

Cronache ferroviarie: La vecchia Lega contro il ponte sullo Stretto di Messina

Da Garibaldi a Ligato, le forniture ferroviarie scatenano l'appetito dei politici. Breve viaggio nell'Italia corrotta

Nelle scorse settimane il ministro Salvini ha ripresentato, in veste rinnovata il progetto del Ponte sullo stretto di Messina, a campata unica più lungo del mondo superando di circa un chilometro il Çanakkale Bridge in Turchia che attualmente detiene il primato.

Le opposizioni ignorando le ricadute positive per la popolazione locale, oltre all'ormai ultradecennale entusiasmo degli imprenditori calabresi e siciliani, si sono scatenate in critiche senza costrutto e a prescindere. Dopo queste prese di posizione, si è palesato il neo movimento "NO PONTE", simile, per vocazione ai No Tav di triste memoria oltrechè attualità.

Sono state invece rese note critiche che si basano su presupposti costruttivi e pongono interrogativi da parte del Patto per il Nord che dice "no" a un'opera considerata faraonica e avveniristica che però ha appena avuto l'ok per la sua realizzazione dagli organi competenti, e promuove una raccolta firme.

L'associazione Patto per il Nord contesta il percorso, con osservazioni di merito e non per "partito preso", mettendo in risalto che la realizzazione del ponte sullo stretto che comporterà un **esborso di 13.5 miliardi di euro**.

"Noi di Patto per il Nord – dice **Jonny Crosio, ex senatore del Carroccio** ed elemento di spicco del nuovo partito di cui è il responsabile proprio per quel che riguarda le infrastrutture – abbiamo effettuato un'attenta analisi tecnica riguardante la costruzione del ponte sullo Stretto. Innanzitutto, voglio precisare che non siamo contro il ponte a prescindere, ma vogliamo che le cose siano fatte bene e non così... in maniera assai approssimativa, per diversi aspetti".

Crosio parte da lontano. "In Europa è stato approvato un piano per far sì che vengano realizzati e potenziati i cosiddetti 9 corridoi per l'alta velocità e l'alta capacità. E ben 4 di essi passano per l'Italia. Il ponte sullo Stretto è il terminale del corridoio 5, quello per intenderci che da Oslo va fino in Sicilia. Noi siamo contro la realizzazione del ponte perché in primis **l'alta velocità si ferma a Salerno** e quindi diciamo a **Salvini** e a chi di dovere che prima del ponte servirebbe arrivare da Salerno a Reggio Calabria con l'alta velocità (19 miliardi di costo).

Con i soldi del ponte, piuttosto, valorizzeremmo il porto di Gioia Tauro, una struttura che potrebbe diventare un gioiello e un hub importante per tutta l'Europa".

I soldi per il ponte "potrebbero essere quindi usati per altre **infrastrutture**, per esempio per riqualificare la Ss 36 o per finire altre opere in Italia e completare questi corridoi.

Corridoi per i quali il nostro Paese non ha nemmeno chiesto i soldi messi lì sul piatto dalla Nato (favorevole a questi corridoi per lo spostamento di mezzi bellici e quanto altro per l'Europa)". E per dire no al ponte sullo Stretto "abbiamo istituito una raccolta firme contro il ponte che procede spedita, con risultati assai positivi.

Oltre alle critiche, proposte di miglioramenti, osservazioni sul progetto, ecc. la vera mina, sull'iter, dapprima burocratico poi operativo è rappresentata dalle insidie della corruzione e dagli interessi della malavita organizzata, sempre fiorente. Potremo quasi dire che si tratta di un'interferenza locale con radici lontane.

Giuseppe Garibaldi

Sin dal 1860 lo scandalo delle ferrovie siciliane investì anche Giuseppe Garibaldi, impegnato nelle già discutibili imprese che porteranno all'Unità d'Italia.

Sono tanti i casi di corruzione, tangenti e malaffari che, di epoca in epoca e fino ai giorni nostri, hanno investito la lucrosa gestione delle strade ferrate calabresi e siciliane, ma non solo. Un mal vezzo, evidentemente, con radici storiche molto profonde.

Scriva lo storico Rino Camilleri, sulla rivista *Historia* in un articolo dal titolo *Ferrovie dello scandalo* (n. 426/1993), che Garibaldi, nonostante il re delle Due Sicilie Francesco II di Borbone avesse già firmato una concessione con una società internazionale rappresentata da Gustave Delahante (dietro cui stavano i Rotschild), sbarcato a Marsala, volle affidare l'incarico "ai banchieri livornesi, Adami e Lemmi, tra i finanziatori dell'impresa garibaldina".

Un lucro di cento milioni di ducati grazie a Garibaldi!

Prima che lo scandalo investisse la questione, il decreto firmato da Garibaldi per la gestione dei lavori per realizzare le strade ferrate, venne modificato in Parlamento perché, denunciarono alcuni deputati, "lo staff di Garibaldi aveva assunto impegni che esulavano dai limiti eccezionali della dittatura".

Lo scandalo scoppiò quando un giornale napoletano *Il Nazionale* pubblicò i capitoli del progetto e si scoprì che "la società Adami-Lemmi aveva lucrato cento milioni di ducati oltre i primi previsti dal contratto, che per giunta era molto più oneroso per lo Stato di quanto lo sarebbe stato quello con la compagnia Talabot-Delahante", scrive ancora Camilleri. In seguito a questo, il neo "ministro di Napoli" si dimise.

Poi ci fu lo scandalo delle forniture di carbone – I fatti successivi all'Unità dimostreranno che l'Italia sarebbe stata unificata non solo sotto l'aspetto geografico, ma anche sotto quello della corruzione che, accompagnando il costume patrio, spesso investiva settori strategici dell'economia.

E come dimostrò agli albori dello Stato "l'eroe dei due mondi", le ferrovie offrivano ispirazione senza fine. Fu un terribile incidente nella Genova-Torino (correva l'anno 1898) a portare alla luce un sistema corrotto di gestione delle forniture di carbone alle ferrovie.

Uno dei superstiti del convoglio – nell'incidente morirono 13 persone e 20 rimasero ferite – raccontò al giornale *Il Secolo XIX* che "... per il maledetto carbone usato da qualche tempo a questa parte dalla società ferroviaria, tutto il personale di macchina del treno merci è stato colto da asfissia assieme al frenatore che, cadendo dalla sua cabina soffocato dal fumo, ha lasciato il treno abbandonato a se stesso".

Quello che emerse dall'inchiesta successiva fu che le mattonelle di carbone erano prodotte dall'onorevole Edilio Raggio nella Carbonifera di Novi Ligure che, con un sistema di corruzione, riuscì a far passare le sue forniture.

In tempi più recenti, gli scandali non si sono mai fermati.

Ma lo scandalo più celebre che riguarda quelle che all'epoca erano ancora le Ferrovie dello Stato è il cosiddetto

scandalo delle “lenzuola d’oro”.

Ludovico Ligato

Il 25 novembre 1988 l’intero Consiglio di amministrazione della società pubblica fu costretto a dimettersi in seguito all’assegnazione, a prezzi esorbitanti, di un grosso appalto per la fornitura di biancheria per i vagoni letto.

Nella vicenda rimase coinvolto anche Lodovico Ligato, ex parlamentare Dc e all’epoca presidente delle Ferrovie che solo un anno più tardi sarà ucciso in un agguato ‘ndranghetista a Bocale, piccolo centro in provincia di Reggio Calabria, dove tornò dopo lo scandalo ad occuparsi di politica locale.

Il democristiano Ligato fu ucciso in un **agguato di stampo mafioso. Fuori dalla sua villa a Bocale, la notte tra il 27 e il 28 agosto del 1989, fu raggiunto da una raffica di proiettili.** Era il politico reggino più in vista e, nonostante ciò, i funerali furono disertati.

Il silenzio fu singolare, della Dc nazionale e di quella locale., compreso il suo **padrino politico**, l’allora **neoministro per il Mezzogiorno**, il calabrese **Riccardo Misasi**. Un silenzio **rotto solo dall’allora deputato e futuro Capo dello Stato, Oscar Luigi Scalfaro**, qualche giorno dopo il delitto: «**Ligato era un nostro uomo, non possiamo far finta che non sia successo nulla**».

Ligato era stato segretario della **Commissione Trasporti della Camera** e poi nominato, nel 1985, **presidente delle Ferrovie dello Stato**. Nel **novembre 1988** era rimasto **coinvolto nello scandalo delle “lenzuola d’oro”**. **Un coinvolgimento che lo costrinse a dimettersi.**

L’omicidio Ligato, consumatosi **nell’indifferenza generale**, si colloca **in piena seconda guerra di mafia tra i Condello-Imerti e i De Stefano – Tegano – Libri**, quando **la ndrangheta matura il nuovo ruolo di interlocutrice della politica e dell’economia**. **Accusati dell’omicidio tre boss democristiani e uno socialista.**

Tornando ai giorni nostri, chissà se oggi, tutti i dispositivi antimafia insiti nelle procedure e nelle politiche degli appalti riusciranno a sconfiggere le vere prassi vigenti e intramontabili su quel territorio, ovvero il malaffare?

© 2025 CIVICO20NEWS – riproduzione riservata

Data di pubblicazione: 29/08/2025

Salvato in PDF in data: 28/10/2026

Link all'articolo: <https://civico20-news.it/politica/nazionale-politica/cronache-ferroviarie-la-vecchia-lega-contro-il-ponte-sullo-stretto-di-messina/29/08/2025/>