

Il ponte sullo Stretto di Messina: dalle promesse elettorali alla fattibilità

Pubblicato: Domenica 7 Agosto 2022



Per ora collegare la Sicilia all'Europa è rimasto un sogno. Eppure, qualcuno ci riuscì in passato. Nel 251 a.C. il console romano Lucio Cecilio Metello fece costruire un "ponte" di barche e botti per il trasporto di 140 elefanti da guerra catturati ai cartaginesi in Sicilia. Da allora è rimasto sogno e miraggio perché la zona dello stretto di Messina è molto particolare e soffre di determinate problematiche tra cui la larghezza dello stretto, variabile da 3 a 16 chilometri; la profondità del fondale: dai 70 ai 2.000 metri; la presenza di forti venti e correnti marine e, ovviamente il rischio sismico. (Imbarcazioni nello stretto di Messina, foto di [Nino Blasco da Pixabay](#))

I venti. La zona dello stretto di Messina risulta compresa tra due importanti sistemi montuosi: l'estremo lembo nord-orientale della catena dei Peloritani ed il Massiccio dell'Aspromonte, che con i 1955 m di Monte Cocuzza risulta il rilievo più elevato del sistema. Questa particolare configurazione orografica esercita una marcata influenza sullo sviluppo delle locali condizioni del tempo, in quanto l'area dello Stretto si va restringendo, procedendo da sud verso il suo limite settentrionale; il che comporta una graduale accentuazione dell'effetto di imbuto, come un "tubo di Venturi". che può portare venti fino a 150 Km orari.

Le correnti. Una delle forze che animano lo Stretto di Messina sono le forti correnti. Questi potentissimi flussi d'acqua sono unici al mondo e vengono innescati da un perenne dislivello, di circa 27-28 cm, tra le acque dello Ionio e quelle del Tirreno. Quando le acque del mar Tirreno, a nord di Capo

Peloro, sono in fase di alta marea, quelle ioniche, a sud di Capo Ali, sono in fase di bassa marea. Le correnti che si originano – Scendenti e Montanti – sviluppano violenti flussi. Secondo i risultati di alcune pubblicazioni scientifiche, la velocità di spostamento delle acque nello Stretto, in particolari momenti e grazie alla coincidenza di numerose componenti, può arrivare fino ad un massimo di 20 km/h, i valori più elevati che si registrano al mondo.

I terremoti. Recentemente è stata scoperta nei fondali marini tra la Sicilia e la Calabria la faglia che più di 100 anni fa provocò la più grave catastrofe sismica d'Europa, il terremoto di Messina-Reggio Calabria del 28 dicembre 1908. Il movimento tellurico, che oggi è ricordato nei cataloghi sismici come il più potente mai registrato in Europa in epoca strumentale, fece vibrare la terra per più di 30 secondi e portò alla distruzione completa delle città di Messina e Reggio Calabria e di altri numerosi centri minori causando la morte di 100 mila persone. “La struttura corre lungo l’asse dello Stretto ed è individuabile a circa 3 km dalle coste della Sicilia. Alla latitudine di Messina, curva verso Est penetrando nell’entroterra calabro per proseguire poi lungo l’asta fluviale del torrente Catona, una incisione fluviale tra Villa San Giovanni a Nord e Reggio Calabria a Sud. La faglia è inclinata verso Est e raggiunge la lunghezza massima di 34,5 km” ha affermato il coordinatore della ricerca. Infatti, un gruppo di sismologi, geologi e ingegneri europei, con la partecipazione del Servizio sismico svizzero e del Gruppo di sismologia e geodinamica dell’ETH di Zurigo, ha pubblicato una nuova mappa del rischio sismico in Europa, da cui risulta che lo Stretto di Messina è la zona d’Europa, insieme allo Stretto del Bosforo, a più alto rischio sismico in assoluto nel continente.

Dopo il terremoto si abbandonò ogni idea di collegare la Sicilia all’Italia peninsulare per molti decenni, fino agli anni ’70. Da allora, ad ogni tornata elettorale si rinnovano le promesse dei politici, di ogni orientamento, per la realizzazione del ponte. Sembra quasi una barzelletta: chi è più favorevole al ponte? Un politico di Milano, di Roma oppure di Catania? La storia racconta che la visione della fine dell’insularità (o la relativa caccia al voto con i proclami), ha quasi sempre origini nordiche o perlomeno non siculo-calabre. Un recente articolo di Pagella Politica ne fornisce una circostanziata ricostruzione storica.

Mariano Rumor, nato a Vicenza nel 1915, esponente di punta della Democrazia Cristiana e 5 volte Presidente del Consiglio, nel 1970 durante un comizio elettorale a Palermo, disse: «Gli anni Settanta saranno gli anni del ponte sullo stretto».

Francesco Cossiga, Sassari 1928, Democrazia Cristiana, Presidente della Repubblica, del Consiglio dei ministri e del Senato, nel 1979 diede la sua approvazione alla costituzione della società concessionaria stretto di Messina S.p.A., poi costituita nel 1981 (oggi in liquidazione).

Claudio Signorile, Bari 1937, Partito Socialista Italiano, Ministro per il Mezzogiorno e dei Trasporti, nel 1980, annunciò la realizzazione di «qualcosa in tempi brevi», e nel 1984 rincarò la dose: «Il ponte si farà entro il 1994».

Bettino Craxi, Milano 1934, Partito Socialista Italiano, Presidente del Consiglio, nel 1985 raccontò al quotidiano La Repubblica un dettagliato programma di avanzamento dei lavori: «Entro il 1986 chiuderemo la fase progettuale. Con il 1987 porteremo avanti le opere di fondazione e la sistemazione del territorio secondo quanto predisposto dai tecnici del progetto, mentre alla fine del 1988 ci sarà l’apertura dei cantieri. Nel 1995 il ponte sarà pronto. Un’opera da primato mondiale».

Silvio Berlusconi, Milano 1936, Forza Italia, Presidente del Consiglio dei ministri, nel 2001 firmò in diretta a Porta a porta, su Rai1, il celebre «Contratto con gli italiani», che al punto cinque prevedeva proprio «l’apertura dei cantieri per almeno il 40 per cento degli investimenti previsti dal “Piano decennale per le Grandi Opere”», che includeva tra le sue «priorità» anche il ponte sullo stretto di Messina. Nel 2005 durante un comizio a Catania, disse che grazie al ponte si potrà raggiungere la Sicilia «anche di notte, e se uno ha un grande amore dall’altra parte dello stretto potrà andarci anche alle quattro del mattino senza aspettare i traghetti».

Francesco Rutelli, Roma 1954, Partito Radicale, Ministro per i Beni e le Attività Culturali con delega al Turismo, nel 2001 durante un incontro a Messina dichiarò che «il ponte sullo stretto si può e si deve fare. Mentre Berlusconi fa i disegni in tv, l'Ulivo indica le risorse, un progetto e una decisione per allungare l'Italia».

Matteo Renzi, Firenze 1975, Partito Democratico, Presidente del Consiglio dei ministri, nel 2016 affermò in un intervento «La sfida è quella di completare il grande progetto che chiamo Napoli-Palermo, per non dire ponte sullo stretto, e che porterà 100 mila posti di lavoro e sarà utile a tutti».

Matteo Salvini, Milano 1973, Lega Nord, il 4 agosto 2022 ospite a Zona Bianca su Rete4, Salvini ha ribadito che, se il centrodestra dovesse vincere le elezioni del prossimo 25 settembre, «il ponte che unisce la Sicilia alla Calabria, e l'Italia all'Europa, dopo anni di chiacchiere potrà essere realtà».

Il sociologo Aurelio Angelini nel suo libro “Il mitico Ponte sullo stretto di Messina” (FrancoAngeli, Milano 2011) spiega che “Tutti i grandi regni succedutisi nei secoli hanno ipotizzato la costruzione di un collegamento tra i due territori, ma il fondale irregolare dello stretto, le forti correnti marine del Mediterraneo, l'elevata sismicità della zona e l'ingente costo dei lavori hanno fatto desistere i governanti dall'iniziare l'opera”. Ma il governo Draghi è tornato sulla questione del ponte sullo stretto. Con il recovery plan (il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza preparato dall'Italia per rilanciare l'economia del paese dopo la pandemia di COVID-19) si può fare: al Mezzogiorno andranno 33,8 miliardi di euro di investimenti. Che finalmente sia la volta buona? Che senso ha ancora oggi un'opera così complessa? Ed è fattibile, almeno tecnicamente?

Le ragioni principali per la sua realizzazione sono tre: 1. **eliminare l'insularità della Sicilia** collegandola al continente europeo tramite autostrada e ferrovia creando nuove condizioni di sviluppo economico e sociale; 2. **integrare gli insediamenti delle due sponde dello stretto** in un'unica grande città metropolitana; 3. **migliorare la resilienza e la sostenibilità del sistema di infrastrutture e trasporti**. Ma c'è di più.

Il contesto delle dinamiche recenti di competizione globale sulla sicurezza e il controllo delle vie di approvvigionamento e trasporto, riportano all'attenzione il ruolo strategico che l'Italia, per la sua posizione geografica al centro del Mediterraneo, può giocare per gli scambi commerciali tra l'Europa, i Paesi Orientali, il Nord Africa e l'America. Un ruolo che richiede adeguate infrastrutture, per permettere al Paese di intercettare grandi flussi commerciali che l'area del Mediterraneo oggi offre in maniera esponenziale, e **diventare una grande piattaforma logistica mediterranea**. In quest'ottica, la realizzazione del ponte, è solo una parte degli investimenti necessari. Ad esempio, nelle città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria è necessario intervenire per ridurre drasticamente la congestione del traffico stradale privato. In base al rapporto TomTom index, le due città si classificano sempre ai primi posti a livello nazionale, per la congestione del traffico stradale. Ciò dipende non solo dalle code dei mezzi in attesa di imbarcarsi da e verso il continente e dal traffico promiscuo tra residenti e non, ma soprattutto dalle carenze del sistema di trasporto pubblico locale e dalla necessità di muoversi tramite mezzi stradali utilizzando una viabilità non idonea a supportare efficacemente l'attuale traffico su gomma. Il trasporto pubblico deve aumentare la quota alla media del 40% tipico delle città metropolitane europee, partendo dall'attuale 8%.

Serve un sistema che integri allo stesso livello di funzionalità, qualità e costi tutti gli elementi del sistema di trasporti della regione (collegamenti urbani, interurbani, interregionali, nazionali e internazionali, porti, autostrade, sistemi di interscambio modale, etc.). Un investimento così rilevante, come quello previsto per la realizzazione del collegamento stabile, non può trovare giustificazione se non si traduce in nuove condizioni economiche e di vita, non solo nelle aree urbane coinvolte ma nella Sicilia intera eliminandone la condizione di insularità già evidenziata nel trattato di Maastricht sull'Unione europea e dovrebbe contribuire in modo determinante allo sviluppo del Mezzogiorno ed avere di conseguenza una significativa ricaduta positiva sulla nazione.

La fattibilità. Un gruppo di studio di Federmanager Aldai, a cui si sono aggregati esperti di vari settori e associazioni, ha collaborato per una quindicina di mesi di lavoro tra il 2020 e il 2021 fornendo la più recente analisi sulla fattibilità e le opzioni disponibili da un punto di vista tecnico- scientifico-economico. Nel Quaderno pubblicato di 368 pagine, gli esperti, dopo aver esaminato la lunga e controversa storia del ponte sullo stretto di Messina, concludono che vi sono varie possibili soluzioni simili a quelle già realizzate nel mondo e raccomandano di procedere tenendo conto del principio di progressi continui e gradualità.

Dopo il console romano, sarà forse un'altra romana a posare la prima pietra?

“Nel destro lato è Scilla; nel sinistro | È lingorda Cariddi. Una vorago | D,un gran baratro è questa, che tre volte | I vasti flutti rigirando assorbe, | E tre volte a vicenda li ributta | Con immenso bollor fino a le stelle”, Publio Virgilio Marone nell'Eneide.

di Giuseppe Geneletti g.geneletti@methodos.com