

BRUG TUSSEN SICILIË EN ITALIAANS VASTELAND KOMT ER

Ine Roox



Volgens de Italiaanse minister van Infrastructuur Matteo Salvini (Lega) kan de bouw van de langverwachte brug die het eiland Sicilië verbindt met het vasteland in de zomer van 2024 eindelijk beginnen. Al eeuwen wordt er in Italië gedroomd van een brug over de Straat van Messina, die Sicilië zou verbinden met het Italiaanse vasteland. Stefano Jacini, minister van Openbare Werken van het prille koninkrijk Italië, sprak al over het idee in 1866, kort na de Italiaanse eenmaking. In 1981 werd er begonnen met haalbaarheidsstudies, die twintig jaar zouden duren. Maar de grootse plannen bleven onuitgevoerd, en de laatste premier die het project echt probeerde te realiseren, was Silvio Berlusconi. De crisis op de internationale financiële markten verhinderde die plannen, en Berlusconi's opvolger, Mario Monti, besloot in 2013 dat het project niet zou worden uitgevoerd.

Salvini spreekt van het „grootste infrastructuurproject op het Europees continent van begin deze eeuw



Tien jaar later haalt Matteo Salvini, minister van Infrastructuur en vicepremier in de rechtse regering van Giorgia Meloni, het plan opnieuw tevoorschijn. Salvini spreekt van het "grootste infrastructuurproject op het Europees continent van begin deze eeuw", en stelt dat de aanleg van de brug al in de zomer van volgend jaar kan beginnen. Het decreet dat de brug mogelijk maakt, is op 31 maart in het Italiaanse staatsblad gepubliceerd, na ondertekening door de Italiaanse president Sergio Mattarella. "Ditmaal zal het lukken, want wij zijn verkozen om dingen te realiseren", zei de Italiaanse minister in een gesprek met de buitenlandse pers in Rome. De aanleg van de brug zou zes tot zeven jaar duren. Salvini legde enkele imposante cijfers voor: de brug die de Straat van Messina zal overspannen, wordt 3,6 kilometer lang, zestig meter breed, met twee torens van vierhonderd meter hoog. Het wordt de grootste brug met één overspanning ter wereld, waardoor schepen tussen de Siciliaanse stad Messina en de Calabrese stad Reggio Calabria, op het Italiaanse vasteland, eronderdoor kunnen varen. De brug krijgt zes rijstroken, drie in elke rijrichting, en er kunnen zesduizend voertuigen per uur overheen rijden. Ook komen er twee treinsporen, die met tweehonderd treinen per dag de reistijd tussen Rome en de Siciliaanse hoofdplaats Palermo zouden halveren. Nu kost het bijna twaalf uur met de trein om die afstand te overbruggen – de trein wordt tussen Sicilië en het vasteland per veerboot overgezet.

Voor wie nu vanuit Sicilië naar het Italiaanse vasteland wil reizen, is die dure veerboot (zo'n 40 euro voor wie de auto bij zich heeft) naar Calabrië, of een nog duurdere vlucht, de meest gangbare optie.

TOERISME

De voorstanders zien talrijke voordelen. Het belangrijke infrastructuurproject zou het eiland Sicilië ontsluiten en verbinden met de rest van Italië, en met Europa, en ook veel meer toerisme en uitwisseling mogelijk maken. In de stad Messina kijken velen uit naar zo'n brug, maar durven ze na jaren van aankondigingspolitiek er niet meer al te zeer op te hopen. En er zijn ook echte tegenstanders. Zij vrezen voor veel extra uitstoot door zo veel voertuigen op de brug, en voor banenverlies bij de veerdienst. Critici stellen ook vragen bij de haalbaarheid van een brug met één overspanning, in een streek waar vaak hevige wind staat en die gevoelig is voor aardbevingen. Volgens Salvini hebben de ingenieurs met al die zorgen rekening gehouden. Ook het aanzienlijke risico op infiltratie door de georganiseerde misdaad in Calabrië en Sicilië veegt hij van tafel. Salvini belooft te "zullen waken over elke euro die aan dit project wordt besteed". Op de vraag wat hij vindt van de interesse van het Chinese staatsbouwbedrijf in dit project, antwoordde de minister dat de Europese aanbesteding eerder al werd toegewezen aan het consortium Eurolink, dat zeer vermoedelijk de brug ook zal aanleggen. Ook wees Salvini, die vaak

waarschuwt voor de grote invloed van China, erop dat de materialen voor infrastructurele projecten bij voorkeur uit landen komen die de milieuvoorschriften en de rechten van arbeiders respecteren, waardoor Italiaanse en Europese bedrijven de voorkeur genieten, ook bij de aanleg van deze brug.

De kostprijs wordt voorlopig op zo'n 10 miljard euro geraamd, geld dat mede van internationale investeerders moet komen. De Italiaanse overheid rekent erop dat het project in vijf jaar tijd minstens honderdduizend banen creëert. Geld uit het Europese coronaherstelfonds mag overigens niet aan de aanleg van de brug worden besteed, stipte Salvini nog aan, die het "kortzichtig" noemde dat het fonds niet kan worden gebruikt voor de modernisering van straten, luchthavens en bruggen in Italië. Hij mikt op andere Europese fondsen, en had daarover al contact met Eurocommissaris Adina Valean (Transport) en met de Europese investeringsbank. Volgens Salvini moet het project worden uitgevoerd omdat het niet louter een fysieke verbinding tussen twee Zuid-Italiaanse steden betreft, maar een brug slaat tussen Zuid-Italië en de rest van Europa. "Ik reken erop dat Europa ons helpt om Italië eindelijk te verenigen."

■
Bron
NRC, Ine Roox