

**RUBRICA STORIA E POLITICA**  
**Speciale "No Ponte" - n. 6 Gennaio 2010**

**L'insostenibile peso  
del Ponte sullo Stretto**

*di Serena Intelisano*

**Storia del sogno antico di unire  
la Sicilia al Continente illustrata  
da Osvaldo Pieroni. Con evidenti  
le ragioni contro questa opera**



«Sopra i flutti o sotto i flutti, la Sicilia sia unita al Continente!» queste sono le parole dell'on. Giuseppe Zanardelli pronunciate nel lontano 1876 quando il dibattito sulla costruzione del Ponte sullo Stretto arrivò in Parlamento, citate da Osvaldo Pieroni nel suo articolo *Il ponte insostenibile. Storie, attori e retoriche dell'irrealizzabile progetto del ponte sullo Stretto di Messina* (pubblicato sulla rivista, edita da Pellegrini, *Il Giornale di Storia contemporanea*, 2009, pp. 100-135).

Come si nota il dibattito, o quanto meno il sogno di realizzare il Ponte, è molto antico, addirittura già lo storico Strabone ne parla, raccontando dell'attraversamento dello Stretto di Messina da parte del console romano Lucio Cecilio Metello nel 250 a.C. Proprio da questa vicenda inizia l'accurato articolo di Pieroni, docente di Sociologia dell'Ambiente presso l'Università della Calabria, un resoconto storico ricco di dettagli economici, ambientali e sociali.

I vari governi succedutisi nel nostro Paese sono sempre stati affascinati dall'idea di una grande opera che mettesse in luce l'Italia e che consegnasse alla storia il governo di turno.

Ma davvero l'Italia, ricca di storia, di cultura, di veri monumenti, ha bisogno di una tale struttura per essere ammirata dagli stranieri?

Noi non lo crediamo.

Il sospetto è che sia stato sempre il fiuto per il denaro a prevalere in questa storia: non dimentichiamo che il Ponte può essere una grande fonte di guadagno per i soggetti coinvolti, come lo è già stato in questi anni per la Società "Stretto di Messina", che solo negli anni Ottanta ha ricevuto più di 240 miliardi di lire di finanziamenti.

Ma andiamo con ordine. Come scrive Pieroni, sebbene quella del Ponte sia una questione antica, è nel Secondo Dopoguerra, periodo di rinascita e di boom economico, che il dibattito si concretizza e viene istituito il "Comitato Siciliano per il Ponte di Messina", attribuendo alla grande opera forti aspettative di sviluppo economico e sociale per il Meridione. Da questo momento in poi si succederanno bandi e concorsi di idee alla ricerca di un progetto.

Nel 1971 viene varata la *Legge 1158*, passata su evidente pressione del Psi e della Dc, che definisce il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente «un'opera di prevalente interesse nazionale». La suddetta legge affiderebbe lo studio, la progettazione, la costruzione e l'esercizio del solo collegamento viario ad una Spa di cui faranno parte come soci minoritari le Ferrovie dello Stato, l'Anas, la Regione Sicilia e la Regione Calabria con un 12,25% ciascuno, mentre vede l'Iri socia al 51%.

In Parlamento le varie fazioni politiche, Pci compreso, sono concordi sulla necessità del progetto, ma sono divise a proposito del tipo di progetto.

Nel 1981 viene fondata la Società "Stretto di Messina", che negli anni verrà finanziata con fior di miliardi per la promozione di campagne di legittimazione, e per la commissione di studi.

Con il Governo "Craxi", siamo nel 1985, si arriva addirittura alla stesura di un calendario che vede il 1988 come anno di inizio dei lavori e il 1996 come anno di chiusura di questi (la storia si ripete, e a distanza di anni anche un altro Presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, ha reso noto un ulteriore calendario, secondo cui i lavori inizieranno nel 2010 e termineranno nel 2016). Queste scadenze, come ben sappiamo, non verranno mai onorate, ma la Società "Stretto di Messina" intascherà comunque i suoi compensi, così come farà ancora due anni dopo, nel 1990, quando la finanziaria del Governo "Andreotti" le stanzierà altri 40 miliardi di lire. Questa volta c'è un progetto, quello dell'architetto

Brown, il ponte a campata unica che rimarrà sino ai giorni nostri unico riferimento, sebbene con alcune modifiche.

Da questo momento si attiva anche un forte movimento di opposizione alla realizzazione del Ponte, la Legambiente infatti presenterà al Ministero dell'ambiente una serie di osservazioni che contestano la validità dello Studio sull'Impatto Ambientale elaborato dagli esperti della Società "Stretto di Messina", che si vedrà costretta a ritirare il proprio documento.

Gli anni Novanta saranno un susseguirsi di tira e molla sulla vicenda, in base al colore del Governo in carica, si arriverà però nel 1997 all'approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del progetto del Ponte, seppur con molte riserve che indicano la necessità di ulteriori studi relativi all'assetto geologico ed idrogeologico dell'area, alla dinamica dei venti ed alla oscillazione, all'ecosistema marino e costiero ed alla validità economica dell'iniziativa.

Nel 2003 il Cipe delibera l'approvazione del progetto preliminare. Le associazioni e i comitati contro avviano una serie di ricorsi legali al Tar di varie regioni, al Consiglio di Stato ed alla Commissione Europea. La stessa amministrazione comunale di Villa San Giovanni si dichiarerà contraria al progetto, mentre il Comune di Messina istituirà una speciale commissione consiliare che elaborerà un documento di netta opposizione all'opera.

Nonostante il monito ricevuto dall'Europarlamento, che richiede un'ulteriore valutazione ambientale strategica oltre che un'analisi costi-benefici, il 15 aprile 2004 viene pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* il bando per la selezione del *General Contractor* cui affidare la progettazione definitiva, la direzione, l'esecuzione e il collaudo dell'opera. Il bando verrà vinto da Impregilo, una cordata di imprese italiane note alla magistratura per via di Tangentopoli e di rapporti con la mafia.

Arriviamo ai giorni nostri, il 18 dicembre di questo anno, Pietro Ciucci, il presidente della società "Stretto di Messina", ha dichiarato «*Entro l'estate il progetto definitivo, ma il 23 dicembre si parte*».

Ma quali ragioni contro il Ponte? Di sicuro non motivazioni politiche, perché come abbiamo visto la questione ha coinvolto tutte le fazioni politiche dagli albori della nostra Repubblica.

Chi è contro il Ponte è spinto da motivazioni serie, quali quelle economiche, ambientali, sociali.

Diciamolo, il Ponte sullo Stretto è un grosso spreco di denaro, denaro che potrebbe benissimo essere utilizzato per altre priorità del Meridione, come quella della messa in sicurezza dei territori dissestati, o finalmente per finire la Salerno-Reggio Calabria.

La previsione della domanda di attraversamento dello Stretto si basa su dati inverosimili, non considerando i periodi precedenti al 2000 non rileva che da 1991 la domanda è in costante calo.

Da un'inchiesta del 2004 condotta dalla Cattedra di Economia dell'Università di Messina su oltre 800 attraversatori dello Stretto si evince che l'80% dei pendolari non userebbe il ponte per i propri spostamenti, a differenza di un 45% che lo farebbe per viaggi che superano i 1000 km.

Per persuadere i meridionali alla necessità del Ponte, si è sempre promesso lo sviluppo economico, la possibilità di nuove opportunità di lavoro, ma così non sembrerebbe. Come ci notare Pieroni, solo il 19% dei lavoratori sarebbe siciliano, l'11,6% calabrese, 6,5% verrebbe dall'estero, e ben 62,9% proverrebbe dal resto d'Italia.

Ma mettendo da parte motivazioni economiche, quelle tecniche sono le più serie. Il progetto prevede una campata unica di 3.360 metri con un sistema di cavi portanti di lunghezza eccezionale (5.300 metri).

I materiali da costruzione oggi disponibili, date le dimensioni suddette, prospettano un sistema strutturale principale estremamente pesante che finisce per dover soprattutto sorreggere se stesso.

Per una struttura di tali dimensioni sarebbero necessari materiali molto più leggeri che addirittura non sono stati ancora inventati.

Altro aspetto che non ci si può permettere di trascurare è l'alto livello di sismicità presente nell'Area dello Stretto. Il progetto del Ponte ha totalmente trascurato la presenza di faglie attive presenti proprio nella zona su cui dovrebbero sorgere le torri e i contrafforti/ancoraggi della parte calabrese.

Non sembra neanche interessare il fatto che la costa siciliana e quella calabrese sono in movimento, si allontanano l'una dall'altra. Uno studio condotto dal Professor Alessandro Guerricchio, Ordinario di Geologia applicata presso il Dipartimento di Difesa del Suolo dell'Università della Calabria sottolinea che *«un evento sismico di entità anche inferiore a quello del 28 dicembre 1908 potrebbe mobilitare parte del versante, in particolare la zona*

*di appoggio della torre stessa. A causa delle elevate profondità è impossibile realizzare interventi di stabilizzazione del versante».*

Ultimo punto, ma non per importanza, da considerare è quello dell'impatto ambientale.

Lo Stretto di Messina è un incrocio tra due mari e salinità diversa con correnti diverse generate proprio da questa diversità, con una trasparenza particolarissima che lo rende un'area unica in tutto il mondo. Questo fa sì che lo Stretto sia una sorta di "paradiso della biologia marina", abitato da diverse creature che rischiano di perdere il proprio abituale percorso a causa dell'ombra che il ponte proietterebbe di giorno e della luce che produrrebbe di notte.

Gran parte degli esseri marini che popolano lo Stretto regolano il proprio cammino in base alle condizioni di luce, per essi si tratterebbe di uno sbarramento.

Emerge, insomma, che sono più i contro che i pro nella vicenda "*Ponte dello Stretto*". In tanti, in questi anni, si sono battuti per evitare la realizzazione di questa inutile opera, e la loro voce si farà sentire fino a che non verrà posta la parola fine, non verrà accantonato questo progetto.

L'opinione dei diretti interessati, gli abitanti dello Stretto, è chiara, irremovibile: la maggioranza di essi è contro il Ponte. E il dovere del Governo, crediamo, è quello di ascoltare la voce dei suoi cittadini (elettori e non), e non quello di pensare ai propri interessi. Se questo non avviene è chiaro che i cittadini faranno tutto quanto è in loro potere per essere ascoltati.

**Serena Intelisano**

([www.excursus.org](http://www.excursus.org), anno II, n. 6, gennaio 2010)