Ponte sullo Stretto: necessità, megalomania o specchio di un Paese che non decide?

Tra inchieste, pareri pilotati e promesse di sviluppo, la domanda vera resta inevasa: serve davvero?

Da più di un secolo l'Italia discute del Ponte sullo Stretto di Messina.
Un secolo di studi, progetti, stop, rilanci, governi che lo brandiscono come simbolo di modernità e opposizioni che lo denunciano come spreco titanico.
Eppure, dopo tutto questo tempo, la domanda più semplice è anche la più elusa:
il Ponte serve davvero?

La cronaca di questi giorni riporta il tema al centro del dibattito, ma non per ragioni tecniche. Una nuova inchiesta della Procura di Roma ipotizza pressioni, pareri pilotati, scambi di favori e aspettative di incarichi prestigiosi. Tra gli indagati compaiono figure istituzionali e politiche vicine ai vertici della Lega, mentre la "Stretto di Messina Spa" si dice estranea e pronta a collaborare.
Il quadro è quello di un'opera che ancora non esiste, ma che già traballa sotto il peso di sospetti, polemiche e contrapposizioni.

Le reazioni politiche sono immediate e speculari: da un lato chi parla di "opera inutile e dannosa", dall'altro chi denuncia "speculazioni" e "attacchi politici".
Il Ponte, ancora una volta, diventa un campo di battaglia identitario. Non si discute dell'infrastruttura: si discute del suo significato.

La domanda di coscienza: necessità o megalomania?

Prima di parlare di miliardi, cantieri e pareri tecnici, occorre un gesto di onestà civile:
il Ponte risponde a un bisogno reale o a un sogno di grandezza?

I numeri dicono che lo Stretto è già attraversato da traghetti efficienti, con tempi di percorrenza contenuti e flussi non paragonabili ai grandi corridoi europei.
Le priorità di Sicilia e Calabria sono altre: ferrovie interne lente, strade dissestate, porti da modernizzare, rischio idrogeologico, servizi pubblici fragili.
È difficile sostenere che un'opera da oltre 13 miliardi sia la risposta più urgente.

Il Ponte appare così come un gesto titanico, quasi mitologico: **collegare ciò che la natura ha separato**.
Un'idea che affascina, che accende immaginari, che promette sviluppo. Ma la megalomania ha un difetto: non ascolta la realtà.

Un'opera più utile politicamente che servizio logistico?

Il Ponte è diventato un simbolo. Serve a polarizzare, a mobilitare, a costruire identità politica.
Ogni volta che torna in agenda, non è per costruirlo: è per usarlo.

E mentre si discute del Ponte:

- non si parla di dissesto idrogeologico

- non si parla di ferrovie interne
- non si parla di sanità
- non si parla di lavoro vero
- non si parla di trasporti locali

Il rischio è che il Ponte sia un gigantesco specchio per le allodole: un'opera che promette di unire due sponde, ma finisce per dividere un Paese.

L'inchiesta come sintomo, non come causa.

L'indagine in corso non è la causa del problema: è il sintomo.
Il sintomo di un'opera che nasce fragile, circondata da pressioni, aspettative, reti di fedeltà politica.
Un'opera che, per essere realizzata, avrebbe bisogno di consenso largo, trasparenza, stabilità istituzionale.
Tre condizioni che oggi non ci sono. E allora la domanda torna, più urgente di prima: **dove stiamo andando?**

Verso un cantiere? O verso l'ennesima stagione di conflitto simbolico?

La storia infinita del Ponte

- **1899**: prima proposta ufficiale
- **1960–1970**: studi moderni
- **1992**: nasce la Stretto di Messina Spa
- **2000–2010**: rilanci e stop
- **2013**: archiviazione del progetto
- **2023–2026**: nuovo rilancio politico
- **2026**: inchiesta su presunte pressioni per ottenere pareri favorevoli,

Sorge un'ulteriore domanda o meglio una constatazione:

forse la più scomoda di tutte perché in Italia, ogni volta che si parla di grandi opere, emergono sospetti di corruzione, pressioni, interessi privati? È possibile che costruire diventi sempre e solo un'occasione per pochi, una torta da spartire dietro la retorica del "bene per tutti"? Se il Ponte sullo Stretto deve essere l'ennesimo terreno dove si intrecciano ambizioni personali, incarichi promessi, pareri pilotati e fedeltà politiche, allora non è più un'opera pubblica: è un meccanismo di potere. E questo, come cittadini, non possiamo accettarlo. Non possiamo rassegnarci all'idea che la corruzione sia un costo inevitabile, né che il progresso debba passare per scorciatoie opache. Un Paese che vuole crescere deve prima di tutto **pulire il terreno su cui costruisce**.

Alla fine, c'è un'ultima considerazione che non posso eludere.

Questa considerazione nasce da chi, come me, **non vive in Sicilia** e guarda lo Stretto da lontano, dal Nord, con una prospettiva inevitabilmente diversa.
Forse proprio per questo vedo nel Ponte il rischio di una grande opera che assorbe risorse senza risolvere i problemi quotidiani di chi, al Sud, aspetta ancora strade sicure, ferrovie moderne, servizi pubblici all'altezza.

Ma è altrettanto vero che **i diretti interessati**, gli isolani, potrebbero avere un'altra idea, un'altra urgenza, un'altra visione del futuro.
E questo merita rispetto. Merita ascolto. Merita un confronto reale, non ideologico.

Resta però una verità che attraversa tutto il dibattito: **il Ponte sullo Stretto è il nostro miraggio nazionale**.
Si vede, si promette, si discute, si litiga, ma non si tocca.

E forse è proprio questo il punto: **un Ponte che non si costruisce è più utile di un Ponte costruito**.
Utile alla politica, alle narrazioni, alle identità contrapposte.

Prima di decidere se farlo, dovremmo avere il coraggio di rispondere a una domanda semplice e scomoda: **serve davvero al Paese o serve solo alla sua politica?**

Impariamo a valutare con occhi chiari, non offuscati da messaggi politici o da grida d'allarme costruite per confonderci. La trasparenza non è un lusso: è il primo dovere di una democrazia adulta.

© 2026 CIVICO20NEWS – riproduzione riservata immagine AI Microsoft 365 Copilot

Data di pubblicazione: 11/06/2026

Salvato in PDF in data: 27/11/2026

Link all'articolo: https://civico20-news.it/cronaca/nazionale/ponte-sullo-stretto-necessita-megalomania-o-specchio-di-un-paese-che-non-decide/11/06/2026/