 1866, a 5 anni di distanza dall’Unità d’Italia (1861), il Ministro dei Lavori Pubblici Jacini incaricò l’ingegnere Cottrau⁴ di studiare un progetto di ponte tra Calabria e Sicilia. Più tardi, nel 1870 l’ingegnere Carlo Navone propose, invece, un progetto alternativo: un collegamento sottomarino di 22 Km. Il progetto prevedeva l’entrata in una galleria a Contesse⁵ e, scendendo a 150 metri, di passare sotto Messina e Ganzirri⁶ attraversando lo stretto fino a Punta Pezzo⁷ e poi risalire a Torre Cavallo⁸. Le vicende che si susseguirono di seguito furono varie, ma solo nel 1921 si tornò a parlare ancora una volta dell’imponente struttura l’ingegner Emerico Vismara, in un Congresso Geografico tenutesi a Firenze, presentò uno studio di galleria sotto lo Stretto di Messina, ma anche stavolta del progetto restò soltanto un ricordo. Trascorsi un po’ di anni, esattamente nel 1969, il Ministero dei Lavori Pubblici con D.M. 134 bandì un "Concorso internazionale di idee" per un progetto di attraversamento stabile stradale e ferroviario dello Stretto.

³ Re delle Due Sicilie dal 1830 al 1859.

⁴ Tecnico di fama internazionale che ideò il progetto del Ponte sulla base di quello girevole di Taranto.

⁵ E’ una frazione del comune di Messina. Situata a sud del centro cittadino, è sede di numerose attività commerciali.

⁶ E’ una frazione del comune di Messina situata a circa 10 Km a Nord dal centro cittadino. E’ una zona caratterizzata dalla presenza di due laghi e dal paesaggio tipicamente marinaro.

⁷ E’ il punto della Calabria più prossimo alla Sicilia e costituisce la punta più a nord del versante calabro dello Stretto di Messina, trovandosi sull’ingresso settentrionale del canale.

⁸ Torre Cavallo è una delle antiche torri d’avvistamento nella zona di Reggio Calabria. Precisamente è situata tra Scilla e Villa San Giovanni.

Furono presentati circa 143 progetti dei quali 125 ad opera di progettisti italiani, 8 americani, 3 inglesi, 3 francesi, 1 tedesco, 1 svedese, 1 argentino e uno somalo. La situazione altalenante non cambiò di molto con gli anni 70', decennio ricco di dibattiti istituzionali anche tra IRI⁹, favorevole alla costruzione del ponte a campate aeree (costruzione classica) e l'Eni¹⁰, favorevole al progetto del ponte di Archimede. Nonostante questo dibattito istituzionale, la proposta di varie soluzioni continuò ad affluire in grande quantità. Il governo Colombo approvò la legge n. 1158 che autorizza la creazione di una società di diritto privato a capitale pubblico, concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia ed il Continente; costituzione avvenuta poi nel 1981 quando viene costituita la Stretto di Messina S.p.A.

Compito della società era di realizzare e gestire la struttura stessa.

E presto il progetto venne presentato; il Gruppo Lambertini¹¹, un anno dopo, illustrò alla neo costituita società concessionaria, Stretto di Messina S.p.A., il proprio progetto di ponte strallato che prevede due piloni in mare¹².

Tuttavia la situazione non sembrò sbloccarsi nemmeno in questa occasione. Con il primo governo Berlusconi, nel 1992, qualcosa sembrò essere in fase avvio, ma come ben si vede oggi, anche questo tentativo fu fallimentare. Infatti, la situazione favorevole alla realizzazione del ponte si concretizzò solo con l'approvazione da parte di Ferrovie dello Stato, dell'ANAS e con l'espressione favorevole del CIPE¹³ che nominò due Advisor: la Steinman int - Gruppo Parson, con il compito di effettuare verifiche sugli aspetti più tecnici, e un ATI¹⁴ capeggiata da Price Waterhouse Coopers, con l'incarico di effettuare degli studi sulle problematiche territoriali, sociali, ambientali, economiche e finanziarie.

⁹ Istituto per la ricostruzione industriale.

¹⁰ Ente nazionale idrocarburi

¹¹ Il Gruppo Lambertini prende il nome dall'Ing. Guido Lambertini che promosse e coordinò un gruppo di ingegneri per partecipare al Concorso internazionale di idee per il Ponte sullo Stretto di Messina bandito dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 1969.

¹² Questa soluzione consente di offrire un ampio varco per la navigazione con tre grandi luci rispettivamente di 600m - 1800m - 600m.

¹³ Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica

¹⁴ Associazione Temporanea d'Imprese.

Con il 2005, infine, si chiuse ufficialmente il bando di gara per l'assegnazione dell'appalto per la costruzione della grande e maestosa opera: gara vinta dall'impresa temporanea Eurolink S.p.A.¹⁵, con un preventivo per costi di costruzioni pari a 3,88 miliardi di euro¹⁶.

La pratica fu fin da subito bloccata da lì a poco, nel novembre dello stesso anno, quando una commissione investigativa antimafia relazionò al Parlamento sulla possibile infiltrazione mafiosa nel progetto "Ponte sullo Stretto".

Con la chiusura dell'inchiesta e la ripresa della fase burocratica, il progetto venne fermato nuovamente l'anno dopo dal neo eletto Presidente del Consiglio Professor Romano Prodi, proprio lui che si era espresso in favore anni prima. Si valutò anche la possibile cancellazione del progetto, ma questo avrebbe comportato il pagamento di una penale per 500 milioni di euro, perciò si decise di lasciare tutto in stand-by.

Con il governo Berlusconi del 2009 il progetto venne rivalutato e ripreso da dove era stato lasciato; nel dettaglio si diede il via esecutivo alla pratica burocratica dell'opera, con la delega alla società Eurolink S.p.A. capitanata dalla Impregilo S.p.A., come all'inizio dei lavori a partire dal gennaio 2010 (già dal dicembre 2009 iniziarono intanto le costituzioni dei primi cantieri).

Dopo varie peripezie, nel 2010 ha visto la luce per la prima volta il progetto definitivo del Ponte sullo Stretto, dopo l'approvazione di un progetto di riqualificazione del Sud della Calabria da parte di Pietro Ciucci¹⁷.

Nonostante tutto, ancora oggi il ponte non è in fase di realizzazione e tutti i cantieri sono fermi con il rischio di cancellazione del progetto con la conseguente attribuzione del pagamento della penale di 500 milioni di euro.

Ad oggi con la caduta del secondo governo Berlusconi d, l'attuale esecutivo tecnico, capeggiato dal Professor Mario Monti, non si pronuncia a proposito dell'opera. Certo non si può nascondere che l'attuale governo debba risolvere problemi di ben altra ed

¹⁵ Aggregato di aziende internazionali che partecipò alla gara di appalto per la costruzione del ponte e capeggiato da Impregilo.

¹⁶ Impregilo, a capo di Eurolink S.C.p.A., si aggiudicò l'appalto per la realizzazione del Ponte sullo Stretto battendo la concorrente Astaldi S.p.A. L'offerta di 3,88 miliardi prevedeva la costruzione dell'opera non oltre i 70 mesi successivi. Il contratto di conferma del preventivo è stato firmato nel Marzo 2006 dal Governo Berlusconi.

¹⁷ Presidente dell'ANAS.

importante portata, ma si spera che in un non lontanissimo futuro qualcosa di concreto possa essere realizzato. La questione Ponte sullo Stretto è stata, dunque, e rimane ancora oggi, uno dei grandi dibattiti per il Mezzogiorno d'Italia.

3.L'Intervento Straordinario in ottica infrastrutturale

L'Intervento Straordinario nel Mezzogiorno ha interessato diversi campi. Tuttavia in questa sede, è interessante analizzare l'effetto della manovra nell'ambito infrastrutturale.

Scopo fondamentale dell'Intervento Straordinario doveva essere il recupero della situazione di svantaggio del Mezzogiorno d'Italia rispetto al Nord in quanto non era riuscito a recuperare lo squilibrio verificatosi durante il '900, caratterizzato dall'emigrazione verso il triangolo industriale Torino-Genova-Milano.

Un ruolo preminente alla base dell'Intervento è stata la Cassa del Mezzogiorno¹⁸, un modello istituzionale costituito da un Ente di diritto pubblico. Questa era finalizzata, nell'ambito infrastrutturale, a dotare il Meridione di grandi opere pubbliche attraverso la realizzazione di grandi "Poli di Sviluppo" e incoraggiando l'industrializzazione.

I campi di attività per i quali la Cassa del Mezzogiorno doveva intervenire erano il settore siderurgico e quello dell'energia.

Numerosi studi si sono dedicati all'analisi delle politiche dell'Intervento, individuando una distinzione tra un primo periodo che si conclude con gli anni '70, e un secondo che si conclude con il ventennio successivo e che sfocia nella chiusura dell'Intervento stesso.

Nel primo periodo, grazie ad investimenti esterni, alla costruzione di numerose infrastrutture e all'Intervento della Partecipazione Statale fu attuata una politica industriale di sviluppo.

¹⁸ La Cassa del Mezzogiorno o Casmez è stata un ente pubblico italiano creato durante il governodi Alcide De Gasperi per finanziare e favorire lo sviluppo economico del meridione d'Italia.

Questa politica condusse a notevoli cambiamenti: come la realizzazione della Riforma Agraria¹⁹ e la costruzione di grandi assi autostradali.

Vennero altresì varati programmi di grandi opere che favorirono la crescita del sistema economico. Un esempio può essere rappresentato dall'Eni²⁰ che grazie alla Partecipazione Statale realizzò importanti iniziative nel settore dell'energia.

La condizione positiva del momento favorì l'insediamento di numerose attività industriali, sollevando, in parte, il Mezzogiorno dal baratro dell'isolamento in cui cadde molti anni prima.

Quanto sperato all'inizio, in fase di costituzione dell'Intervento, tuttavia non si avverò. Non si realizzarono i presupposti per uno sviluppo autonomo del Mezzogiorno che dipese sempre dai trasferimenti pubblici. Questo insuccesso costituisce la premessa di quanto avvenne nel secondo periodo dell'Intervento.

Infatti, tra gli anni '70 e '80, fu adottata una politica del tutto diversa ma inefficace.

Abbandonato il sostegno alle infrastrutture e al sistema industriale, si decise di erogare i finanziamenti in politiche di tipo assistenziale al reddito. Il denaro pubblico venne dunque speso in modo scorretto, ma soprattutto diverso da quanto si era proposta originariamente la manovra. A causa degli sprechi e della sbagliata destinazione dei finanziamenti si entrò in un circolo vizioso di dipendenza dai politici locali, producendo uno sviluppo senza autonomia.

Alla fine degli anni '70, nonostante gli interventi avvenuti grazie al pacchetto Colombo²¹ in ambito infrastrutturale, nulla sembrava essere cambiato.

Da lì a poco, nel 1984, la Cassa del Mezzogiorno fu convertita dapprima in Agenzia per il Mezzogiorno (precisamente nel 1986) e poi in Dipartimento per il Mezzogiorno. Nonostante tutto, la dotazione infrastrutturale, la produttività del lavoro e la presenza di servizi pubblici all'inizio degli anni '90 costituivano ancora motivo di divario con il Nord d'Italia. Si è per questo deciso, anche grazie al contributo del partito comunista, di porre fine all'Intervento Straordinario nel Mezzogiorno nel 1993.

¹⁹ Celebre riforma che aveva il compito di espropriare i terreni ai grandi proprietari per redistribuirli tra i ceti meno abbienti.

²⁰ Ente Nazionale Idrocarburi.

²¹ Il governo predispose questo "Pacchetto" comprendente una serie di provvedimenti che prevedevano la realizzazione dell'Università a Cosenza, insediamenti industriali a Gioia Tauro con il quinto centro siderurgico, a Saline Jonio e a S. Leo con gli impianti della Liguigas, a S. Eufemia con la SIR di Rovelli e a Castrovillari con un'industria tessile.

Dalla chiusura di questo Intervento, arrivò un cambiamento nel Mezzogiorno; più responsabile, più autonomo.

Dal 1993 si diede inizio a una serie di interventi ordinari che avevano come obiettivi: la realizzazione di infrastrutture materiali e immateriali, la valorizzazione dei sistemi locali di impresa e il rafforzamento dei patti territoriali e degli incentivi di compensazione.

4. Il Mezzogiorno d'Italia dopo l'Intervento Straordinario: i problemi delle infrastrutture

Come sappiamo con il 1993 si pone fine all'Intervento Straordinario nel Mezzogiorno. Dunque una fine questa annunciata, preparata e accompagnata dalla formazione di una grande coalizione politica contraria al mantenimento di quella che, ormai, viene visto come un costoso modello di sviluppo. Le regioni meridionali accusano un grande calo in seguito all'eliminazione dell'intervento; si registra una caduta nel settore degli investimenti e del tasso di crescita. La crisi è, inoltre, accentuata anche dai ritardi nell'avvio dei principali strumenti del nuovo intervento per lo sviluppo.

Il campo delle infrastrutture (non a caso il Ponte sullo Stretto) è uno dei settori che hanno conosciuto un calo non indifferente dopo la fine dell'intervento straordinario. Tuttavia è da registrare la grande potenzialità infrastrutturale presente nel Mezzogiorno d'Italia non saputa sfruttare o sfruttata male.

Dalla fine dell'intervento è curioso notare come le mancanze infrastrutturali del Mezzogiorno hanno coinciso con la mancanza di Intervento Pubblico. Nonostante questo, varie stime e studi, hanno dimostrato che il Mezzogiorno ha ricevuto una porzione importante della spesa pubblica nazionale in investimenti pubblici, specialmente durante il Regno d'Italia²² e durante il secondo dopoguerra. Tutto ciò non vuole essere una provocazione, perché le infrastrutture sono presenti nel Sud d'Italia, ma non sono sufficienti per dare inizio ad un movimento in sviluppo.

²² Con Regno d'Italia si intende lo stato monarchico la cui sovranità territoriale ha riguardato, in periodi diversi, una parte ragguardevole, o la totalità, della regione geografica italiana. In Italia si sono infatti susseguiti diversi regni, i primi dei quali risalenti al Medioevo e successivamente durante la dominazione straniera. L'ultimo, il Regno di Sardegna, ha dato vita allo Stato attualmente coincidente con gran parte della penisola italiana.

Basti pensare al porto di Gioia Tauro, al sistema stradale e autostradale (che in verità è molto incompleto), e ai sistemi aeroportuali (vedi porto di Lamezia, di Crotone, e quello dello stretto di Reggio Calabria).

Sembra proprio che non manchi nulla; con il pacchetto Colombo è stato creato un Polo Siderurgico nell'area industriale di Lamezia (area Ex Sir- Neo Area Benedetto XVII), che ha smesso di lavorare negli anni '90 con conseguente cassa integrazione di centinaia di lavoratori, ma anche altri provvedimenti nel campo industriale che non hanno avuto vita lunga ma che brevemente hanno dato lavoro a migliaia di operai.

Insomma storie di successo e d'insuccesso come quello del "Ponte sullo Stretto", che sembra essere destinato all'archiviazione.

5. Linee guida per il futuro

E' da premettere un fatto: a Bruxelles²³ non ci ha mai creduto nessuno al progetto di rivalutazione del Sud d'Italia, forse perché non convince o forse perché mancano i fondi. A dirla tutta la seconda possibilità è la più accreditata, basti pensare al giudizio Ue sul progetto: *"...se l'Italia vuole costruire il ponte lo finanzi da sola"*²⁴. Con la pubblicazione delle linee guida delle grandi reti infrastrutturali nel campo dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, il progetto del Ponte sullo Stretto finisce definitivamente nel cestino. Non c'è n'è, infatti, traccia nella lista delle priorità strategiche delle grandi reti trans europee per il periodo 2014-2020. Per quanto riguarda l'Italia si parla dei collegamenti ferroviari Napoli-Bari, Napoli-Reggio e Messina-Palermo. Ma del ponte nemmeno l'ombra. A togliere ogni dubbio sulla situazione è stato Sim Kallas, attuale commissione Ue ai Trasporti, il quale ha affermato che l'Europa non prenderà alcuna decisione in merito al Ponte sullo Stretto in quanto considerato "progetto di poco conto". Questo significa che se l'Italia vuole il Ponte, allora dovrà provvedere personalmente a finanziarlo oppure escogitare qualcosa di alternativo. Trovare una soluzione alternativa non è cosa semplice specialmente nel caso di un progetto come il Ponte che richiede una somma esorbitante, e che, come risaputo, il

²³ È la sede del Parlamento europeo.

²⁴ Cit. Sim Kallas

bilancio dello Stato italiano non può elargire. Si è arrivati, dunque, a una scelta senza dubbio insolita. Infatti l'Ex ministro Altero Mattioli, prima della caduta del governo Berlusconi aveva affermato che il Ponte sullo Stretto, essendo una priorità essenziale per lo sviluppo del sistema dei trasporti dell'Italia, sarà realizzato interamente con fondi privati. Attualmente essendo, però, la situazione in stand-by non si può dire quale sarà il destino del progetto. Situazione in stand-by a causa delle dimissioni del governo Berlusconi e della nomina del nuovo governo provvisorio di Mario Monti che ha posato la sua attenzione su un problema più propriamente economico che infrastrutturale lasciando in sospeso la questione "Ponte".

Tuttavia, è insolito notare che vista la vitale importanza del progetto per i trasporti italiani ed europei individuata dal ministro Matteoli, la Commissione europea non ha riservato nemmeno un euro dei 50 miliardi destinati alla realizzazione delle grandi reti trans europee, di cui 31,7 destinati solo ai trasporti(il resto dei fondi andrà a finanziare le reti energetiche e delle telecomunicazioni, in particolare riguardanti la rete internet a banda larga). Le reti trans europee, tecnicamente definite TEN-T, sono un network fatto di assi prioritari ferroviari, marittimi, portuali e telematici con il compito di collegare tutta l'Europa, per cui la mancata costruzione del Ponte creerebbe una mancanza in questa rete. Malgrado questa mancanza, l'Europa non accenna a una soluzione al problema.

Dunque è chiaro che, se Roma non mette il resto allora l'Europa ritirerà i propri fondi stanziati per il progetto. E' quello che si sta rischiando anche con il corridoio V Lione-Trieste. Al di là della battaglia in Val di Susa²⁵, l'Italia sta rischiando di perdere seriamente l'aiuto Ue per l'assenza di fondi nazionali stanziati da parte dei privati, ma anche a causa dell'incapacità delle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia di trovare un accordo su dove far passare i binari al loro confine. Nonostante il rischio, l'ex Ministro Matteoli ha promesso che saranno trovati i 9 miliardi di euro necessari per il Ponte sullo Stretto. Ci si domanda quindi se anche questo progetto rischierà di

²⁵ Ci si riferisce alla situazione della Tav che in Val di Susa rischia di essere sabotata dai movimenti no Tav.

perdere le sue basi finanziarie a causa dell'incapacità nella ricerca dei finanziamenti privati necessari. E' da ribadire ancora un fatto alquanto strano. Da quando l'Italia è entrata a far parte dell'Unione economica Europea questo ha causato una sorta di rallentamento che ha rovesciato la tendenza degli anni passati. L'Italia ha visto eccezionali periodi di crescita imponente (un esempio può essere il boom economico '58-'63), con l'affermazione della nostra nazione tra il gruppo delle più grandi potenze industriali. Sembra, dunque, che dopo l'abolizione dell'Intervento Straordinario, il Mezzogiorno sia stato lasciato alla deriva in balia delle onde.

6.Gli obiettivi del ponte

Il Ponte sullo stretto può essere considerato come uno stimolo allo sviluppo del Sud. Al momento, però, esso rappresenta indubbiamente l'anello mancante per la rivalutazione di un territorio troppo trascurato dalle istituzioni.

Con la costruzione del Ponte si spera di poter dare il via a una serie di meccanismi positivi che cambierebbero nettamente, in meglio, il settore dei trasporti e dei collegamenti Sicilia-Continente, sia per quanto riguarda il trasporto su gomma che il ferroviario.

I benefici sarebbero innumerevoli: dall'aumento occupazionale specialmente per quanto riguarda la manutenzione del ponte oltre all'occupazione dovuta alla costruzione stessa dell'opera. Si stima che nei sei anni di cantiere, all'incirca 13.000 lavoratori saranno involuti nella realizzazione dell'infrastruttura. Già questo non è poco perché, come risaputo, la piaga caratterizzante il Sud Italia è la mancanza di occupazione stabile, e come detto in caso di realizzazione dell'opera, ne sarebbe garantita la continuità per qualche anno.

Altro versante è il rilievo che sarebbe attribuito al territorio siciliano da parte dei turisti, i quali eviterebbero le interminabili file per imbarcarsi sui traghetti con conseguente miglioramento nell'apprezzamento del territorio.

Ancora, si avrebbe la rivalutazione del Sud d'Italia come territorio in cui compiere degli investimenti proficui, perché ricco di risorse umane e non solo.

Insomma, un'aspirale positivo che creerebbe i presupposti per un futuro migliore, e sicuramente felice per questa terra.

Per meglio capire quelli che potrebbero essere i risvolti della costruzione sono qui riportati alcuni dei risultati di uno studio effettuato sul progetto.

Le stime effettuate, riportano la situazione ideale che si verificherebbe nello scenario con il Ponte(ipotesi di costruzione del progetto) che nello scenario senza Ponte(ipotesi "do-nothing" o Multimodale²⁶). In dettaglio, gli studi sono stati condotti sulla proiezione di tre orizzonti temporali ed in funzione di opposti scenari di crescita dell'economia del Mezzogiorno.

In particolare gli studi sono stati fatti per verificare il vero impatto che avrebbe la costruzione del ponte, ma di qualsiasi altra soluzione, sulle seguenti criticità:

- Elevati tempi di attesa agli imbarchi e lunghi tempi per le manovre di ricomposizione dei convogli ferroviari;
- Insoddisfacente rapporto domanda/offerta di punta sulle navi;
- Congestione stradale agli approdi e nelle aree di accumulo.

Gli orizzonti temporali dello studio sono il 2012, 2022, 2022 e gli aspetti sulla dinamica della domanda sono stati valutati in ipotesi di alta e bassa crescita economica.

²⁶ In caso di costruzione di soluzioni alternative

Tabella 1 - Scenari di crescita economica del Mezzogiorno (fonte: Advisor)

Scenario	P.I.L. medio annuo dal 2001 al 2011	P.I.L. medio annuo dal 2012 al 2032
Alta crescita economica	3,8 %	2,8 %
Bassa crescita economica	1,8 %	1,0 %

Tabella 2 - Dinamica della domanda nello scenario con il Ponte (fonte:Advisor)

Bassa crescita	1999	2012			2022			2032		
	Totale	Ponte	Traghetti	Totale	Ponte	Traghetti	Totale	Ponte	Traghetti	Totale
Moto	23	25	100	35	27	107	38	30	12	42
Auto	630	546	212	759	586	228	818	648	252	900
Bus	70	86	13	99	90	13	10	10	15	11
Autocarro	332	329	492	378	363	543	416	400	59	460
Treni	58	70	-	70	74	-	74	78	78	-

Alta crescita	1999	2012			2022			2032		
	Totale	Ponte	Traghetti	Totale	Ponte	Traghetti	Totale	Ponte	Traghetti	Totale
Moto	23	31	122	4	40	157	56	19	19	69
Auto	630	680	2648	94	882	343	1225	1139	443	1582
Bus	70	96	14	1	13	20	15	16	25	19
Autocarro	332	413	617	47	540	808	621	702	104	806
Treni	58	88	-	88	10	-	10	13	-	13

Fonte – Advisor

Tabella 3 - Dinamica della domanda nello scenario "Multimodale" (fonte:Advisor)

Alta crescita	1999	2012	2022	2032
Moto	237	350	439	552
Auto	6299	8716	11107	14272
Bus	70	93	121	155
Autocarri	3328	4647	6024	7828
Treni	58	80	94	118

Bassa crescita	1999	2012	2022	2032
Moto	237	292	315	339
Auto	6299	8084	7505	8227
Bus	70	79	82	91
Autocarri	3228	3705	4051	4467
Treni	58	64	66	68

Nonostante l'anzianità di questo studio che risale al 2003, data di presentazione iniziale del progetto, viene ben messo in evidenza il risultato che il ponte, come i suoi progetti alternativi possono raggiungere.

Le analisi condotte mettono in risalto un dato certamente di non poco conto; infatti, il 40% delle 52.000 persone che attraversano ogni giorno lo Stretto, sarebbero interessati ad un attraversamento meno costoso e stabile, mentre il restante 60% o non si esprimono in merito in quanto adoperano mezzi di trasporto come aeromobili per lunghi distanze oppure semplicemente non sono interessati in quanto le loro necessità di breve percorso sono soddisfatte dal servizio traghettale.

Per quanto riguarda il versante della domanda merci, si evidenzia che rispetto alle 252.000 tonnellate trasportate ogni giorno nel continente soltanto una piccola parte potrebbe usufruire dell'attraversamento sul ponte poiché la maggior parte della domanda è evasa via mare.

Tuttavia la domanda temporale dei passeggeri mostra una sostanziale crescita nella preferenza del trasporto aereo e un calo di quello con automobili e motocicli; con riferimento al trasporto merci, invece, si ha un trend evolutivo in crescita per quanto riguarda il trasporto ferroviario che sarebbe favorito sempre più attraverso la linea ferroviaria progettata con Ponte sullo Stretto.

Domanda di passeggeri Sicilia-Continente

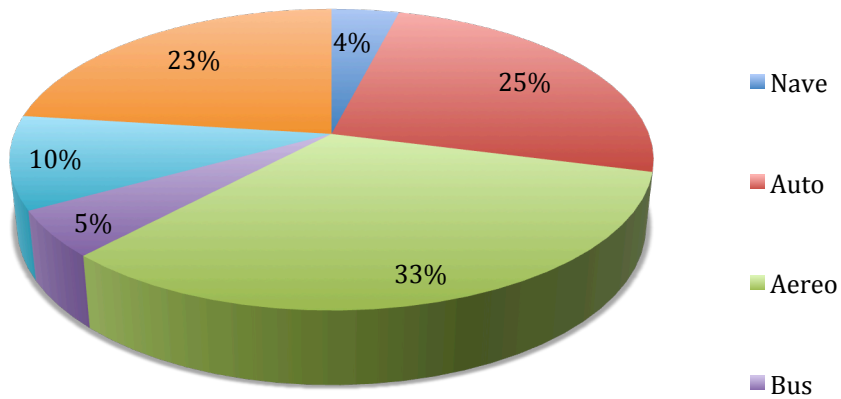


Grafico 1- domanda passeggeri sicilia-continente (Fonte: Advisor)

Domanda di merci Sicilia -Continente

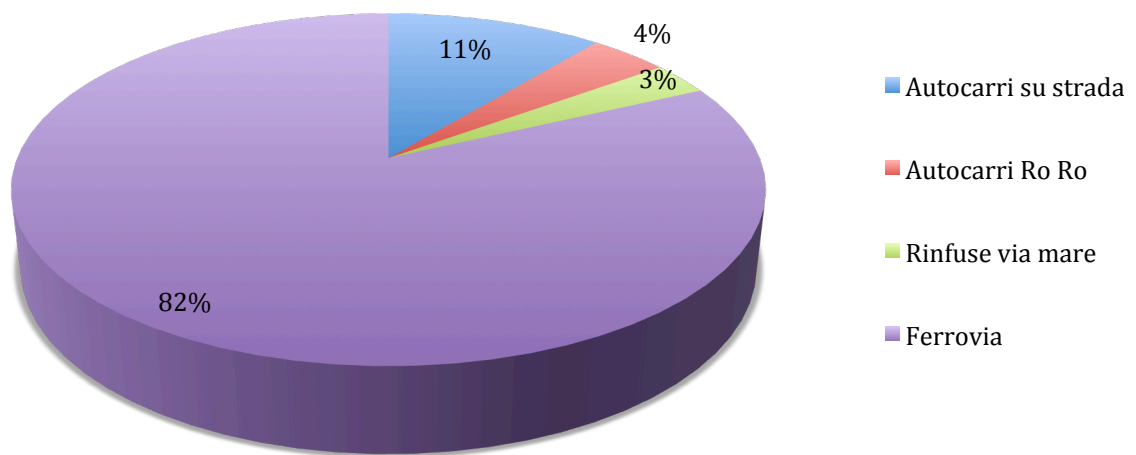
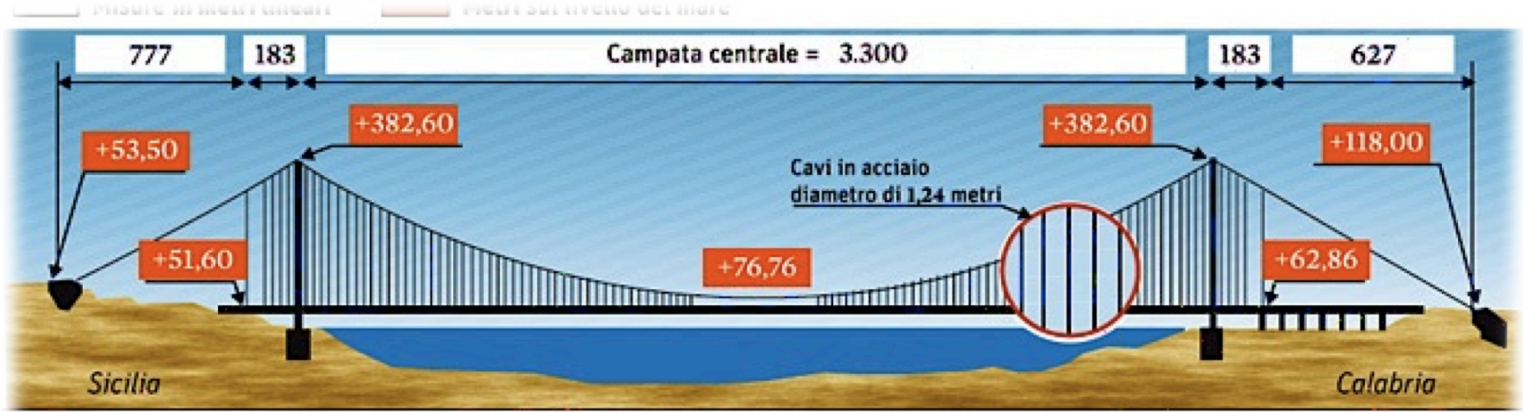


Grafico2- Domanda merci Sicilia-Continenti (Fonte: Advisor)



LE TAPPE

1866 Prima mossa Il ministro Jacini dà l'incarico per il progetto	1968 Progetto internazionale Anas, Fs e Cnr studiano l'opera	1971 Legge 1158 Varata per costituire la società di progettazione e gestione del Ponte	1981 La società Costituita la Stretto di Messina Spa	2005 La gara Impregilo si aggiudica la gara come general contractor	2007 Lo stop Il Governo Prodi decide che l'opera finisca nell'Anas
--	---	---	---	--	---

2008 La ripartenza A maggio Berlusconi annuncia il riavvio e stanziava 1,3 miliardi	2009 I contratti A settembre ripartono i contratti con Eurolink e Parsons
--	--

I PROSSIMI PASSI

Dicembre 2009 Realizzazione variante ferroviaria di Cannitello (30 milioni di euro)	Entro il 2010 Avvio altre opere (800 milioni di euro)
Dicembre 2010 Approvazione del progetto definitivo	Dal 2015 al 2017 Slitta il completamento del Ponte

IL COSTO

Da 6,1 ➔ a 6,3 (miliardi di euro)

(fonte: dadietroilsipario.blogspot.com)

7. Il progetto

Il progetto del Ponte sullo Stretto prevedeva originariamente un investimento pari a 4,84 miliardi di euro, cifra questa ripetutamente modificata.

Lo scenario prevede la costruzione di un ponte sospeso a campata unica.

La lunghezza della struttura è stimata intorno alle 3660m.

La struttura portante del Ponte sarà realizzata in acciaio e sarà composta da tre cassoni indipendenti, sarà largo 60 metri e conterrà 6 corsie autostradali e 4 corsie ferroviarie.

Da una stima previsionale si è giunti a conclusione che in media potranno circolare sul Ponte all'incirca di 140.000 auto e 200 treni al giorno.

Il sistema di sospensione sarà sorretto da 4 enormi cavi disposti su due coppie con la lunghezza di circa 5300m e partiranno dagli ancoraggi situati in Sicilia e Calabria su due torri alte 376 m l'una.

Il progetto è stato redatto per resistere a forti scosse di terremoto fino ad un magnitudo di 7,1 gradi della scala Richter, e sarà capace di resistere a venti con velocità superiore a 216 chilometri all'ora. Questi pregi sono dovuti alla struttura flessibile e non rigida del ponte, che costituisce la fonte della sua durata e resistenza. La vita del ponte è stimata per 200 anni.

Per quanto riguarda gli imbocchi: per la Sicilia sarà situato in un'area contigua alla periferia nord di Messina, mentre per la Calabria sarà situato in un'area della periferia nord di Villa San Giovanni²⁷.

Naturalmente il progetto non prevede la sola costruzione dell'opera, ma anche un adeguamento della rete autostradale e ferroviaria per renderla adatta al collegamento col Ponte stesso. Nel dettaglio saranno realizzati collegamenti stradali all'aperto e in galleria per circa 24 chilometri per ogni sponda, adeguamenti della rete ferroviaria per 36,5 chilometri per sponda.

Infine, non è da sottovalutare l'aspetto dell'impatto ambientale previsto con la costruzione dell'opera, giacché ne è stata stimata la diminuzione di circa il 25% rispetto al progetto originario del 1992, e un risparmio di 12.750.000 di tonnellate di legna in trent'anni rispetto al traghettamento.

8. Analisi SWOT sul Ponte sullo stretto

L'analisi SWOT²⁸ è un'analisi di tipo manageriale condotta per determinare la convenienza di un determinato progetto. Esso si articola in un prospetto all'interno del quale troviamo la comparazione tra punti di forza e di debolezza e tra opportunità e minacce. In questo caso però interessa l'analisi SWOT in campo urbanistico; cioè un'analisi del contesto settoriale o territoriale in cui si andrà a realizzare una

²⁷ Città in provincia di Reggio Calabria che ha conosciuto un grande sviluppo grazie all'area portuale in cui transita la maggior parte del traffico traghettale.

²⁸ L'analisi SWOT, conosciuta anche come Matrice SWOT, è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di *forza* (Strengths), *debolezza* (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un progetto o in un'impresa o in ogni altra situazione in cui un'organizzazione o un individuo deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo. L'analisi può riguardare l'ambiente interno o esterno di un'organizzazione.

determinata opera, nel nostro caso, il Ponte sullo Stretto. Si andranno dunque a determinare le opportunità e i rischi inerenti all'area geografica di riferimento.

L'analisi SWOT, in generale, è utile per rilevare:

- I principali fattori che potrebbero influenzare la riuscita di un determinato progetto;
- Ipotetici progetti alternativi;
- La coerenza del progetto con l'ambiente circostante.

Il Piano Direttore del progetto considera il progetto "Ponte sullo Stretto di Messina", strategico per la nostra penisola, ma in particolar modo per le regioni Calabria e Sicilia.

Nel proporre il progetto, sono stati messi in evidenza i problemi attuali del sistema traghettale, il quale, secondo quanto affermato in uno studio di fattibilità, metterebbe a serio rischio l'economia, il sistema sociale e ambientale dell'area con conseguente necessità di un adeguamento.

Lo scenario messo in evidenza dall'analisi è complesso. Sebbene il progetto sia molto voluto i rischi sono tanti: per il territorio, per i cittadini dell'area, per l'economia stessa.

Ora, secondo quanto abbiamo sopra affermato, il governo tecnico sembra non volersi sbilanciare, nemmeno dopo una lettera indirizzata al Presidente del Consiglio Monti da parte del Presidente della regione Calabria Scopelliti, in cui si esprime la preoccupazione per questo Sud che ha la necessità di crescere e svilupparsi.

Tabella n.3: Un'ipotesi di analisi Swot del Ponte sullo Stretto.

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> • Il Ponte è presente nel Piano Direttore regionale Trasporti ²⁹ come opera necessaria; • Il sistema autostradale permette il collegamento grazie al recente potenziamento; • Ottima copertura del sistema aeroportuale regionale; • Presenza di normative regionali, nazionali e internazionali vincolanti in tema di protezione del suolo; di tutela del paesaggio e di protezione ambientale; • Territorio regionale caratterizzato da infrastrutturazione medio/bassa. • Posizione strategica della regione Sicilia al centro del Mediterraneo; • Finanziamento del progetto con il metodo del Project Finance; i fondi necessari saranno forniti interamente dai privati. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento delle superfici artificiali e rischio di impermeabilizzazione del suolo; • Bassa efficienza del trasporto pubblico locale; • Presenza di squilibrio nello sviluppo del sistema di trasporto tra la costa e l'interno della regione, con presenza di disagi nel collegamento con le aree collinari e montane; • Sistema ferroviario inadeguato • Aumento, delle emissioni di gas serra, dell'inquinamento atmosferico e acustico causati dal sistema dei trasporti e della mobilità; • Ritardo nel raggiungimento degli obiettivi di Kyoto³⁰; • Aumento delle patologie causate dall'inquinamento atmosferico; • Scarsa qualità del sistema stradale e conseguente pericolosità • Vulnerabilità delle reti in relazione al dissesto idrogeologico³¹ • Anzianità del parco veicolare • Insularità ³² • Mancanza di un'apertura decisiva al sistema economico EuroMediterraneo; • Mancato riconoscimento da parte dell'Europa del progetto italiano. • Continui ritardi all'inizio della costruzione dell'opera dovuti ai dibattiti e attualmente alla decisione di non

²⁹ Il Piano Direttore costituisce lo strumento programmatico regionale finalizzato ad orientare e coordinare le politiche di intervento nel settore trasportistico, in coerenza con gli indirizzi di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione Siciliana, ed a perseguire obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti.

³⁰ E' un'associazione per la preservazione della situazione climatica mondiale.

³¹ Il dissesto idrogeologico è l'insieme dei processi morfologici che hanno un'azione fortemente distruttiva in termini di degradazione del suolo e quindi indirettamente nei confronti dei manufatti. Esso comprende tutti quei processi a partire dall'erosione superficiale e sottosuperficiale fino agli eventi più catastrofici quali frane e alluvioni.

³² Senso di appartenenza a un'isola, che si riflette sulla mentalità o sull'opera artistica e culturale degli abitanti dell'isola stessa.

	pronunciarsi da parte del governo tecnico.
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> • Si potranno ridurre i consumi energetici e le emissioni inquinanti del sistema di trasporto traghetti favorendo il passaggio verso forme di trasporto collettivo e l'efficienza logistica e organizzativa delle reti; • Migliorare la sicurezza delle reti di trasporto e ridurre il tasso di incidenti; • Favorire lo sviluppo dell'economia del Mezzogiorno; il Ponte è l'anello mancante di questo sviluppo; • Migliorare la situazione occupazionale del Mezzogiorno; • Numero di turisti maggiore ogni anno; minori frustrazioni dovute attese dei traghetti; • Incrementare l'efficienza del trasporto pubblico locale e sostenere sistemi a basso impatto ambientale; • Migliorare l'accessibilità delle aree interne, svantaggiate e marginali intervenendo sulle reti secondarie ferroviarie e stradali; • Recupero del gap infrastrutturale³³ anche tramite interventi di riqualificazione funzionale del patrimonio viario esistente; • Migliorare il sistema ferroviario; non si smonteranno più i treni per imbarcarli sui traghetti; • Incrementare la quantità di merci che attraversano lo Stretto. • Diminuire l'inquinamento marino dovuto ai traghetti. • Migliorare la situazione di rischio idrogeologico della zona. 	<ul style="list-style-type: none"> • Incremento produzione gas serra e inquinamento atmosferico; • Cambiamento climatico e probabile desertificazione dell'area; • Incremento dell'inquinamento acustico; • Mortalità da trasporto causa incidenti; • Possibile infiltrazione mafiosa nel progetto. • Priorità diverse dalla costruzione del Ponte presenti nell'area; • Sfiducia della popolazione; • Mancanza delle infrastrutture accessorie necessarie; • Autostrada A3 improponibile nell'orizzonte del Ponte; • Presenza di progetti alternativi; • Rischio di veder abolito il progetto, con conseguente destinazione dei fondi al potenziamento delle altre infrastrutture.

³³ Ci riferiamo al divario Nord-Sud dal punto di vista delle infrastrutture.

Lo studio effettuato tramite l'analisi SWOT non vuole avere il pretesto di corrispondere a verità, ne tantomeno di fornire le giuste motivazioni alla costruzione o non dell'opera. E' un studio effettuato obiettivamente analizzando lo scenario reale.

9.Possibili scenari alternativi

La realizzazione di un collegamento tra le regioni Calabria e Sicilia è stata motivo di accesi dibattiti.

Molti sono stati i progettisti che si sono immolati nella definizione di progetti alternativi per il soddisfacimento d'interessi contrapposti affinché un collegamento potesse essere costruito.

In particolare i progetti alternativi possono essere suddivisi in alcune categorie: progetti concernenti la costruzione di tunnel, che prevedono la costruzione di attraversamenti aerei e progetti che prevedono idee non convenzionali.

Tra i progetti che prevedono la costruzione di tunnel, si hanno: il **tunnel sottomarino** realizzato mediante dei tubi sommersi la cui profondità è regolata contrastando la spinta idrostatica sul peso della struttura, sia a vuoto che a pieno carico; ma anche il **tunnel sommerso** basato sul principio di Archimede. La struttura prevede la costruzione di un tunnel a forma di lente biconvessa costruito nel punto in cui il mare è più profondo e sono presenti minori correnti marine.

Nei progetti ad attraversamento aereo è possibile annoverare: il **ponte idrostatico** costruito con travature e pile metalliche poggiate su puntoni galleggianti; il **ponte flessibile** che non potendo né emergere né affondare non sarebbe soggetto all'influenza dei moti sismici, della corrente e del vento. Il progetto prevede la costruzione di un ponte/tunnel di 3300m e suddiviso in 3 campate. Tuttavia c'è da dire che la flessibilità è prevista anche dal progetto originale del ponte quindi questo sarebbe solo un'evoluzione del progetto originario.

Altra opera da inserire nel novero dell'attraversamento aereo è il **ponte zattera**, che prevede l'assemblaggio di una serie di bettoline, capaci di sostenere su una corsia di 10m 2 binari ferroviari e in due da 20m ciascuna le due corsie stradali. Il ponte è attraccato da due piloni posti ai margini delle due sponde e collegate da due ponti girevoli che consentono il passaggio del traffico marittimo.

Altri progetti non convenzionali sono stati proposti negli anni.

Tra essi: la **travata continua sommersa**, progetto che seguiva lo stesso principio di Archimede usato nel progetto del tunnel sommerso. La struttura doveva essere equilibrata dalla spinta idrostatica derivante dai carichi permanenti. Avrebbe avuto un comportamento statico soltanto per i carichi mobili (attraversamento stradale e ferroviario). Il progetto era stato redatto da un gruppo d'ingegneri, il cui nome ne garantiva la fattibilità.

Infine, non perché sia meno importante, l'**istmo**. Il progetto d'ispirazione internazionale (vedi Danimarca, California e Scozia), prevede la realizzazione di una diga piramidale costituita da ammassi rocciosi di grandi dimensioni. Sulla diga è previsto il passaggio della ferrovia e dell'autostrada. Sebbene, il passaggio delle diverse navi che ogni giorno transitano nello Stretto sarebbe comunque garantito.

10. Critica personale

L'altalenante situazione di favore e sfavore nei confronti di questa grande opera è ben registrata all'interno della storia qui riportata. Politici, ingegneri, movimenti di indignati determinano volta per volta la sorte di questo gigantesco megaprogetto che porterebbe grossi benefici al Sud'Italia con conseguente rivalutazione del nostro territorio e di quello siciliano; tutto ciò come al solito è ponderato – a mio avviso male, anzi malissimo - con quelle che sono le opinioni discordanti.

Ancora una volta si fa avanti la paura; paura del tutto giustificata – nulla da dire – nei confronti di un'ipotetica avanzata della criminalità nel progetto. Si è parlato di infiltrazione mafiosa nell'assegnazione degli appalti dei lavori; ma anche aumento della criminalità che sarebbe favorita dalla costruzione del ponte sullo stretto nel suo traffico di droga e armi in modo più celere e meno controllato.

Ad oggi la situazione non è cambiata, il dibattito è più acceso che mai.

La situazione – è da ammetterlo – non è delle migliori, anche perché nell'ottobre 2011 il progetto è stato del tutto fermato; non si sa definitivamente o provvisoriamente.

Ad osservare i vari cantieri vien da pensare obiettivamente: Chissà quanto denaro pubblico è stato speso e che a noi poveri contribuenti non sarà restituito? Dunque, *ai posteri l'ardua sentenza.* Innumerevoli critiche sono state pronunciate sulla questione del ponte, numerosi libri sono stati scritti, numerosi provvedimenti sono stati presi dai “nostri” politici. Per dirne una, il 24 settembre è risuonata forte la notizia che il Ponte sullo Stretto non si farà. Questo è stato il contenuto di una lettera inviata dall'ex premier Silvio Berlusconi al presidente della Commissione Europea Barroso in cui si esprimeva la preoccupazione del governo italiano per la mancata costruzione dell'opera. In dettaglio si esprimeva la preoccupazione per il Mezzogiorno d'Italia che risulta ad oggi escluso dalle grandi reti trans europee ed in particolar modo dal corridoio 1 Berlino–Palermo. Infatti, all'interno di queste grandi reti trans europee non è nemmeno nominato il progetto del Ponte il quale, come affermato dalla Commissione Europea, dovrà essere costruito interamente a spese dell'Italia ma in particolare da fondi privati, essendo lo Stato italiano sprovvisto dei fondi necessari. La via dei fondi privati sembra essere la più accreditata, tanto è vero che l'ex Ministro delle Infrastrutture Mattioli ha espresso la sua opinione positiva in merito auspicando che l'opera possa essere presto avviata.

11. Conclusioni

La situazione odierna non fa ben sperare da quanto menzionato nelle pagine precedenti, continui dibattiti tra maggioranza e opposizione fanno sì che il progetto ritardi sempre più. Il contesto politico, finanziario ed economico dell'Italia in questo momento richiede decisione e sangue freddo.

Tuttavia con la nuova manovra economica del governo Monti, che prevede di puntare sulle grandi opere, si è riaperta la speranza per un'eventuale costruzione del Ponte sullo Stretto.

La svolta al progetto, tanto attesa, sembrerebbe dunque avvicinarsi.

Purtroppo, è da rilevare che non è nuovo in Italia il “tira e molla” tra parti politiche quando si parla di infrastrutture. A mio avviso, in un Mezzogiorno caratterizzato da una considerazione marginale, e riconosciuto per ciò di cui non si va fieri, si ha

bisogno di un segnale forte, di investimenti considerevoli in innovazione e sviluppo; il ponte sarebbe un buon inizio.

Analizzando il caso dal punto di vista macroeconomico sarebbe di certo favorita l'occupazione giovanile che mai come ora è ricercata. Una spirale positiva che creerebbe una situazione economica favorevole nelle regioni dello stretto.

Tuttavia, analizziamo anche il rovescio della medaglia. Ci sono tante attività di business, anche considerevoli, che sulla traversata Villa S. Giovanni – Messina, hanno costruito la propria fortuna e che ora come mai vedono perdere la propria opportunità di guadagno. Queste attività di business, nell'ultimo periodo hanno incrementato di una percentuale sconsiderata i prezzi della traversata perciò il ponte porterebbe un vantaggio economico anche sotto questo punto di vista.

Per finire il Mezzogiorno oggi attraversa una situazione difficile e marginale rispetto al resto dell'Italia. Un progetto come il ponte andrebbe a spostare i riflettori sul Sud, consegnandogli un po' dell'attenzione che non gli è stato dato in tutti questi anni. C'è da sacrificare qualcosa, è vero, non si sa effettivamente se i sacrifici saranno minori o maggiori dei benefici che se ne otterrebbero, ma certamente sarebbe un successo senza precedenti per il Mezzogiorno che potrebbe ottenere la sua rivincita. Nonostante quanto riportato nelle pagine precedenti, a oggi non c'è stata una vera svolta nel progetto "Ponte sullo Stretto", troppe volte messo da parte per mancanza di fondi o per contrarietà dei vari governi susseguitesisi. La situazione, molto delicata, richiederebbe un'attenta analisi per far in modo che si possa giungere, stavolta per davvero, a una svolta per questa grande opera. Si è dunque in attesa di una risposta. Il sud potrebbe tornare a crescere!

Christopher Filippone

Bibliografia

BRAMBILLA M.[2003] “Analisi dei costi-benefici del progetto del ponte sullo Stretto di Messina”.

BUSETTA P.[2005] “ Un collegamento per lo sviluppo. Le ragioni del sì al ponte sullo stretto”.

DANIELE V. [2005] “Ritardo e crescita in Calabria. Un’analisi economica”. ;

GALATI G. [2006] “L’oro del sud. Conversazione sul mezzogiorno, presente e futuro.” ;

SORIERO G. [1993] , “Dopo l’intervento straordinario. La sinistra e le nuove politiche per il mezzogiorno”, in Annesi M. , Brancati A., D’Antonio M., Graziani A., Zoppi S. ;

Sitografia

www.americaooggi.info;
www.astrid-online.it;
www.cadoinpiedi.it;
www.google.it;
www.ilfattoquotidiano.it;
www.invenstireincalabria.it
www.messina2020.it;
www.mit.gov.it;
www.pontedimessina.it;
www.traspol.polimi.it;
www.wikipedia.it;

