

Le nostre riunioni

GIOVEDÌ 8 LUGLIO 1971

ORE 21

« IL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA »

Relatore:

Dott. Ing. Saverio Bono
del R.C. di Torino-Est

Presiede: Avv. Franco Tavella

Soci presenti: N. 37 (elenco nominativo alla fine della comunicazione).

Percentuale di presenza: 35,00 %.

Invitati: Prof. Giuseppe Ascuto e Signora - Ospiti del Prof. Giulio Crescimanno. Dott. Francesco Candela - Ospite dell'Ing. Saverio Bono.

Visitatori: Dott. Giovanni Sales e Signora del R. C. di Palermo - Est; Dott. Ing. Saverio Bono del R. C. di Torino - Est.

Invitate le Signore: Ina Alotta, Lia Aprile, Angelina Avola, Lina Barbagallo, Tiziana Cocco, Lia Di Giovanni, M. Pia Donatsch, Lydia Donzelli, Maria Fatta del Bosco, Teresa Gulì, Maria Gulì, Lydia Gullo, Dora Janora, Doris Li Voti, M. Concetta Maniscalco, Mariella Melisenda, Giacomina Pansini, Lina Pasqualino, M. Teresa Piscitello, Lina Rivarola, M. Teresa Salatiello, Elina Schicchi, Mirella Schifani, Anna Settineri, Fernanda Speciale, Benedetta Spina, Olga Tavella.

Il Presidente, Avv. Franco Tavella, rivolge il suo più cordiale saluto alle Signore presenti, le quali, com'è ormai tradizione, allietano con la loro presenza le riunioni conviviali.

Il benvenuto dell'avv. Tavella viene rivolto pure agli ospiti graditissimi della serata.

Il Presidente infine dà la parola all'Ing. Bono, il quale tratterà un tema a lui tanto caro e così scottante e vivo per la Sicilia tutta « Il ponte sullo stretto di Messina ».

(Comunicazione dell'Ing. Saverio Bono alla riunione dell'8 luglio 1971).

Signor Presidente, gentili Signore, amici Rotaryani,

mi è tanto caro l'invito a parlare di questo tema che mi sta tanto a cuore, che mi rivede in questa riunione come tre anni fa a denunciare delle cose che erano circondate di speranza ed oggi queste speranze sono diventate un pochino più solide anche se più travagliate dagli eventi recenti. E' difficile trattare questo argomento senza annoiare ed infastidire le gentili Signore alle quali prometto di rispettare la prescrizione presidenziale del quarto d'ora, tanto per essere sollevato dal rimorso di avvelenare la vostra serata.

Il sistema viario di Messina mi è caro per gli studi, ma mi è caro come italiano per il contributo di efficienza e di avvenire che ci aspettiamo noi tutti, in quanto, lungi dal considerarlo come una unione tra la penisola Itlica e la Sicilia, quasi come una soluzione di un minuscolo problema agrumario che potrebbe condurre gli agrumi della Sicilia verso la Penisola italiana, dobbiamo vederlo come il completamento, come una protesi geografica che deve salvare la penisola Itlica e la Sicilia, deve avvicinare addirittura il Continente Europeo all'Africa. Il paragone della protesi, che ha sapore medico, può essere confermato pensando ad una spina dorsale di cui la vertebra cervicale potrebbe essere rappresentata dal prossimo traforo del Frejus e lo è già rappresentata dal traforo del Monte Bianco, così come la vertebra caudale potrebbe essere quella del ponte di Messina, in modo che questa spina dorsale, ricca di flussi stradali e ferroviari possa effettivamente costituire la corrente di traffico che dall'Europa deve andare verso l'Africa, attraversando la nostra Penisola e non le altre due penisole parallele, la Grecia e l'Iberica. Ma dobbiamo cercare di non perdere di vista questo punto essenziale del significato europeo, anzi direi transcontinentale, perchè solo allora avremmo colto il vero significato di questo ponte, che sarà un ponte, o sarà forse una galleria.

Questo è il momento di puntualizzare che dovrà comunque essere un ponte prima ferroviario e poi viario, poichè la soluzione ferroviaria può implicitamente accettare ed implicare la soluzione viaria, mentre, non si può dire altrettanto della viaria alla quale la ferrovia non aderisce perchè più ricca di pretese e di necessità. Quindi ripetiamo, soluzione primitivamente e primariamente ferroviaria e non viaria. Questa precisazione significa una scelta fra le scelte già fatte e le scelte già fatte sia prima e sia dopo il concorso delle idee che è stato concluso. In effetti, la ragione di questa scelta è basata su cinque punti essenziali. Sono le cinque esigenze di questo sistema viario: la sismica, l'automobilistica, la ferroviaria, la navigatoria e la finanziaria.

Io le ho enumerate in un ordine che mi piace chiamare sparso perchè non c'è una esigenza che prevalga sulle altre, evidentemente il punto di vista può cambiare. Si potrebbe dire che è più importante l'esigenza finanziaria perchè è giusto che questo sistema viario costi il meno possibile e soprattutto non costi più di quello che vale, però in certi casi, con queste dimensioni, non sono le centinaia di milioni di più o di meno che contano e che possono fare giuoco nella scelta. L'esigenza sismica è una fatalità. Noi sappiamo che cosa vuol dire sisma, lo sanno ancora meglio i giapponesi che sono familiari a questo genere di calamità e noi dobbiamo tenerlo presente perchè una soluzione che sia insensibile al terremoto va

scartata immediatamente. Abbiamo anche l'esigenza navigatoria, evidentemente si può addirittura dire o ponte o navigazione perchè, se il ponte lo vediamo come è giusto di vederlo, cioè appoggiato, questi appoggi non devono costituire un ostacolo alla navigazione e soprattutto non devono costituirlo attraverso un acceleramento delle correnti che sono già da sole una minaccia.

L'esigenza automobilistica, come ci hanno insegnato i trafori alpini (che hanno una convergenza verso l'alto mentre un traforo fatto sotto lo stretto dovrebbe avere una convergenza verso il basso), hanno una difficoltà notevole nell'accumulo dei gas di scarico dei veicoli a motore. E come ultima ci sarebbe la necessità di sottolineare la esigenza ferroviaria perchè la ferrovia è il mezzo più economico di trasporto di masse di uomini e di notevoli tonnellaggi di merci. Oggi, il progresso ferroviario, lo studio accurato di nuovi sistemi fanno sperare che per molti secoli la ferrovia non vedrà crescere l'erba fra i binari. Quindi, questo mezzo deve essere preminente anche nella congiunzione euroafricana perchè noi dobbiamo pensare che l'economia europea, oggi potenziata dall'inclusione nel MEC della Gran Bretagna, non può rivolgersi al Nord e meno ancora all'Est e meno ancora all'Ovest, deve guardare al Sud e guarda verso il Sud, attraverso il Mediterraneo con la minaccia di assorbimento del traffico vuoi della penisola iberica e vuoi della penisola greca. Allora, noi che siamo nel giusto mezzo, in una posizione privilegiata, dobbiamo fare in modo che questa spina dorsale costituisca veramente una linea di tracciato per i traffici commerciali e mercantili, in modo che ne possa avere tutti i vantaggi, anche se dovrà pagare il fio di questa costruzione gigantesca, difficile e tanto dibattuta dello stretto di Messina.

Nell'augurio che questo possa verificarsi nella maniera migliore e nella maniera più lesta (permettendo le difficoltà stesse, le difficoltà politiche e quelle che abbiamo vissute in questi ultimi giorni), speriamo che la nostra buona stella italiana ci permetta di fare questa realizzazione e di goderla a vantaggio dei nostri eredi. Grazie.

Alotta, Aprile, Ascione, Avola, Barbagallo Sangiorgi, Buffa, Capuano, Coco, Di Giovanni C., Donatsch, Donzelli, Fatta del Bosco, Giordano Zir, Guli C., Guli G., Janora, Li Voti, Maniscalco Basile L., Melisenda, Pansini, Pasqualino Arcangelo, Piscitello, Rivarola, Salatiello, Schicchi, Schifani, Sciorta, Settineri, Speciale A., Spina, Teresi G., Vaccaro Todaro.