

Il ponte sullo stretto di Messina. La storia infinita di un'opera ancora indefinita

Articolo ispirato da uno scioccante reportage di “Le Iene” del 30 aprile 2024

2024 il ponte sullo Stretto di Messina orchestrato dal Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture **Matteo Salvini** sembra a un passo dall'inizio lavori, ma qualcosa ancora tentenna. I dubbi del ministero dell'Ambiente richiedono nuove perizie, dunque il progetto attende, ma questa volta “forse” il ponte si farà. È la genesi di un'opera ardita che le popolazioni italiche bramano da 2000 anni?

Da un servizio di “**Le Iene**”, confezionato da **Giulio Golia** e andato in onda pochi giorni fa, sono scaturite altre opinioni. **Voci di popolo**, cittadini disperati che senza preavviso si sono visti **espropriare case** appena costruite. Quartieri interi da demolire per far posto ai capannoni e ai lavori del cantiere. Gente col mutuo da pagare narra con gli occhi grandi e increduli la paura del mostro che avanza.

Drammi personali narrati con voci spezzate dall'ansia, e poi, racconti di un'area **protetta dall'Unesco**, di piloni alti 430 m conficcati a massacrare ecosistemi secolari. Descrizioni di un'opera faraonica nel posto sbagliato, laddove la **Salerno-Reggio Calabria** è ancora da ultimare; storie di strade intasate, dissestate, spesso non asfaltate, di brevi viaggi lunghi ore.

Un coro che si sovrappone sostiene che tra la **Sicilia** e il **Continente** il traffico non è poi così imponente. Una signora fa di conto: “*con quei miliardi si rifarebbe tutta la sanità a sinistra e destra dello stretto. Avanzano i soldi per raddoppiare i traghetti. La traversata dura 20 minuti e i porti ci sono già*”. La gente annuisce. Qualcuno piange. Qualcuno commenta: “*tanto si sa, cominceranno i lavori, ma il ponte non si finirà*”.

Gente del sud che sa quel che dice e stavolta non tace. Ha già perso e lo sa. Esce dalla rabbia che inciampa nei denti: “*la 'ndrangheta si è già spartita l'affare*”! Si fanno i nomi delle “**famiglie**”, i luoghi per le **discariche**, gli accostamenti a **Gioia Tauro** e a troppe porcherie. 45 minuti di un servizio in grado di far drizzare i capelli a un tonno! Dov'è la verità?

Storia lunga quella del ponte, negli anni **60** già esisteva sulla stampa e nelle **cartoline** dell'epoca, benvenuto dalla fantasia di un'Italia desiderosa di riscatto dopo l'umiliazione della guerra, ma andando a ritroso, oltre a leggende su misteriosi tunnel tra Scilla e Cariddi, nel **251 a.C.**, **Plinio il Vecchio** narra di un ponte su barche e botti, voluto dal **console Lucio Cecilio Metello** per trasportare dalla Sicilia prodotti e 140 elefanti catturati ai Cartaginesi nella battaglia di Palermo.

Nessuna novità fino alla metà **dell'800**. Quando **Ferdinando di Borbone** Re delle Due Sicilie, mobilitò architetti e ingegneri. Il ponte risultò fattibile, ma insostenibile per le casse del Regno.

Nel 1876 l'on. Giuseppe Zanardelli, dichiarava: “*Sopra o sotto i flutti la Sicilia sia unita al Continente*”. Il progetto di ponte a cinque campate fu realizzato da ingegneri delle ferrovie, ma non se ne fece nulla.

Nel 1934 il generale del genio **Antonino Calabretta**, propose un ponte tra Punta Faro e Punta Pezzo; l'anno dopo il comandante Filippo Corridoni studiò un enorme tubo d'acciaio subacqueo, ma nessun progetto ebbe seguito.

Nel 1952 l'opera viene rilanciata dall'Associazione Costruttori Italiani in Acciaio, incaricando l'ingegnere americano David Steinman. Il progetto, previsto in tre balzi con due piloni, alti 220 m. e una luce centrale di

1.524 m.

Nel 1955, su quel progetto, la Regione Sicilia chiese al Politecnico di Milano uno studio geofisico relativo ai requisiti delle sponde e dei fondali. Unendo le più prestigiose industrie italiane, viene costituito il Gruppo Ponte Messina S.p.A., attivo fino alla istituzione della società Stretto di Messina S.p.A. nel 1981.

Nel 1968, i tempi sembrano maturi. Viene emanata la legge 384 che conferisce all'ANAS, alle FF.SS, e al CNR l'incarico di acquisire ulteriori elementi circa la fattibilità dell'impresa.

Nel 1969 il ministero dei LL.PP indice un "Concorso di idee" per un progetto di traversata dello Stretto. Sono 143 con 6 vincitori ex aequo sia con strutture sommerse, sia con ponti sospesi. L'IRI è favorevole alla campata unica, l'Eni al **Ponte sommerso "Archimede"**, ritenuto economico e di minor impatto.

Nel 1971 il governo Colombo approva la legge n. 1158 che autorizza la creazione di una società di diritto privato a capitale pubblico, per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento viario e ferroviario.

Nel 1978 viene presentato a un Convegno della Accademia Nazionale dei Licei, un progetto redatto dal Gruppo Ponte Messina S.p.A., per una soluzione a campata unica di 3.300 m. Sono coinvolte 39 tra facoltà e imprese.

Nel 1979 Francesco Cossiga istituisce la società concessionaria Stretto di Messina S.p.A. che verrà formata nel 1981.

Nel 1982 il ministro per gli interventi nel Mezzogiorno, Claudio Signorile, annuncia la realizzazione di «qualcosa in tempi brevi». Due anni dopo precisa: «*Il ponte si farà entro il '94*».

Giugno 1986, governo Craxi, la Stretto di Messina S.p.A. presenta tre nuove tipologie: una in sotterraneo e due a ponte. Una a luce unica di 3.300 m, l'altra a due luci di 1.650 m. L'allora presidente dell'IRI **Romano Prodi** disse che il ponte sarebbe stato ultimato nel 1996.

Nel 1992 durante il governo **Berlusconi I** il ministro dei trasporti Fiori riprende la questione con parere favorevole di ANAS e FS sul progetto, approvato nel '97 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Nell'ottobre 2005, l'Associazione Temporanea di Imprese Eurolink S.p.A. vince la gara con un'offerta di **3,88** miliardi di euro. **Il 4 novembre** dello stesso anno, la DIA comunica al Parlamento infiltrazioni di "Cosa nostra" e parte un'inchiesta.

Il 27 marzo 2006, Impregilo S.p.A. firma un contratto per la realizzazione dell'opera, ma con l'avvento del nuovo **Governo Prodi**, il 10 aprile l'iter si blocca nuovamente.

Nel 2007 il Governo Prodi sta per annullare il contratto con la Impregilo, nonostante una penale di € 500 milioni, quando il Ministro dei Trasporti **Di Pietro**, si oppone accorpando la Società Stretto di Messina all'ANAS, evitando: penale, perdita di decenni di studi e risoluzione degli appalti.

Nel maggio 2008 il Governo **Berlusconi II**, annuncia il suo impegno a realizzare l'opera i cui lavori avrebbero avuto inizio nel 2010, per concludersi nel 2016. **Il 20 dicembre 2010** la Società Stretto di Messina riceve da Eurolink il progetto definitivo del ponte, dei raccordi stradali e ferroviari, e tutti i test di sicurezza.

Il 1° febbraio 2011 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Alfiero Matteoli** presenta in conferenza il progetto definitivo del Ponte sullo Stretto e a ottobre ne ribadisce la realizzazione poiché le risorse sono state reperite sul mercato, ma il **12 novembre 2011** il governo Berlusconi è sostituito dal governo **Monti**.

Il 30 settembre 2012 Corrado Clini, ministro dell’Ambiente del governo Monti, dichiara: “*Non esiste l’intenzione di riaprire le procedure per il ponte sullo stretto di Messina. Per ogni chiusura sono stati stanziati 300 milioni per le penali*”. Nel **2012**, tra progetti, studi, sondaggi, risarcimenti e penali, il ponte che non c’era, costava **1,2, miliardi di €**

Dopo il requiem del governo **Monti**, nel **2016** il ponte è riesumato da **Matteo Renzi**, scatenando lotte in Parlamento per lo più legate a un dibattito partitico più che tecnico, quindi, senza risultato. Il ponte è stato valutato anche dai governi **Conte & Draghi** senza decisioni significative, ma adesso ci siamo?

Nel 2024 Rispetto al progetto accantonato da Mario Monti, i costi per realizzare il ponte sono lievitati da **8,5 a 13,5 miliardi di euro**, ma un po’ di soldi ci sono. Il totale del “**Connecting Europe Facility**” supera i **33 miliardi** di euro. Da questo “totale” è prevista una partnership della **UE** al progetto esecutivo del Ponte, come per altre opere inserite nei **Corridoi europei**.

Dopo il servizio del noto **Talk show** andato in onda il **30 aprile su Italia 1**, però, le opinioni sulla reale necessità di edificare il ponte sono controverse e se l’attenzione si sofferma sulle tante traversie che ne hanno rallentato il corso, forse rema contro anche una impalpabile “**Intelligenza Superiore**”, che sa quanto l’area sia **ventosa e tellurica**, nonché di **estensione geologica** che vede l’allontanarsi della Sicilia dalla Calabria sia pure di circa un cm. l’anno, verso Nord Ovest.

Nel frattempo, il modellino del Ponte sullo Stretto, ardito slanciato e snello, attende. La sfida forse non è solo politica, economica o ideologica. L’insistenza progettuale deve ammettere che è un’opera dalla tipologia **ardua da realizzare**, visti i luoghi e tante altre diavolerie.

Proseguimento e fonte <https://www.civico20news.it/sito/articolo.php?id=21725>

© 2024 **CIVICO20 NEWS** – riproduzione riservata

Data di pubblicazione: 06/05/2024

Salvato in PDF in data: 24/01/2025

Link all'articolo: <https://civico20-news.it/cronaca/il-ponte-sullo-stretto-di-messina-la-storia-infinita-di-unopera-ancora-indefinita/06/05/2024/>