

Una nuova idea per collegare la Sicilia al Continente

UN ISTMO CONTRO IL PONTE

INVECE di un ponte, un istmo: ecco la soluzione che due tecnici — l'ing. Basilio Busacca e il geom. Mario Spanò — hanno presentato al Concorso internazionale di idee, bandito dall'ANAS, per un collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e Continente attraverso lo stretto di Messina. E per la navigazione dallo Ionio al Tirreno e viceversa, un canale tagliato all'interno di Capo Faro (Sicilia). Il costo dell'opera: 80 miliardi di lire circa, e cioè da un terzo a un quinto di quello previsto per la costruzione di un ponte metallico. Ancora: garanzia contro terremoti e maremoti, cosa essenziale per una zona sismica da cui tutta la Sicilia ha derivato presso gli italiani settentrionali la fama di «terra ballerina»; una garanzia, è superfluo dirlo, che non si ha per il ponte metallico e tanto meno per un tunnel sottomarino.

E' una soluzione semplicistica o una idea geniale: come tutte le idee semplici, un uovo di Colombo? Ce lo diranno i tecnici dell'ANAS che certamente vaglieranno attentamente anche questa idea come tutte le altre idee, senza pregiudizi e cioè senza lo scetticismo con cui si è portati a guardare le cose fuori dal comune fatte da gente comune: l'ing. Busacca e il geom. Spanò non sono infatti due famosi costruttori di grandi ponti o di colossali dighe, ma due normali professionisti per giunta non stranieri, ma nostrani.

Se non altro, quella dell'istmo con canale a parte lontano è una idea originale (c'è già dai primi anni '50 una proposta di istmo, come vedremo, ma con canale nello stretto di Messina) ed è interessante conoscerne lo schema, il progetto di larga massima; è interessante sapere che si può e come si può creare un istmo-diga in un braccio di mare lungo tre chilometri e duecentometri e profondo fino a duecento metri, che l'istmo-diga è sicuro nonostante le forti mareggiate che si registrano in quella zona di mare con il libeccio e lo scirocco, che può essere mantenuto e certamente abbellito con piante ed erbe per acque salate nelle scarpate, e che col tempo molto probabilmente si allargherà con la sabbia che vi portano da un lato e dall'altro le mareggiate, che può essere costruito — fattore decisivo se gli altri sono validi — con una spesa relativamente bassa. Sarebbe insomma il collegamento stabile viario e ferroviario più sicuro e più a buon mercato tra Sicilia e Continente.

Ed ecco il progetto di massima che per maggiore intelligenza del lettore va riferito alla cartina e allo schizzo che riproduciamo.

La diga va da Torre Cavallo sulla costa calabra a Capo Peloro sulla costa sicula, è alta 10 metri sopra il livello del mare in modo da creare un istmo (vedi cartina). Per la navigazione, un canale profondo metri 20 e largo metri 140 (vedi schizzo) fatto sulla terra ferma e precisamente adiacente al lago del Piccolo Pantano del Faro (vedi cartina).

Sopra al canale si faranno due ponti per il collegamento ferroviario e stradale alti metri 60 sul pelo dell'acqua.

Lo scavo del canale sarà utile come materiale di risulta per la diga e potrebbe, in sede di computi metrici, convenire anche un canale più lungo qualora il reperimento del materiale fosse più costoso. Ma gran parte, anzi grandissima parte, del materiale occorrente per la costruzione della diga verrà ricavato allargando la strada angusta Cannitello-Scilla-Favazzina lunga circa km. 10, ottenendo così una bellissima strada panoramica ed eliminando l'inconveniente delle

continue frane dovute alla ripidità delle scarpate, alte circa metri cento, che fiancheggiano la strada.

I terreni limitrofi alla suddetta strada sono geologicamente rocciosi friabili; una volta erano adibiti a pascoli molto magri ed oggi sono completamente abbandonati.

Allargando la suddetta strada si valorizzerebbero, inoltre, le zone turistiche di Scilla-Melia-Bagnara, ecc.

Ed ecco il preventivo sommario della spesa occorrente per la realizzazione dell'opera:

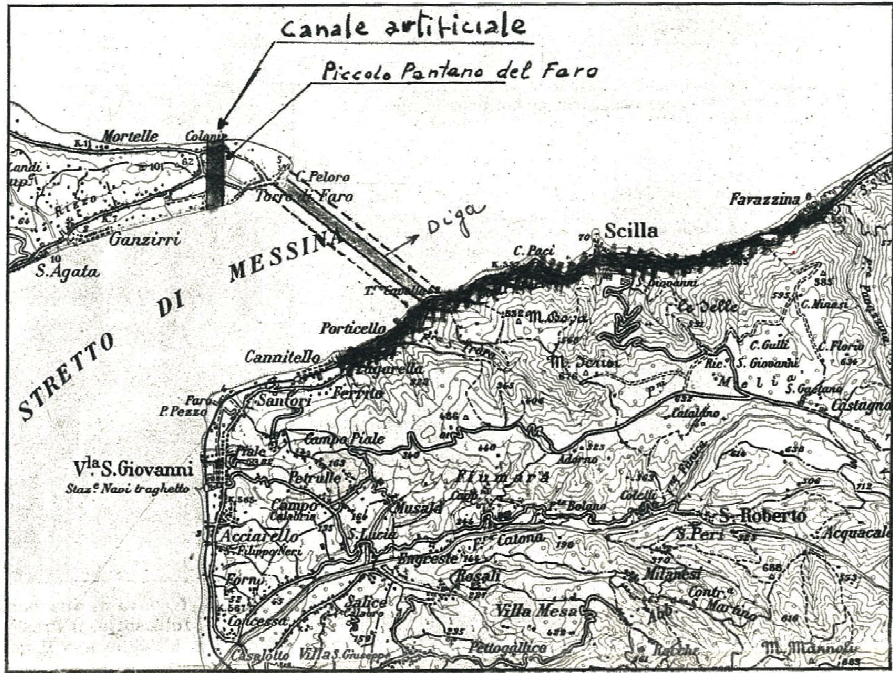
- Costruzione diga in terra Lire 65.300.000.000;
- Costruzione canale Lire 4 miliardi 176 milioni;
- Costruzione di n. 2 (due) ponti per l'attraversamento viario sul canale per una luce di ml 150 e precisamente uno sulla strada ionica e l'altro su quella tirrenica (vedi corografia): L. 5.000.000.000;
- Espropri terreni per costruzione canale e strada panoramica sulla costa calabra: L. 2.000.000.000;
- Costruzione strade rotabile e ferroviaria sulla diga ed allacci alle strade calabre e sicule: L. 3 miliardi 524 milioni.

Totale L. 80 miliardi. Per quanto riguarda i tempi di esecuzione delle opere si dovrà dar corso prima alla costruzione del canale e successivamente alla costruzione della diga, al fine di non interrompere la navigazione attraverso lo stretto di Messina. Vi sono altri vantaggi, oltre quelli detti sopra, dalla soluzione istmo-diga, e cioè che il paesaggio dello stretto di Messina non sarebbe deturpato dall'istmo-diga con le scarpate coperte di verde, ma lo sarebbe dalla violenza di una struttura d'acciaio che contrasta così fortemente con la bellezza della zona.

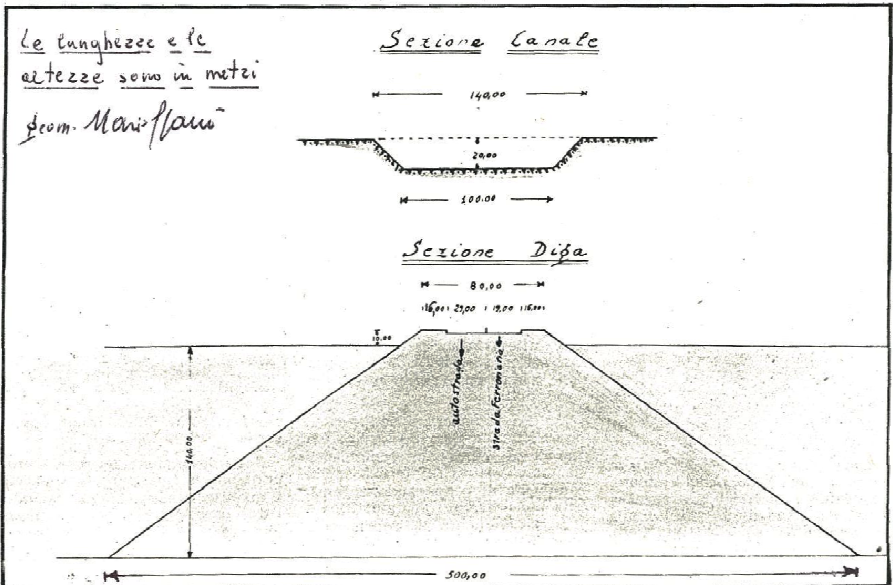
Come abbiamo detto sopra, è da ritenere che le mareggiate e le correnti dovrebbero fare aumentare lo spessore della diga per il continuo deposito di materiale sabbioso. E infatti così si è creato il porto naturale di Messina che era prima un molo: ora intorno al molo c'è una larga striscia di terra — «la cittadella» —, mentre il porto di Villa San Giovanni è soggetto a continuo interrimento.

Il canale navigabile, come si vede dallo schizzo, non è lasciato nello stretto ma tagliato lontano dallo stretto. La proposta di istmo, cui abbiamo fatto cenno sopra, fatta nei primi anni '50 da un gruppo che faceva capo al senatore Guglielmo e pubblicata dalla «Settimana Incom», prevedeva invece che il canale di navigazione fosse lasciato dalla parte della costa calabra che è rocciosa e dove il mare è profondo. La variazione non è da poco: dicono i geologi infatti che il mare tende all'unità. Il canale lasciato vicino all'istmo sottoporrebbe questo a tutte le conseguenze delle mareggiate e delle correnti.

Il lago di Sabaudia è separato dal mare da un mamelon di sab-



Il progetto per la creazione di un istmo attraverso lo stretto di Messina, invece del ponte. La striscia scura sulla costa settentrionale della Calabria indica la sede della strada Cannitello-Scilla-Favazzina, il cui allargamento e trasformazione in strada panoramica darà — con la terra di scavo — il materiale di riporto per la realizzazione dell'istmo. Sotto: lo schema a sezione del canale tra lo stretto di Messina ed il Tirreno e lo schema a sezione dell'istmo.



bia largo intorno ai cento metri, il lago è abbastanza grande e spazioso e Sabaudia è a soli 100 chilometri da Roma; si era quindi pensato di collegarlo con il mare per farne il posto turistico della capitale ed ospitarvi le decine di migliaia di imbarcazioni di romani che non trovano posto a Fiumicino o ad Anzio.

I geologi hanno però avvertito del pericolo che il mare, una volta collegato con il lago, stabilisca l'unità secondo la sua tendenza portandosi via il mamelon di sab-

bia. Il porto turistico di Sabaudia quindi non si potrà fare. Questo fa capire per inverso perché il canale di navigazione dallo Ionio al Tirreno e viceversa è stato previsto lontano dall'istmo-diga.

Questo il progetto di larga massima della diga-istmo nello stretto di Messina: è un'idea originale, certamente, affascinante: i tecnici dell'ANAS, sentiti molti geologi, diranno se è valido o no. Se lo fosse, si porrebbero tanti problemi: quello di una nuova conurbazione della zona che gli autori han-

no prevista e anche quello di non tagliare ai pesci una delle grandi vie delle loro migrazioni che seguono da centinaia di migliaia di anni e che è ormai per loro una spinta ancestrale. Il canale dovrebbe servire anche per i pesci: questo gli autori non lo hanno previsto e non è una cosa da poco conto. Perché ne potrebbe venire scambusolata tutta la fauna marina dei nostri mari già resi poveri pescosi dal saccheggio degli strascichi.

G. COR