

Lo Stretto prende il largo

di CRISTOFARO SOLA

Lo sapevamo. Lo abbiamo annusato nell'aria. Ce lo aspettavamo che, a un certo punto dell'infinita partita che si gioca sulla costruzione del ponte sullo Stretto di Messina, la magistratura sarebbe entrata a gamba tesa per fermare la corsa di Matteo Salvini a posare la prima pietra dell'ottava meraviglia del mondo (almeno nelle intenzioni dei progettisti).

Eccola allora, puntuale come un orologio svizzero, l'inchiesta per una non chiarissima corruzione che due personaggi locali di secondo piano avrebbero tentato allo scopo di facilitare il nulla osta alla realizzazione dell'opera da parte della Corte dei Conti. Secondo l'accusa il corrotto sarebbe l'ex magistrato della Corte dei Conti Tommaso Miele, che negli intendimenti dei due presunti corruttori - Giacomo Saccomanno, ex consigliere della società Stretto di Messina ed ex commissario della Lega in Calabria, e Vincenzo Virgilio, imprenditore reggino - avrebbe dovuto agire all'interno dell'organo giurisdizionale per assicurare parere favorevole alla delibera del Cipess (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) di autorizzazione alla realizzazione del progetto del Ponte. Sarebbe da ridere se non fosse da piangere perché, visto com'è finita la vicenda con la Corte dei Conti schierata con il "no", non è che i tre avessero fatto un lavoro encomiabile dal punto di vista criminale.

Ma, come sempre in queste occasioni, la sostanza dell'indagine importa poco. Ciò che interessa è il clamore mediatico che la notizia dell'inchiesta ha suscitato. E, soprattutto, conta il fatto che sia servita da innesco all'immediata reazione della sinistra, la quale ha immediatamente chiesto al Governo di fermare tutto, di bloccare l'iter dell'opera.

Siamo alle solite. Possibile che in questo Paese ogni qualvolta si provi a realizzare un'infrastruttura nell'interesse degli italiani vi sia un'onda contraria che vi si oppone con ogni mezzo? Ma cosa ci trovano di tanto bello e appagante, questi sinistri sopravvissuti al luddismo, nel mantenere uno status quo che non è il migliore dei mondi possibili e neppure quello mediamente desiderabile? Chi è di provata fede conservatrice con pulsioni reazionarie (a noi la Rivoluzione francese non è mai andata giù) dovrebbe gioire per il manifestarsi di una tale resistenza coriacea all'innovazione. Ma non lo fa, perché non potrà mai essere l'ottusità la cifra distintiva del conservatorismo.

Nella nostra visione, dichiararsi conservatori non significa dire No a tutto ma affrontare le innovazioni procurandosi di immetterle nel solco della tradizione italiana con buonsenso e oculatezza. Certo, in tutte le azioni che si intraprendono vi possono essere aspetti negativi o sfavorevoli che consiglierebbero di astenersi dal compierla. Tuttavia, il mondo non si può fermare e allora diventa dirimente la capacità di valutarne le criticità e le opportunità. Se queste ultime dovessero rivelarsi superiori alle prime, l'azione va svolta e portata al suo compimento. Il "no a prescindere" è un assurdo logico oltre che un attentato al prevalente interesse pubblico. Non è accademia, è realtà.

La ricordate la vicenda della Tap (Trans Adriatic Pipeline) a Melendugno in Puglia? Era il 2016 e i grillini erano in forte ascesa nel consenso degli italiani. Si mi-

Tre anni senza Silvio

Meloni: "Resta il ricordo di un protagonista assoluto della vita politica italiana. Quel percorso continua ancora oggi al servizio di un'Italia forte, autorevole e orgogliosa". Tajani: "Le sue idee e i suoi valori continueranno a camminare sulle nostre gambe"



sero alla testa del movimento che a ogni costo voleva impedire la realizzazione dell'opera. Fecero ferro e fuoco perché le linee del gasdotto provenienti dall'Azerbaijan non approdassero in Puglia, né in altro punto della costa italiana. Questioni ambientali, dicevano. I tubi distruggono l'habitat naturale degli ulivi e dei pesci, blateravano. "Che ce ne facciamo di tutto questo gas?", gridavano. Poi, per fortuna, l'opera si è fatta e, alla luce di ciò che è successo dopo con la guerra russo-ucraina e con lo stop alle forniture energetiche da Mosca, bisognerebbe accendere un cero a San Foca se oggi non siamo alla disperazione con gli approvvigionamenti di gas.

Nel 2025, l'Azerbaijan ha fornito all'Italia circa 9,5 miliardi di metri cubi di gas naturale, la maggior parte dei quali transitati attraverso la Tap. Cosa sarebbe accaduto alle nostre famiglie e alle nostre imprese se, dieci anni orsono, l'Italia si fosse arresa ai deliri dei "No-Tap"?

La vicenda Ponte sullo Stretto non è diversa anche se il sospetto è che vi sia molto altro insieme alla furia ideologica dell'ambientalismo radicale. Perché tanto accanimento contro questa grande opera infrastrutturale? Ce lo siamo chiesti. Cos'è che i paladini dell'ecologia senza capo né coda non dicono sulla guerra che stanno combattendo per impedire che la Sicilia venga stabilmente unita al

continente? Quali interessi occulti si celano dietro il paravento della sinistra che all'improvviso scopre di amare l'ambiente?

Una premessa è d'obbligo: non siamo complottisti; non ci piacciono le dietrologie, da qualsiasi parte vengano sfonate. Detto ciò, stiamo ai fatti. Se si realizzasse il Ponte non soltanto i siciliani avrebbero la possibilità di raggiungere la terraferma risparmiando sensibilmente sui tempi morti di attraversamento dello Stretto in nave, ma anche la distribuzione sul continente delle merci prodotte sull'isola ne gioverebbe. Tutto qui? Nossignore. Il Ponte amplificherebbe le potenzialità commerciali del corridoio merci scandinavo-mediterraneo dell'Unione europea. Sarebbe una rivoluzione copernicana nella concezione dei trasporti marittimi.

La possibilità di raggiungere, via gomma e/o rotaia, nell'arco delle dodici ore, il cuore dell'Europa partendo dal punto di sbarco posizionato sulla costa orientale della Sicilia spingerebbe le società dello shipping a dirottare le proprie navi portacontainer, provenienti dall'Estremo Oriente e dall'Oceano indiano, in transito attraverso il Canale di Suez, verso i porti di Augusta e di Catania, attrezzati a gestire i flussi d'ingresso e di uscita delle grandi navi. Ciò comporterebbe un calo drastico dei volumi di traffico in altri porti

del Mediterraneo, in particolare francesi e spagnoli. Ma sarebbe un colpo mortale per gli affari della logistica di Olanda e Belgio che sono prime, con Rotterdam e Anversa, nella classifica dei porti container europei.

Sapete di cosa parliamo? Nel 2024 (fonte: indagine Adar Sea & Air) nel porto di Rotterdam sono stati movimentati 13,82 milioni di Teu (Twenty-foot Equivalent Unit), che è la misura standard nel trasporto marittimo corrispondente alle dimensioni di un container ISO da 20 piedi; nel porto di Anversa 13,5 milioni di Teu; al terzo posto il porto di Amburgo con 7,8 milioni di Teu. Il primo porto europeo per movimentazione nel Mediterraneo è Valencia con 5,47 milioni di Teu. In questa speciale classifica il primo porto italiano che vi compare, all'ottavo posto, è quello di Gioia Tauro con 3,94 milioni di Teu. Genova figura, con 2,82 milioni di Teu, al dodicesimo posto in classifica, alle spalle del Pireo (4,23 milioni di Teu), di Haropa in Francia (3,1 milioni di Teu), e perfino del porto di Marsaxlokk, a Malta, che nel 2024 ha movimentato 2,86 milioni di Teu. È facilmente intuibile che queste realtà estere della portualità non facciano salti di gioia nell'apprendere della soluzione italiana alla mobilità delle merci che di fatto le metterebbe fuori mercato.

(Continua a pag.2)