

Il volume offre un'accurata e completa ricostruzione della *millenaria* vicenda della costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina a partire dalla storia della città omonima. Dalla centralità che, nel corso dei secoli, hanno avuto il suo porto e quello stretto di mare negli avvenimenti che ne hanno segnato la sua fama nel mondo: una storia così antica da essere narrata anche dalla letteratura e tale da essere protagonista di suggestivi miti letterari che hanno accompagnato la descrizione delle bellezze e delle storie legate allo stretto.

Il libro illustra i primi progetti, alcuni anche arditi e fantasiosi, che hanno alimentato il dibattito politico e scientifico nel corso del tempo. Gli studi dei diversi esperti - ingegneri, tecnici, geologi, ma anche economisti e industriali - che si sono interessati al tema dell'individuazione di un "attraversamento stabile tra la Sicilia e il Continente" hanno avuto una eco tale da istituzionalizzare i discorsi su quello che veniva definito il "cavalcamare". Le varie posizioni che si sono contrapposte sino agli anni più recenti, quando la coscienza ambientalista si è fatta più reale e consistente, hanno spesso determinato contraddittori passi avanti attraverso iniziative legislative e finanziarie apparentemente risolutive per le sorti di un Mezzogiorno d'Italia trascurato e in difficoltà rispetto al resto del Paese.

Questo libro offre i materiali necessari per discuterne.

Aurelio Angelini, docente di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio nell'Università di Palermo e di Ambiente e Sviluppo sostenibile nell'Università IULM di Milano, è presidente del comitato scientifico UNESCO-DESS e direttore della Fondazione UNESCO Sicilia. Tra le sue pubblicazioni: *Manuale di ecologia, sostenibilità ed educazione ambientale* (con P. Pizzuto), 2007; *Il Futuro di Gaia*, 2008; *Il Piano di gestione UNESCO Isole Eolie*, 2008; *Linee Guida per l'interpretazione ambientale delle aree protette*, 2008; *L'uso della biodiversità in Sicilia*, 2009; *Differenza e Gap di genere*, 2009; *Nulla si butta, tutto si ricicla*, 2009.

€ 28,00 (U)

ISBN 978-88-568-3319-5



9 788856 833195

1561.83

A. Angelini

IL MITTICO PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

Aurelio Angelini

Il mitico Ponte sullo Stretto di Messina

Da Lucio Cecilio Metello ai giorni nostri: la storia, la cultura, l'ambiente

Presentazione di Giovanni Puglisi
Introduzione di Osvaldo Pieroni
Postfazione di Emanuele Sgroi

Sociologia
urbana e rurale

FrancoAngeli

Sociologia urbana e rurale

COLLANA DIRETTA DA **PAOLO GUIDICINI** E **GIOVANNI PIERETTI**

Comitato scientifico: Giandomenico Amendola, Paola Bonora, Ada Cavazzani, Pier Luigi Cervellati, Alberto Gasparini, Nancy Holman, Richard Ingersoll, Jean François Laé, Ezio Marra, Guido Martinotti, Antonietta Mazzette, Alfredo Mela, Fiammetta Mignella Calvosa, Harvey L. Molotch, Osvaldo Pieroni, Fortunata Piselli, Mario L. Small, Antonio Tosi, Francesca Zajczyk

La collana *Sociologia urbana e rurale*, fondata da Paolo Guidicini nel 1976, attraverso la pubblicazione di studi e ricerche si propone come luogo di confronto fra studiosi, operatori ed esperti interessati al rapporto che l'uomo intrattiene con il suo ambiente.

Le trasformazioni del mondo urbano e di quello rurale, le nuove forme dello sviluppo, i fenomeni di impoverimento ed esclusione sociale, i problemi del governo urbano, i movimenti migratori su scala locale e globale, le tematiche ambientaliste sono solo alcuni degli ambiti di ricerca che la collana intende promuovere attraverso la pubblicazione di monografie e volumi collettanei.

La collana *Sociologia urbana e rurale* si propone di contribuire alla riflessione intorno alle forme contemporanee del territorio su scala locale, nazionale e internazionale.

Sulla base della loro rilevanza all'interno del dibattito scientifico ed accademico, tutte le proposte di pubblicazione vengono sottoposte alla procedura del referaggio (*peer review*), fondata su una valutazione che viene espressa sempre e per ogni lavoro da parte di due *referee* anonimi, selezionati fra docenti universitari e/o esperti dell'argomento.

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Aurelio Angelini

Il mitico Ponte sullo Stretto di Messina

Da Lucio Cecilio Metello
ai giorni nostri: la storia,
la cultura, l'ambiente

Presentazione di Giovanni Puglisi
Introduzione di Osvaldo Pieroni
Postfazione di Emanuele Sgroi



**Sociologia
urbana e rurale**

FrancoAngeli

Il volume è stato realizzato grazie ai fondi di ricerca ex 60% anno 2007.

Si ringraziano: *Clara Cardella, Adriana Giunta, Gianni Mattioli, Osvaldo Pieroni, Piergiorgio Pizzuto, Giovanni Puglisi, Anna Re, Massimo Scalia, Emanuele Sgroi*

Per le immagini qui pubblicate è stata concessa l'autorizzazione. Nei casi in cui non è stato possibile contattare gli aventi diritto la Casa editrice rimane a disposizione ai sensi del DPCM 22 febbraio 1988

Copyright © 2011 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy

Ristampa						Anno						
0	1	2	3	4	5	6	2011	2012	2013	2014	2015	2016

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sui diritti d'autore. Sono vietate e sanzionate (se non espressamente autorizzate) la riproduzione in ogni modo e forma (comprese le fotocopie, la scansione, la memorizzazione elettronica) e la comunicazione (ivi inclusi a titolo esemplificativo ma non esaustivo: la distribuzione, l'adattamento, la traduzione e la rielaborazione, anche a mezzo di canali digitali interattivi e con qualsiasi modalità attualmente nota od in futuro sviluppata).

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633. Le fotocopie effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale, possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da AIDRO (www.aidro.org, e-mail segreteria@aidro.org).

Stampa: Tipomonza, via Merano 18, Milano.

Indice

Presentazione , di <i>Giovanni Puglisi</i>	pag.	7
Introduzione , di <i>Osvaldo Pieroni</i>	»	13
1. Messina nello stretto: storia, natura e mito	»	21
1. Messina	»	21
2. Le bellezze dello stretto	»	27
3. La letteratura per lo Stretto di Messina	»	31
2. Il Ponte sullo Stretto. La storia di un mito e di tanti progetti	»	36
1. Nel passato il ponte?	»	36
2. Dal Regno all'Unità d'Italia	»	37
3. Il primo periodo post-bellico	»	40
4. Dal secondo dopoguerra agli anni '60	»	42
5. Gli anni '70: ampliamento e istituzionalizzazione del dibattito	»	96
6. Gli anni '80 nel segno della "Stretto di Messina SpA"	»	104
7. Gli anni '90	»	111
3. Oggi un ponte ai blocchi di partenza?	»	119
1. Il secondo Governo Amato e i primi pareri al progetto	»	119
2. I progetti delle grandi opere del secondo Governo Berlusconi	»	126
3. Le critiche al piano della società Stretto di Messina SpA	»	133
4. Le reazioni al progetto preliminare della Stretto di Messina SpA	»	143

5. La posizione dell'Unione Europea e l'avanzare del progetto di massima	pag.	152
6. Il ponte... parte?	»	165
7. La scelta del General Contractor e le polemiche di carattere finanziario	»	176
8. Il Governo Prodi II segna la marcia indietro del progetto del ponte	»	190
9. Il quarto Governo Berlusconi e il rilancio dell'opera	»	196
4. Postfazione. Il Ponte sullo Stretto: non più mito e per nulla progetto, di Emanuele Sgroi	»	213
5. Riferimenti e approfondimenti bibliografici	»	225
1. Bibliografia	»	225
2. Sitografia	»	243
3. Figure	»	248
4. Tabelle	»	252
5. Schede	»	253
6. Riferimenti legislativi	»	253
6. Appendice	»	255
1. Cronologia	»	255
2. I sostenitori del ponte	»	264
3. I sostenitori del No al ponte	»	266
4. Le motivazioni pro e contro a confronto	»	269

Presentazione

di *Giovanni Puglisi*

I movimenti che in questi anni si sono battuti contro la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina hanno fatto leva, oltre che sull'impatto ambientale dell'opera, sull'attuale gap infrastrutturale tra Sud e Nord del Paese che ha *allontanato* sempre di più la Sicilia dal resto dello stivale. La domanda a cui oggi dobbiamo dare una risposta è quella di come *riavvicinare* la Sicilia al resto del Paese e se, per far questo, è sufficiente velocizzare il tratto di tre chilometri *della traghettata*, sfidando le conseguenze paesaggistiche e ambientali, oppure scegliere un'altra strada, dopo un'attenta analisi costi-benefici. L'elenco di quali grandi opere e infrastrutture bisognerebbe realizzare in Sicilia e in Calabria, sono più che note, a partire dalla bestia nera delle infrastrutture italiane, la "Salerno-Reggio Calabria", per arrivare al raddoppio dei binari ferroviari in Sicilia.

Il sogno di buona parte dei siciliani di collegarsi al Continente attraverso un ponte, ha però finora prodotto solo profitti faraonici e costi senza ricavi, se non talora di natura "politica". Un'attenta riflessione merita la comparazione tra i benefici immediati sorgenti dalla realizzazione del ponte e le correlate ricadute sul paesaggio, sugli eccezionali ambienti umidi del litorale con gli acquitrini salati di Faro e Ganzirri, sulla zona costiera di Capo Rasocolmo, ma anche sulle colline da entrambi i lati dello stretto, nonché sui fondali percorsi dalle correnti leggendarie, habitat naturali per comunità di organismi viventi di rara bellezza e importanza.

Qualcuno dice che nessuno, o quasi, può essere contrario semplicemente in linea di principio alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina (eccezion fatta per coloro che ritengono l'*isolanità* un valore culturale e antropologico in sé), soprattutto se verranno risolti positivamente i problemi relativi all'impatto-ambientale (che sembrano però ancora lontani dall'essere risolti) e verranno date risposte adeguate ad alcune questioni non certamente secondarie, quali gli aspetti geologici e sismici che l'opera, nella sua mastodontica intrusione, comporta in un'area tra le più a rischio *tsunami*. Però bisogna dire che l'avversione e le obiezioni da più parti manifestate al Ponte sullo Stretto di Messina non sono motivate dall'avversione preconcetta e apparentemente infondata a questa gigantesca opera, ma costituiscono piuttosto una naturale conseguenza del *gap* infrastrutturale tra Sud e Nord del Paese.

In questo volume viene proposta un'accurata cronistoria delle lunghe vicende scientifiche, tecniche, politiche, ma anche sociali, legate all'ipotizzata costruzione del Ponte di Messina, nel corso della quale, accanto alla descrizione del susseguirsi degli eventi e delle decisioni in ambito politico e socio-economico, si evidenziano i differenti punti di vista del dibattito scientifico sull'opportunità o meno di realizzare nel contesto dello Stretto di Messina un'opera di tali dimensioni "colossali".

Nel primo capitolo si narra la storia millenaria di Messina, la centralità che hanno avuto il suo porto e quello stretto di mare nelle vicende che ne hanno segnato la sua fama nel mondo: una storia così antica da essere narrata anche dalla letteratura e tale da essere protagonista di suggestivi miti letterari, che hanno accompagnato la descrizione delle bellezze e delle storie legate allo stretto. La particolarità del "distacco fisico" tra la Sicilia e il resto d'Italia ha scandito il tempo attraverso precise fasi storiche, nel corso delle quali la problematica dell'attraversamento dello stretto ha assunto la forma di proposte, progetti concreti e soluzioni alternative tutte volte a "colmare" tale distanza.

Nel secondo capitolo vengono quindi illustrati i primi progetti, alcuni anche arditi e fantasiosi, che hanno alimentato il dibattito politico e scientifico nel corso del tempo. I diversi studiosi – ingegneri, tecnici, geologi, ma anche economisti e industriali – che si sono interessati al tema dell'individuazione di un "attraversamento stabile tra la Sicilia e il Continente", hanno avuto una eco tale da istituzionalizzare i discorsi su quello che veniva definito il "cavalcamare", mentre le diverse posizioni che si sono contrapposte sino agli anni più recenti, quando la coscienza ambientalista si è fatta più reale e consistente, hanno spesso determinato contraddittori passi avanti attraverso iniziative legislative e finanziarie apparentemente risolutive per le sorti di un Mezzogiorno d'Italia trascurato e in difficoltà rispetto al resto del Paese.

Nel terzo capitolo, che giunge a toccare le iniziative più recenti riguardo al tema del "mito del Ponte" sullo Stretto di Messina, emergono proprio tutti i diversi punti di vista, spesso emblematicamente rappresentativi delle posizioni dei vari Governi che si sono succeduti alla guida del Paese, avendo sì rispetto degli enormi valori materiali e simbolici, dell'amore per la natura, del rispetto della storia e della valorizzazione dei saperi e delle tradizioni locali, che costituiscono il tessuto connettivo di una Nazione come l'Italia, ma che di fronte a temi – inopinatamente posti al centro dell'agenda politica – spesso agiscono in modo poco utile e qualche volta improduttivo, influenzati soprattutto da interessi e speculazioni, che in molti casi vi ruotano intorno.

Si tratta di discussioni che hanno da sempre alimentato in tutto il Paese un'accesa discussione tra i fautori del progetto – che lo considerano un tentativo importante di fornire un'infrastruttura per il rilancio dell'economia

delle regioni meridionali d'Italia – e i suoi detrattori, che si rifanno a valutazioni di impatto ambientale (con previsioni anche molto gravi) o addirittura negano la fattibilità tecnica del ponte che, non dimentichiamolo, se realizzato, risulterebbe essere il ponte più lungo del mondo. Agli uni e agli altri questo libro offre materiali per riflettere e spunti per discutere. Con una sola raccomandazione personale: il tempo, specie in Sicilia, è denaro preso o sperperato, ritardo accumulato nello sviluppo e nella crescita socio-economica, frustrazione individuale e sociale accumulata. Comunque, ancora una volta un'occasione perduta.

Sul Ponte sullo Stretto di Messina hanno fatto leva, oltre che l'impatto ambientale dell'opera, l'inaccettabile gap infrastrutturale tra Sud e Nord del Paese che ha allontanato sempre di più la Sicilia dal resto dello stivale. Di conseguenza, la domanda a cui oggi dobbiamo dare una risposta è quella relativa a come far uscire dalla marginalità la Sicilia, e se, per far questo occorre velocizzare il tratto di tre chilometri “della traghettata” con le pesanti conseguenze ambientali; oppure (con minore spesa e maggiori vantaggi) rendere veloce una vasta area autostradale e ferroviaria di centinaia di chilometri che attualmente versa in condizioni di vetustà insopportabile, contribuendo al rallentamento dello sviluppo dell'Isola.

Da questo punto di vista, il Ponte sullo Stretto ridurrebbe di poche decine di minuti il tempo di attraversamento e sottrarrebbe, inevitabilmente, attenzione e risorse al grande cantiere di cui il Meridione ha bisogno per avviare un sviluppo credibile e duraturo: un progetto di potenziamento e di modernizzazione della rete ferroviaria, navale e stradale.

L'elenco di quali siano le grandi opere e infrastrutture che occorre realizzare in Sicilia e in Calabria, sono più che note e, tra queste, sul versante stradale: la modernizzazione della Salerno-Reggio Calabria, in modo che diventi un'autostrada degna di questo nome; il potenziamento della statale 106 ionica; il completamento dell'autostrada Palermo-Messina; l'ampliamento della Palermo-Agrigento; il completamento della Caltanissetta-Gela, e la sistemazione e la messa in sicurezza di altre importanti arterie stradali. Nel campo ferroviario siamo ai livelli da terzo mondo, con una sola rotaia su quasi tutte le linee che non sono elettrificate per intero. Per andare in treno da Reggio Calabria a Bari occorrono 7 ore, così come per spostarsi da Trapani a Messina (300 Km circa). Con un sistema ferroviario simile a quello operante nel Centro-Nord del Paese, si ridurrebbero i tempi di collegamento di alcune ore. Senza dimenticare, infine, la realizzazione di un sistema integrato di trasporto navale, attraverso l'ampliamento e il miglioramento della flotta di collegamento e la realizzazione di uno scalo per aliscafi accanto all'aeroporto di Reggio Calabria.

Il sogno di buona parte dei siciliani di collegarsi al Continente attraverso un ponte, ha fatto finora la fortuna solo di chi, a partire dal 1981 a oggi, ha incassato consensi elettorali e parcelle professionali per le progettazioni,

raccontando la favola che il ponte non costerebbe nulla allo Stato, in quanto verrebbe interamente finanziato da gruppi di privati che recupererebbero l'investimento attraverso l'ottenimento in concessione dei pedaggi. Basta fare i conti per comprendere che queste affermazioni sono infondate: ai costi attuali e con il traffico attuale è stato stimato in più di cento anni il tempo necessario per rientrare dall'investimento. Del resto, non solo non abbiamo visto nessun imprenditore italiano "mettersi in fila" per proporsi come promotore finanziario di un'opera che sembra destinata, ormai, ad essere finanziata tutta da capitali pubblici, ma nessuna banca finanzierebbe un progetto che prevede l'ammortamento finanziario in tempi "biblici".

Inoltre va considerato l'ambiente naturale circostante e il danno che ad esso sarebbe arrecato dalla costruzione del ponte. Nello stretto, infatti, vanno considerati gli eccezionali ambienti umidi del litorale con gli acquitrini salati di Faro e Ganzirri; la zona costiera di Capo Rasocolmo, ma anche le colline da entrambi i lati dello stretto, nonché i fondali percorsi dalle correnti leggendarie ed habitat per comunità di organismi di rara bellezza e importanza.

Qualcuno dice che nessuno, o quasi, può essere contrario semplicemente in linea di principio alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina (fanno eccezione coloro che ritengono l'isolana un valore culturale e antropologico in sé), soprattutto se verranno risolti positivamente questi problemi relativi all'impatto ambientale (sembrano ancora lontani dall'essere risolti) e ad alcune questioni non certamente secondarie, quali gli aspetti geologici e sismici che l'opera, nella sua mastodontica intrusione, comporta in un'area tra le più a rischio tsunami. Però bisogna dire che l'avversione e le obiezioni da più parti manifestate al Ponte sullo Stretto di Messina non sono motivate dall'avversione preconcepita e apparentemente infondata a questa gigantesca opera, ma costituiscono piuttosto la logica conseguenza del gap infrastrutturale tra Sud e Nord del Paese che allontana sempre di più la Sicilia dal resto dello stivale, ponendo come prioritarie altre grandi opere.

Inoltre, il periodo particolare di recessione internazionale che si sta vivendo ha, purtroppo, un'incidenza notevole sulla nostra Nazione e nel Meridione maggiormente, dove sono numerose le piccole e medie imprese in piena crisi o addirittura costrette alla chiusura dei cancelli, per mancanza di ordinativi. La ripresa delle grandi opere infrastrutturali, considerata nella sua più semplice necessità, vista l'attuale situazione della rete stradale, ferroviaria e portuale a disposizione, rischia di essere pertanto indicata come una delle facili ricette utili per far ripartire il volano dell'economia, anche per questi comparti toccati dalla crisi.

Alla base bisognerebbe riuscire a mantenere nella progettazione ed esecuzione un preciso rispetto delle regole e dell'ambiente, a progettare ed eseguire i lavori pubblici nel rispetto della normativa nazionale derivante

dalle direttive comunitarie dei contratti pubblici ma, soprattutto, l'osservanza della pubblicità e della trasparenza nei processi, tenendo conto che siano ascoltate anche le esigenze delle cittadinanze attraversate dalle opere da mettere "in cantiere", nell'unico interesse del soddisfacimento dei bisogni pubblici e di sviluppo del nostro Paese.

Nel presente volume si intende proporre un'accurata cronistoria delle lunghe vicende scientifiche, tecniche, politiche ma anche sociali legate all'ipotizzata costruzione del Ponte di Messina, nel corso della quale, accanto alla descrizione del susseguirsi degli eventi e delle decisioni in ambito politico e socio-economico, si evidenziano i differenti punti di vista del dibattito scientifico sull'opportunità o meno di realizzare nel contesto dello Stretto di Messina un'opera di dimensioni "colossali".

Introduzione

di *Osvaldo Pieroni*

Tolstoj, nel racconto *Di quanta terra ha bisogno un uomo?*, scritto nel 1886, narra di un contadino benestante che viene a patti col diavolo. Riceverà tanta terra quanta ne riesce a percorrere a piedi. Camminerà dal sorgere del sole al suo calare e poiché ha gambe buone si aspetta di attraversare vasti spazi. Egli trascorre la giornata senza concedersi soste e quando il sole è ormai prossimo al tramonto non sa compiere rinunce. Intensifica lo sforzo. Il respiro gli manca, tuttavia comprendendo che rischia di perdere tutto, corre sempre più in fretta e include nel suo percorso ancora quel bosco. Il sole sembra molto basso, ma è difficile valutare perché la sua vista è sempre più appannata. Vuole ancora quel campo, quell'avvallamento. Quando giunge alla meta, crolla ucciso dallo sforzo. La storia spiega di quanta terra ha bisogno un uomo se non conosce il limite: “Un metro e ottanta dalla testa ai piedi era tutta la terra di cui aveva bisogno”, conclude Tolstoj. Di più non è necessario per essere sepolti.

Nel 1866 Alfredo Cottrau, che aveva ricevuto dal ministro dei Lavori pubblici Jacini l'incarico di studiare una soluzione per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, dichiarava l'impossibilità di costruire un ponte in quell'area. Da allora decine e decine di progetti – anche fantasiosi – sono stati presentati fino all'attuale (che in realtà risale, con relativamente piccole modifiche, al 1992) e puntualmente rilievi ostativi sono stati avanzati: la presenza di faglie attive e la elevata sismicità del sito; i forti venti ed il rischio di vibrazioni che indurrebbero il collasso; le forti deficienze di natura tecnica. Ed a questi, che dimostrano la non fattibilità tecnica del ponte, si aggiungono le critiche ambientaliste relative alla devastazione del paesaggio e degli ecosistemi, le critiche relative alle diseconomie ed alla sostanziale inutilità trasportistica.

“È solo un grande affare progettuale” affermava nel 1998 il Prof. Franco Di Maio, docente di Costruzioni Ferroviarie al Politecnico di Torino, membro del Comitato di Alta Sorveglianza delle Ferrovie dello Stato e, inizialmente, consulente della Società Stretto di Messina. “... ci sono grosse incognite sulla sua stabilità ed in ogni caso il treno non ci salirebbe sopra.”

Secondo l'esperto il ponte sarà difficilmente costruibile e, se si realizzasse, sarebbe inutilizzabile dopo poco tempo.¹

“La soluzione progettuale mi appare oggi assai costosa e per nulla immune da crisi strutturali”. Il Prof. Remo Calzona, ordinario al dipartimento d'ingegneria strutturale e goetecnica della Sapienza di Roma, cui prima l'ANAS (1986) poi il Governo (2002) affidarono la presidenza del comitato tecnico-scientifico per la verifica della fattibilità del ponte, ritiene che il manufatto, così come è stato progettato, sia insostenibile. “Fino al 2000 pensavo potesse andar bene così, ma poi un ingegnere come me ha il dovere di guardarsi intorno, di vedere il mondo e studiare nuove misure – sostiene l'esperto – ...Alcuni problemi rimangono irrisolti, come l'impatto ambientale e la questione del vento, il cosiddetto galloping. L'opera è stata progettata negli anni '80 e da quel momento non ha subito modifiche sostanziali eppure la scienza è andata avanti.”²

In un recente pamphlet di Giuseppe Cipriani, intitolato “Questo ponte s'ha da fare”³, tali pesanti rilievi vengono definiti “dettagli” di poco conto e l'autore sostiene che il progetto va realizzato per dimostrare che anche l'Italia sa fare “qualcosa di grande”. Il giornalista Cipriani afferma che fin troppi soldi sono stati spesi e che a questo punto “tornare sui nostri passi costerebbe molto più che portare a termine il lavoro.”

Si ha l'impressione, anche se così non è, che il pamphlet di Cipriani – che viene pubblicato come una sorta di instant book non appena il Governo Berlusconi annuncia che il ponte si farà – abbia alle spalle quale produttore la “Società Stretto di Messina”, che ha speso e spende gran parte del finanziamento pubblico in iniziative mediatiche e di propaganda del progetto (è lo stesso Cipriani che ricorda che tra il 2002 ed il 2006 la Società ha speso quasi 4 miliardi in pubblicità e propaganda). È in ogni caso Cipriani che nei ringraziamenti al termine dello scritto afferma: “Fare un libro sul ponte senza Lorenzo Falciai (...) sarebbe stato complicato” ed è noto che il dott. Lorenzo Falciai è il responsabile Media, ovvero della attività di comunicazione, della “Società Stretto di Messina SpA”. Il libro in questione si presenta dunque come ennesimo supporto alle ragioni pro-ponte e ripercorre a grandi linee le vicende che hanno accompagnato il progetto, soffermandosi in particolare su dichiarazioni – spesso estrapolate dal contesto – di esperti, politici ed accademici contrari al ponte per sottoporle a dura critica nel tentativo di svuotarle di senso. Il taglio del pamphlet è giornalistico ed è volto ad affermare la necessità di realizzare un progetto giudicato moderno e tecnologicamente avanzato. La critica a quanti si oppongono appare alquanto

¹ La critica del Prof. Di Maio è stata pubblicata sulla rivista “Realtà Nuova”, n. 5 del 1998. Una sintesi dello studio appare anche su “il Quotidiano della Calabria” del 27.12.2000, pag. 8.

² “Il manifesto” del 7 marzo 2009, pag. 11.

³ Giuseppe Cruciani, *Questo ponte s'ha da fare*, Rizzoli, Milano, 2009.

superficiale e non sempre articolata, dacché troppo spesso i giudizi negativi vengono ridotti a “battute” (così ad esempio le ragioni delle associazioni ambientaliste vengono esclusivamente presentate come sola “difesa delle rotte migratorie di pesci ed uccelli”). Obiettivo dello scritto è denunciare “il partito del non fare” ed a questo proposito l’irrealizzato ed annoso progetto del Ponte sullo Stretto viene messo a confronto con la realizzazione in tempi relativamente brevi di altri ponti attuata in vari Paesi d’Europa e di altri Continenti. L’autore, tuttavia, nella comparazione non considera le peculiarità dell’area, né tantomeno le differenze nella struttura e nella mole delle opere. “Il ponte è sempre sviluppo” – afferma Cipriani, riprendendo una frase del giornalista Francesco Merlo da un articolo pubblicato sulla “Repubblica” nell’ottobre del 2003.

Ben più serio è il libro di Aurelio Angelini che ricostruisce puntualmente e documenta – in modo non superficiale e parziale (contrariamente al volumetto di Cipriani), citando fonti e con una ampia bibliografia – tutta la storia del progetto dall’unità d’Italia ad oggi. Il lungo dibattito che ha accompagnato il “mito del ponte” si svolge su due piani che non sempre si incontrano: da un lato il versante politico istituzionale, il principale, che attraversa fasi alterne e dall’altro quello più propriamente tecnico che, costantemente mostra scarse innovazioni e crescenti limiti del progetto.

Mentre dal punto di vista puramente ingegneristico il progetto è stato una sorta di palestra per la ricerca, sulla quale si sono esercitati centinaia di esperti senza tuttavia mai giungere ad un effettivo disegno operativo, dal punto di vista politico il “mito del ponte” ha rappresentato piuttosto uno strumento di attrazione di consenso, di propaganda elettorale e di favoritismo nei confronti di gruppi imprenditoriali e professionali. Non è un caso – ad esempio – che alla presidenza della “Società Stretto di Messina” sia stato nominato l’ex on. Giuseppe Zamberletti, già presidente del Forum europeo delle Grandi Imprese, che “da più di un ventennio ricopre la massima carica dell’Istituto Grandi Infrastrutture (IGI), il ‘centro-studi’ d’imprese di costruzione, concessionarie autostradali, enti aeroportuali, istituti bancari, per monitorare il mercato dei lavori pubblici e delle grandi opere e premere sugli organi istituzionali per ottenere modifiche e aggiustamenti legislativi in materia di appalti e concessioni a vantaggio degli investimenti privati.”⁴

Se per una fase che attraversa l’Italia sino agli anni ’60 il progetto del ponte intendeva colmare il gap derivante dalla difficoltà di collegamento tra Sicilia e Continente, poi questo argomento perde valore nella misura in cui le attività economiche utilizzano altri tipi di vettori che passano per le vie del cielo e del mare. Il progetto, tuttavia, resta per i suoi sostenitori simbolo di modernizzazione: un’opera, una grande opera intesa a rilanciare l’economia meridionale. E tuttavia l’idea di modernizzazione che si traduce in

⁴ Antonio Mazzeo, *L'alleanza di cemento tra Berlusconi e Impregilo*, in “Carta”, 27 marzo 2009 (v. anche l’edizione telematica: www.carta.org/campagne/grandi-opere/1699).

retorica pro-ponte appare alquanto obsoleta ed inadeguata alla fase attuale. La funzione ordinatrice delle grandi opere – come un tempo veniva definita da urbanisti, ingegneri, architetti – ha mostrato i suoi limiti, mentre le grandi infrastrutture debbono confrontarsi – sia per la loro mole e l’impatto sul territorio, sia per la loro stessa funzione – con i gravi problemi di sostenibilità ambientale.

Dal punto di vista trasportistico il collegamento stabile tra Sicilia e Calabria appare alla maggior parte degli esperti obsoleto, essendo ormai da decenni in diminuzione il traffico in attraversamento. Gli studi preliminari sul traffico della Società Stretto di Messina, al contrario, sovradimensionano la domanda di utenza assumendo come riferimento incrementi medi annui del PIL meridionale tra l’1,8 ed il 4,8% (!) e giungono ad ipotizzare il passaggio di ben 220 treni al giorno, quando la portata massima stimata del ponte sarebbe di 200.

Dal punto di vista economico, al di là delle dichiarazioni ufficiali, l’intera costruzione graverebbe sul bilancio dello Stato, poiché oltre all’iniziale investimento pubblico, laddove non fosse possibile – come del resto è facilmente ipotizzabile – per il contraente recuperare attraverso i pedaggi i costi sostenuti sarà ancora una volta lo Stato a coprire il deficit.

Ma è davvero un “mito” il progetto del ponte? Se per mito intendiamo un riferimento ad un evento realmente avvenuto e successivamente trasfigurato, questo non sarebbe propriamente un mito, a meno di non volersi riferire a quel leggendario ponte di botti galleggianti che viene attribuito a Cecilio Metello. Si tratterebbe, piuttosto, di una profezia, di una supposizione che tuttavia appare sino ad oggi ben diversa dalla famosa profezia che si autoavvera di Thomas, poi ripresa da Merton. Il mito, in ogni caso, non interpreta la realtà né la descrive ma, piuttosto, la rappresenta. Per la classica sociologia positivista il mito si costituisce per una deformazione fantastica dei fatti osservati ed è destinato ad essere sostituito presto o tardi dal sapere scientifico e dalla sua verità. Se ciò fosse vero, il progetto del ponte avrebbe dovuto esser caduto nel dimenticatoio da almeno un secolo. Invece l’idea del ponte ha occupato l’immaginario di molti e su di essa si sono sviluppati retoriche e discorsi che si sono trasferiti in decisioni politiche.

Dall’Unità d’Italia sino al dopoguerra il progetto del ponte ha rappresentato il simbolo della congiunzione materiale della Sicilia al Continente. Era l’epoca dell’isolamento, della dipendenza, del sottosviluppo acuiti dalla difficoltà dei trasporti e della mobilità. Oggi, benché il divario tra il Mezzogiorno ed il Nord del Paese permanga, la questione non è più drammatica come un tempo e, soprattutto, la mobilità di persone, cose ed informazioni non costituisce più un problema. Da Napoli a Palermo, ad esempio, con le navi veloci si impiegano quattro ore: nessun mezzo via terra, anche attraverso un ponte, consentirebbe un trasporto così veloce. I moderni e mastodontici portacontainer, quelle navi che approdano al porto di Gioia Tauro

per intenderci, contengono ciascuno una quantità di merci pari a quella trasportata da mille Tir. Viviamo in un'epoca in cui il trasporto su gomma, con i suoi effetti di inquinamento e di congestione, costituisce un serio problema. Il progetto del ponte è divenuto allora obsoleto. Non conviene economicamente, finirebbe per creare nuovi problemi, e per di più è un progetto insicuro, temerario in un'area fortemente sismica e attraversata da forti venti.

Nonostante ciò il mito del ponte resiste, cancella quello secolare – vero mito – di Scilla e Cariddi, cancella la leggenda Colapesce, incurante della distruzione di uno scenario paesistico noto a tutto il mondo per la sua bellezza e particolarità, cieco agli irreversibili e catastrofici danni ambientali ed ecologici che una simile opera realizzerebbe.

Perché allora questo “mito” o piuttosto questa supposizione? Il ponte è assunto da una parte quale simbolo retorico di una non moderna idea di modernità. La grande opera faraonica, di acciaio e cemento, è percepita come un monumento al Progresso. Che sia utile oppure del tutto inutile poco importa: il suo valore è simbolico e serve da un lato a rimuovere sensi di inferiorità e complessi di colpa, serve a scalzare quel fastidioso sentimento di mancanza che rode non solo l'anima dei meridionali, ma di quanti ritengono che l'Italia – frustrante Paese delle “opere incompiute” – possa competere con altre Nazioni sulla strada di un Progresso realizzato in acciaio e cemento. E dall'altro lato serve – al contrario – ad alimentare un senso di onnipotenza di una parte delle classi dirigenti del Paese, che un serio psichiatra definirebbe come sindrome magico infantile.

È difficile, con argomenti razionali, contrastare queste sensazioni. Ogni critica documentata viene liquidata come posizione ideologica, mentre in realtà è proprio il “mito” del ponte a rappresentare una ideologica chimera.

Il mito del ponte attecchisce e diviene contagioso così come, nelle società moderne, si diffonde la sindrome dell'autoinganno, che porta a predicare certe cose ed a farne altre, del tutto opposte, che induce a dire che tutto va bene, quando invece in coscienza si sente che tutto è un disastro e siamo sull'orlo di un baratro.

Su questa debolezza dello spirito speculano interessi di parte, forti interessi lobbistici chiaramente individuabili, così come – probabilmente – interessi occulti ed illegali (si legga mafiosi) che nel ponte vedono un'altra grande occasione di arricchimento privato e di rapina. Ma poco importa all'anima semplice, colpita dall'exploit faraonico.

Mille argomenti razionali sostengono l'insensatezza del progetto. La precarietà del progetto ingegneristico, che non considera i rischi del contesto geologico, i venti, la sismicità; l'insostenibilità economica nel rapporto costi-benefici; l'assenza di qualsiasi seria valutazione di impatto ambientale e sociale; la mancata considerazione di alternative multimodali più efficaci ed efficienti per l'attraversamento dello stretto; il fatto che il ponte – data

l'altezza dell'impalcato prevista dal progetto – non consentirebbe il passaggio alle navi di più recente costruzione che raggiungono i 100 metri di altezza (il che vanificherebbe l'importanza del porto di Gioia Tauro); ed ancora si potrebbero elencare molte altre osservazioni ostative che studiosi ed esperti di molte università italiane ed estere hanno esplicitato. Tutto ciò però evidentemente non basta a chi sostiene l'insostenibile.

È vero che l'informazione – in larga parte monopolizzata dalla lobby del ponte – ha oscurato questi argomenti. Ma la presa del mito appare ancora più accecante del black-out mediatico. Dunque l'appello alla ragione ed al calcolo non basta. Occorrerebbe rivalutare emozioni forti, richiamarsi al senso dei luoghi, ad una sensibilità e ad una estetica meridiane, prima che l'abitudine al brutto le seppellisca definitivamente. Occorrerebbe restituire dignità universale al significato emotivo che l'area dello Stretto di Messina ha avuto nei secoli, per chi qui vive e per tutti coloro – lontano da qui – che hanno vissuto questo significato nei racconti, nelle storie, in miti, che a ben vedere sono molto più realistici ed umani di quello del ponte. Possiamo cancellare, con l'exploit del ponte, la memoria iscritta nelle acque dello Stretto e farne un anonimo tratto di mare, una duplice baia – separata da un nastro trasportatore avvolto in una nuvola di benzene – su cui si rispecchierebbe soltanto ciò che di concreto appare dietro il mito del Progresso: un mondo di merci a rapida obsolescenza, un mondo “usa e getta”, un mondo sporco che consuma se stesso? Rifiutare il progetto non vuol dire soltanto opporsi alla distruzione di un luogo vitale, nel senso pieno ed esistenziale di questa parola. Significa prospettare, con alternative praticabili già da ora, una società meridionale sostenibile ed autosostenuta, che riconosca nei suoi luoghi e nella sua storia, nel suo carattere particolare ed al contempo denso di universalità, la risorsa per uno sviluppo altro. Significa prospettare una società che ponga al centro delle proprie energie il senso del rispetto, della misura e del limite. Una società capace di coniugare ragionevolezza ed emozione.

Il lavoro di indagine che Aurelio Angelini ha svolto è, in particolare, molto attento alle vicende siciliane che hanno accompagnato la storia del progetto. Con equilibrio e professionalità scientifica la sua ricerca mette in luce il mutamento sociale e culturale del contesto, mostra come le opinioni siano andate cambiando nel corso degli ultimi decenni tanto al livello istituzionale – il più resistente al cambiamento, il più autoreferenziale – quanto soprattutto al livello della società civile, che si è anche mobilitata con grandi manifestazioni e cortei di opposizione al progetto, coinvolgendo ed arruolando personalità del mondo accademico e scientifico. Permane comunque una società ancora divisa sulla questione del ponte e, nonostante gli argomenti correnti si concentrino maggiormente sui temi relativi all'economia, tale divisione appare riguardare piuttosto due diverse visioni del futuro e due differenti e paradigmatiche concezioni dello sviluppo: da un lato una

visione lineare, dall'altro una visione sistemica, olistica. Da un lato una visione economicistica che si fa forte della relazione tra poteri pubblici, grandi imprese ed interessi lobbystici, dall'altro una visione improntata alla sostenibilità ambientale, ai principi di precauzione che fa appello alla società civile, ai gruppi culturali, ai movimenti sociali che aspirano ad un diverso ordine delle cose.

Il mitico Ponte sullo Stretto di Messina – articolato in tre densi capitoli corredati da interessanti immagini – coniuga storia, politica e dimensione ambientale e rappresenta un importante contributo al dibattito mettendo a confronto, nelle diverse fasi storiche, le opposte opinioni e le relative decisioni (in ogni caso mai definitivamente operative) sul piano politico istituzionale. Il libro completa una ormai già corposa letteratura sulla questione ed appare interessante anche al di là del suo oggetto specifico, poiché mette in luce una caratteristica del sistema politico-sociale in Italia, che diversi anni or sono venne brillantemente definita come “il Paese dei paradossi.”⁵ Se infatti per paradosso intendiamo ciò che un dizionario di italiano definisce come “proposizione che per forma o contenuto si oppone all'opinione comune o all'esperienza quotidiana, riuscendo perciò sorprendente o bizzarra”, la vicenda del progetto del ponte è paradossale, come paradossali sono gran parti delle retoriche, delle promesse e dei progetti politici annunciati che hanno caratterizzato ed ancor più caratterizzano oggi il nostro Paese.

⁵ N. Negri, L. Sciolla, *Il Paese dei paradossi. Le basi sociali della politica italiana*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1996.

1. Messina nello stretto: storia, natura e mito

1. Messina

Messina e il suo territorio sono stati abitati sin dall'epoca neolitica (4000 a.C.) e, verso il 1270 a.C., vedono l'insediamento dei Siculi, che attribuirono a questa sponda dello stretto il toponimo di Zancla o Zancle. L'area venne in seguito colonizzata tra il 770 e il 757 a.C. come uno dei primi fondamentali centri della Magna Grecia, dando una caratterizzazione urbana a questi insediamenti fino ad allora sparsi. La propensione innata della città verso il commercio marittimo è chiara sin da subito: furono quindi fondate sull'opposto litorale calabrese le sub-colonie di *Reghion* (Reggio), di *Matauro* (Gioia Tauro) e di *Scilleo* (Scilla); sulla costa siciliana dapprima *Mylai* (Milazzo) e poi nel 648 a.C., più a occidente, *Imera* (Termini Imerese).

Fig. 1 - Lo Stretto di Messina in un'antica incisione



In seguito alle vittorie di Sparta nelle guerre messeniche, un paio di secoli dopo (494 a.C.), il tiranno di Reggio Anassila ordinò che parte della popolazione di Messene, città del Peloponneso, emigrasse in Sicilia facendo di Zancle – il cui nome verrà poi cambiato in *Messanion* – la propria sede. Alla morte del tiranno le due città alle opposte sponde dello stretto, si avviarono però a governi democratici e dal Governo indipendente.

Messina, nel periodo ellenistico, è fiorente dimora di filosofi: vi visse Senofane, maestro di Parmenide; vi nacquero Eubulo, scolaro di Pitagora, e l'ateo Evemero.

Nel 289 a.C. la città fu occupata dai Mamertini, guerrieri mercenari così chiamati dal nome del loro dio, Marte, la cui alleanza con i Romani diede avvio alla Prima Guerra Punica contro Cartagine, nel 264 a.C. Durante il periodo di dominanza romana, Messina godette dello stato privilegiato di città libera e alleata, formalmente indipendente, libera dal pagamento di qualsiasi tributo (*civitas libera et foederata*). La città dello stretto diventò una fortezza romana (*Oppidum Civium Romanorum*) e capitale dell'isola (*Nobile Siciliae Caput*), con proprio Senato e proprie leggi autonome. Durante il periodo romano l'abitato cittadino si sviluppò a livello urbanistico, con la realizzazione di importanti strade (la Consolare Valeria e la Consolare Pompea), di templi e di ricche residenze patrizie, tanto da venire descritta da Cicerone, nelle orazioni contro Verre, *civitas maxima et locupletissima* (città grandissima e ricchissima).

Dopo la caduta dell'Impero d'Occidente, la città, rimasta legata all'Impero Romano d'Oriente, venne eletta nel 407 dall'imperatore bizantino Arcadio città principale dell'Impero al pari di Costantinopoli, col titolo di *Protometropoli della Sicilia e della Magna Grecia*. Egli esentò la città anche da ogni imposizione fiscale e concesse allo Stratigò (capo cittadino) Metrodoro, insieme al motto *Gran Mirci a Messina*, un vessillo con la croce d'oro in campo rosso, insegna imperiale che da allora divenne lo stemma civico.

Nel 965 tutta la Sicilia era però ormai tutta degli Arabi e solo nel 1061, con la presa di Messina da parte dei Normanni di Ruggero D'Altavilla, tornò a fiorire: diventata *clavis Siciliae* (*chiave di volta della Sicilia*) e nuovamente crocevia di traffici, fu grande base navale per le Crociate verso la Palestina e glorioso centro marinaro del regno. È quindi Messina ad aprire le porte della Sicilia ad Enrico VI di Svevia nel 1194, il cui periodo di occupazione produsse un'intensa attività sociale e un ceto colto dal quale emerge l'élite burocratico-giuridica del tempo.

È in questi anni che la città cercò di porsi come una nuova repubblica marinara del Meridione d'Italia e, soprattutto, come libero comune. Nondimeno nella rivolta dei Vespri (1282) fu la città determinante insieme a Palermo: inviò una flotta in difesa di questa e dovette poi a sua volta subire un

lungo assedio, ma la stoica resistenza della popolazione, soprattutto delle sue donne, diventerà leggenda.

A seguito della rivolta dei Vespri siciliani, nell'estate del 1282, Messina fu posta sotto assedio da Carlo I d'Angiò, consapevole che non avrebbe mai potuto avanzare all'interno della Sicilia se non dopo aver espugnato la città sullo stretto. Nel frattempo i siciliani offrirono la corona di Sicilia a Pietro III d'Aragona, marito di Costanza, figlia del defunto Re Manfredi di Svevia, trasformando l'insurrezione in un conflitto politico fra siciliani ed Aragonesi da un lato e gli Angioini, il Papato, il Regno di Francia e le varie fazioni guelfe dall'altro. Nel 1282 Re Carlo, sconfitto, fece ritorno a Napoli dando inizio di fatto alla dominazione spagnola.

Nel 1400 a Messina governa l'arte con il grande Antonello, precursore con la sua pittura di quelli che saranno i temi e gli stili del Risorgimento. Egli introdusse per primo in Italia sia la pittura ad olio, che importò dai fiamminghi, sia la prospettiva. Studiò in Toscana e adattò quegli insegnamenti al suo gusto e alla sua personalità.

Nei quadri di Antonello, soprattutto nei paesaggi è possibile contemplare scorci della campagna toscana fusi con il paesaggio della sua città natale. Il suo studio era in prossimità del Monastero di Montevergine di Santa Eustochia che egli conobbe personalmente. Si pensa che la sua tomba si trovi tra le rovine della chiesa di Santa Maria del Gesù Superiore, adiacente il torrente Giostra. Nel Quattrocento dunque, la città si propose, sotto tutti i punti di vista, come capitale del Regno, tentando d'imporre la propria egemonia al resto dell'isola.

La città viveva senz'altro del suo porto e si identificava con questo; ritenuto il migliore del Mediterraneo per ampiezza, profondità e sicurezza, era in questi anni il centro obbligato dei traffici per l'Oriente, con una fiorente industria della seta almeno fino a quando, con la scoperta dell'America, lo stretto, sino ad allora centro nodale del Mare Nostrum, non comincerà a perdere parte della sua importanza strategica e commerciale.

Vide l'imperatore Carlo V nel 1535, reduce dalle strepitose vittorie in Africa contro i musulmani, e Don Giovanni d'Austria reduce vittorioso dalla memorabile battaglia di Lepanto del 1571 per la quale era partito proprio da Messina. In questo periodo, verso la metà del Cinquecento, viene fondata l'Università (seconda nell'isola a quella di Catania e una delle più antiche in Italia), risultato di un clima culturale prodottosi in seguito all'emigrazione forzata di una serie di umanisti greci dopo la caduta di Bisanzio, ma soprattutto opera dei Gesuiti che già nel 1548, con Ignazio de Loyola, avevano fondato a Messina il primo Collegio al mondo, il famoso *Primum ac Prototypum Collegium* ovvero *Messanense Collegium Prototypum Societatis Iesu*, prototipo di tutti gli altri collegi di insegnamento che i religiosi fonderanno con successo in seguito.

L'importanza della città si accrebbe in questi anni grazie anche al ruolo

economico fondamentale rivestito dalla Fiera di Messina – la più antica del mondo, fondata da Federico II di Svevia nel 1296 – che costituisce in quel periodo il perfetto paradigma di una città votata per natura e per posizione al commercio.

Nel Seicento Messina raggiunse il periodo di massimo splendore economico, tanto da poter essere annoverata tra le dieci più grandi e importanti città d'Europa. Nel 1638, l'Università fondò l'*Hortus Messanensis*, il più antico orto-botanico della Sicilia; eppure a questi anni così floridi fecero seguito momenti duri e nefasti per i messinesi: nel 1674, la città dello stretto si ribellò alla Spagna ma, non potendo sostenere da sola tale contrapposizione, chiese la protezione del re francese Luigi XIV, allora in lotta per l'egemonia in Europa, riuscendo così a mantenersi indipendente dall'impero spagnolo.

Tuttavia, nel 1678, il re di Francia abbandonò Messina a se stessa tanto che essa subì una crudele riconquista e vendetta spagnola. Rioccupata, la città fu dichiarata “morta civilmente” e privata di tutti i privilegi storici goduti sin dai tempi di Roma: fu chiusa l'Università e venne abolito il Senato cittadino di cui si distrusse il palazzo, si confiscarono e si trasferirono in Spagna alcune opere d'arte, soprattutto i preziosi documenti in pergamena contenenti le memorie storiche della città. Inoltre venne costruita una impenetrabile fortezza pentagonale nella zona portuale per tenere sotto stretto controllo militare ogni eventuale tumulto: la Cittadella. La riconquista spagnola concluse uno dei periodi più floridi della storia della città.

Una nuova epidemia di peste, nel 1743, e il terremoto del 1783, inflissero due nuovi durissimi colpi alla città dello stretto.

I lavori di ricostruzione, con gli interventi garantiti dal sovrano Federico IV di Borbone, quali l'esenzione ventennale dalle imposte e lo stato di porto franco, durarono a lungo; la città fu edificata ancora una volta alla vecchia maniera, dimenticando la triste lezione impartita dal sisma.

Il secolo XIX sembrò riportare la città alla dignità dei suoi momenti più alti, caratterizzandosi per intensi fermenti culturali, febbrili realizzazioni edilizie e urbanistiche e per gli incrementi delle attività finanziarie e commerciali. Venne ripristinata l'esenzione dalle imposte doganali per le merci da e per lo scalo dello stretto, e riaperta l'Università.

Fu in seguito Messina, con i moti del 1847 (i “Camiciotti”, subito soffocati nel sangue), ad iniziare il Risorgimento Italiano, così come nell'estate del 1860 molti furono i messinesi tra i “picciotti” che accorsero ad ingrossare le file dei Mille di Garibaldi, ma la cittadella di Messina, roccaforte dell'esercito borbonico, non si arrese che un anno dopo. Nel 1898 il Comune divenne la settima tra le 27 città decorate con Medaglia d'Oro come “Benemerite del Risorgimento Nazionale”: per commemorare le azioni eroiche della cittadinanza messinese nei gloriosi fatti del 1848, che iniziarono il Risorgimento Nazionale e la conquista dell'unità.

Numerosi indicatori attestano che all'inizio del '900 fu proprio il porto di Messina a muovere la maggior parte delle merci del comprensorio siculo-calabrese e che le bandiere estere alimentavano oltre la metà del suo traffico. L'esistenza di circa 30 consolati esteri conferma l'interesse che lo scalo messinese rivestì in questo periodo per il commercio internazionale. Ma un evento ancora più terribile stava per accadere: all'alba del 28 dicembre 1908 una devastante scossa sismica, cui successe un maremoto, cancellò in un minuto la storia plurimillenaria di Messina: la terra si spaccò uccidendo 80.000 persone, più diverse altre migliaia nella vicina Calabria.

Fig. 2 - Messina dopo il terremoto del 1908



A partire dagli anni Venti iniziò la ricostruzione che coincise sostanzialmente con gli anni del fascismo, tanto che la città s'identificò in parte con questo. La rinascita della città passò anche attraverso fermenti culturali che in forme e modalità diverse, negli anni Venti e Trenta, attraversarono luoghi istituzionali del sapere, gruppi di intellettuali e singoli esponenti del mondo artistico, letterario e scientifico. Tra i due conflitti si assistette quasi al ritorno alla "normalità". Ma fu la seconda guerra mondiale a portare nuove distruzioni: il porto, importante base militare, fu l'obiettivo principale dei bombardamenti aerei anglo-americani che nel 1943 ridussero nuovamente in polvere mezza città. Per tutte queste sue traversie le rimase il nome di "città martire della Sicilia".

L'immediato dopoguerra inaugurò un periodo di nuova laboriosità, durante il quale fu fondato il quotidiano "La Gazzetta del Sud", la "Rassegna Cinematografica Internazionale", oggi con sede a Taormina. Nel giugno del 1955 si svolse la "Conferenza di Messina", passo fondamentale e decisivo

verso la costituzione dell'Eratom e della CEE, diventata in seguito Unione Europea. La città vive nei decenni seguenti una fase di boom edilizio e demografico, arrivando alla fine degli anni Ottanta ad una soglia massima di 280.000 abitanti. Questa crescita, alimentata da flussi provenienti dalla provincia e dalla vicina Calabria, non è stata tuttavia accompagnata da un adeguato sviluppo economico/infrastrutturale che solo nei primi anni Duemila ha ripreso, seppur lievemente, un trend positivo.

Già nel 1951 si testimoniava non solo la carente situazione della rete stradale e ferroviaria, priva di elettrificazione e doppio binario, ma anche il fatto che erano necessarie “non meno di 12 mila nuovi alloggi per altrettante famiglie che si adattano alle anti-igieniche crollanti baracche dell'ormai lontano 1908 [...] occorre aggiungere tutti quei miliardi necessari per i molti edifici pubblici tuttora mancanti per la costruzione della rete stradale che porti alla città e al porto le derrate agricole e le materie prime minerarie dei suoi dintorni, per la ricostruzione e l'ampliamento del porto onde farlo rinascere...”¹.

È in questi anni che, come vedremo, l'ipotesi di un attraversamento stabile, di qualsiasi natura, dello stretto, assunse i caratteri di un'opera auspicata e desiderata da tutte le locali componenti sociali, politiche ed economiche.

Fig. 3 - Titolo entusiasta di un quotidiano locale negli anni Cinquanta



Oggi è il terziario ad essere il settore trainante dell'economia cittadina, in larga parte per le ricadute dell'indotto portuale. Un'altra fetta consistente di occupati viene assorbita nei servizi pubblici, specie dagli enti locali e dall'Università. Il settore commerciale è particolarmente vivo nel centro città, mentre nella zona sud si trovano diversi punti vendita della grande distribuzione. Il secondario trova spazio nella Zona Industriale Regionale (ZIR), in particolare con attività specializzate nella molitura del grano, nella produzione di caffè, birra e altri generi alimentari. Il Distretto Artigianale di Ladreria, sempre nell'area meridionale della città, è sede di numerose imprese con produzioni di alta qualità (mobili, materiale prefabbricato e per

¹ D'Agostino Orsini P., *Sicilia Regione*, L'Arnia, Roma, 1951, pp. 58-59.

l'edilizia, nautica). Una menzione a parte merita il settore della cantieristica navale, tradizionale attività cittadina, presente nella zona falcata del porto con grandi e prestigiosi cantieri insieme ad uno storico Arsenale della Marina Militare. Tra le produzioni agricole del distretto peloritano spiccano gli agrumi con l'autoctono "limone interdonato", la vite da cui si producono i DOC Faro e Mamertino, e l'ulivo da cui si ha un ottimo olio DOP.

Infine, il settore turistico fa registrare presenze consolidate nell'ambito delle crociere (oltre 300.000 arrivi nel 2007) e nelle attività balneari. Le bellezze di Messina, insieme ai poli d'attrazione di Taormina, di Milazzo e delle Isole Eolie, fanno sì che quella messinese sia, dopo Napoli, la provincia più visitata del Sud Italia.

2. Le bellezze dello stretto

Lo Stretto di Messina è un braccio di mare a forma di imbuto che collega il mar Ionio a sud al Tirreno a nord e che racchiude il segreto della insularità stessa della Sicilia. Qui, circa cinque milioni di anni, per effetto di due opposte forze, iniziò il processo che diede vita allo Stretto di Messina: da una parte un movimento di abbassamento che interessò la Sicilia, dall'altra, l'innalzamento dell'arco appenninico nel territorio calabro. Ciò determinò la rottura della crosta terrestre e la separazione di una parte consistente di terra che portò alla nascita della Sicilia. Il processo fu lungo e complesso e si verificò tra il Pliocene e il Pleistocene, circa due milioni di anni fa. Fino all'era terziaria la Sicilia era, dunque, attaccata alla penisola italiana.

Geologicamente parlando, lo stretto funziona come una sorta di confine tra il mar Ionio e il Tirreno, un valico sotto il quale si celano diversificazioni nette dei fondali. La soglia sottomarina raggiunge circa i novanta metri di profondità prima di dar vita a due diverse vallate. L'una prosegue verso sud e verso il mar Ionio precipitando rapidamente a profondità elevate e raggiungendo i 2000 metri. L'altra, sul versante tirrenico, si inabissa più lentamente e dolcemente e raggiunge i 1000 metri. Questa diversa conformazione dei fondali crea dei movimenti continui di maree.

La larghezza dello stretto varia da un massimo di circa 16 km (all'altezza di Punta Pellarò in Calabria e Capo d'Alì in Sicilia) fino a un minimo di circa 3 km (tra Torre Cavallo in Calabria e Capo Peloro in Sicilia). La minore ampiezza (3.150 metri nel punto più stretto) si riscontra comunque lungo la congiungente Ganzirri (Sicilia) Punta Pezzo (Calabria) cui corrisponde, a livello del fondo, una "sella" sottomarina ove si riscontrano le minori profondità (80-120 m) e che rende il profilo sottomarino dello Stretto di Messina simile ad un monte asimmetrico. In questo tratto i fondali marini presentano infatti delle irregolarità, con un solco di profondità massima pari a 115 m, che divide una zona occidentale (in prossimità di Gan-

zirri) caratterizzata da profonde incisioni, da quella orientale di Punta Pezzo, più profonda e pianeggiante.

Caratteristica del settore settentrionale dello stretto è quella che viene denominata la Valle di Scilla, con una parte più profonda (circa 200 m), che si appiattisce mano a mano andando verso il Mar Tirreno dove prende il nome di Bacino di Palmi. Le pareti laterali della valle, profonde e scoscese, si elevano bruscamente conferendo alla sezione trasversale una forma ad “U”. Un’ampia e irregolare depressione, meno incisa (Valle di Messina), avente anch’essa sezione ad “U”, si riscontra nella parte meridionale. A profondità superiori ai 500 m, la Valle di Messina si stringe divenendo più profonda e dando origine ad un ripido canyon sottomarino (Canyon di Messina) che si protende fino alla piana dello Ionio.

La particolarità dello Stretto di Messina si evince anche dal fatto che esso si presenta come uno degli ecosistemi paradigma del Mediterraneo, grazie alla varietà e alla ricchezza dei suoi sistemi ambientali, che rappresentano un’altissima percentuale della flora e della fauna marina presente nel Mediterraneo. Dal gennaio 2002 l’area di Capo Peloro e di Ganzirri, ad esempio, sono stati dichiarati Riserva Naturale Orientata Laguna di Capo Peloro, a tutela delle molteplici specie che vi si possono ritrovare e degli habitat di grande interesse e rarità.

Lo Stretto di Messina è, poi, sede di particolari fenomeni che ne fanno un luogo unico e affascinante: i vortici o *bocche di Cariddi*, dovute non solo all’incontro-scontro tra due mari che hanno caratteristiche diverse (salinità, temperatura), ma anche alle dinamiche caotiche delle profondità dello stretto che danno vita a quei gorgi marini da cui i miti di Scilla e Cariddi.

Le condizioni idrologiche dello stretto sono straordinarie, così come del tutto peculiari e speciali sono i popolamenti che esso ospita. Infatti, l’intenso idrodinamismo e le caratteristiche chimiche delle acque dello Stretto di Messina sono in grado di condizionare gli organismi che in esso vivono e di influenzare l’intero assetto biologico dell’ambiente determinando uno straordinario ecosistema, unico nel Mediterraneo per biocenosi e abbondanza di specie.

Lo Stretto di Messina, quindi, costituisce un fondamentale serbatoio di biodiversità, nel quale le intense e alterne correnti, la bassa temperatura e l’abbondanza di sali di azoto e fosforo trasportati in superficie dalle acque profonde determinano la disponibilità di una grande quantità di sostanza organica utilizzata sia dagli organismi pelagici sia, soprattutto, dai popolamenti bentonici costieri. Tutto ciò, insieme ai fenomeni associati, determina un vero e proprio riarrangiamento ecologico che nelle specie a prevalente distribuzione occidentale tende a simulare una condizione di tipo atlantico. La foresta di gorgonie rosse e gialle (*Paramuricea clavata*) è una delle rarità di questo mare. Ma nello stretto si trovano anche foreste di laminariali (*Laminaria ochroleuca*), di *Saccorziha polyschides* e di idro-corallo Errina

Aspera; ciò che è più singolare è la convivenza tra specie diverse, come la stella serpentina *Ophiactis Balli* tipica dei fiordi norvegesi e il granchio peloso *Pilumnus hirtellus*, tipico delle Azzorre.

Lo stretto è anche un punto importante di osservazione dei flussi migratori delle specie che si trovano nei due bacini: in quest'area infatti pervengono o transitano comunità planctoniche, anche di lontana origine, sia orientale sia atlantica. Trovandosi lungo una delle principali direttrici migratorie del Mar Mediterraneo, è un punto fondamentale di transito per la migrazione di numerose specie, delle quali certamente le più conosciute e rilevanti, da un punto di vista economico e ambientale, sono il tonno (*Thunnus thynnus*), alalunga (*Thunnus alalunga*), palamita (*Sarda sarda*), aguglia imperiale (*Tetrapturus belone*) e il pescespada (*Xiphias gladius*). Le caratteristiche idrodinamiche e la "ricchezza" dello stretto determinano il transito in acque superficiali di questi pesci che possono essere catturati con le particolari barche, chiamate feluche o passerelle, attive solo in questa parte del Mediterraneo. Inoltre, solo nello stretto, pur se con attrezzi diversi, è possibile catturare il tonno in tutto l'arco dell'anno e di tutte le classi d'età (dalle forme giovanili agli organismi adulti), perché sarebbe presente una popolazione stanziale che periodicamente si muove tra i due mari limitrofi. Inoltre, lo Stretto di Messina è uno dei pochi posti al mondo che si pone come area privilegiata per l'osservazione e lo studio dei cetacei nel loro ambiente naturale, probabilmente il più importante nel Mediterraneo in termini di diversità di specie. Degni di segnalazione, oltre a tutte le specie di delfini presenti nel Mediterraneo, sono le balenottere e particolarmente i capodogli che attraversano lo stretto per andare nell'area delle Isole Eolie probabilmente a fini riproduttivi. Infine, è da evidenziare la presenza di alcuni importanti selacei che migrano attraverso lo Stretto di Messina, quali *Carcharodon carcharias* (squalo bianco) ed *Hexanchus griseus* (conosciuto come squalo capopiatto).

La storia geologica antichissima della Sicilia e della Calabria fa sì, inoltre, che esse possiedano una straordinaria ricchezza di fossili di varie età, soprattutto invertebrati di ambiente marino, e una grande quantità di resti di mammiferi fossili depositati e sedimentati sulle due sponde dello Stretto di Messina.

Si tratta di luoghi che rappresentano delle importantissime tratte migratorie per ben 312 specie diverse: ogni primavera 20.000-22.000 rapaci, con punte di 33.000 per stagione, e di 9.500 rapaci al giorno, passano per lo Stretto di Messina.

La collocazione geografica e questo ecosistema complessivo (acque, correnti, venti, caratteristiche geomorfologiche, presenze faunistiche, ricchezze botaniche e naturalistiche) fanno di questa terra un luogo assolutamente unico, attraversato da un processo di antropizzazione accertato fin dal più

antico paleolitico, che potrebbe essere dichiarato, anche formalmente, Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO.

“La forza simbolica ed evocativa di quest'area è evidente. Pochi chilometri sono un laboratorio naturale di tutto il Mediterraneo e insieme uno dei più importanti nodi delle culture mitologiche classiche. Non a caso l'area dello stretto è il baricentro di un importantissimo sistema di aree protette, riserve naturali e parchi naturalistici: i Nebrodi, l'Aspromonte, l'Etna, le Eolie, l'Isola Bella, le lagune di Ganzirri e di Marinello, ecc.”².

Così l'ecologo Riggio descrive il paesaggio dello stretto: “vanno considerati gli eccezionali ambienti umidi del litorale con gli acquitrini salmastri di Faro e Ganzirri; la zona costiera di Capo Peloro, ma anche le alture che si affacciano sulle due sponde e che oggi come ieri sono i luoghi di sosta delle avifaune migratorie. [...] E non parliamo ancora dei fondali, percorsi dalle correnti leggendarie ed habitat per comunità uniche di organismi. Lo stretto è un'enclave atlantica nel Mediterraneo, popolato dalle bellissime laminarie, alghe oceaniche dalle dimensioni superiori al metro. Il fondo è ricoperto dai coralli bianchi; la produttività biologica è altissima a causa delle correnti che mantengono un'elevata purezza delle acque. I soli lavori di sbancamento e lo scarico delle immense quantità di materiali di risulta sarebbero sufficienti a cambiare l'ambiente in misura forse irreversibile. Le ricchezze biologiche perdute sarebbero certamente di gran lunga superiori all'ipotetico guadagno”³.

Nel corso dei secoli ha ospitato culture, presenze, identità antropologiche, tradizioni popolari, miti, tutti indissolubilmente connessi alle caratteristiche geografiche e morfologiche dei luoghi, producendo una ricchezza di espressioni e una fusione di elementi tali da rendere questo sito un simbolo stesso della storia dell'umanità. Non è un caso se il nome assunto dal versante siculo dello stretto (Peloro) deriva dal termine greco antico che qualifica esseri, animati e non, “fuori dal comune”, nei quali è presente del prodigioso, ma sovente anche del mostruoso⁴.

Un termine associato al nome di divinità guerriera come Ares, impegnate in lavori sovrumani come Efesto, eroi eccezionali quali Eracle, Achille, Aiace, o creature gigantesche e dalla forza prodigiosa, come Orione, o gigantesche e mostruose come il ciclope Poliremo. Soprattutto, ancora oggi, attraversando lo Stretto di Messina con la nave traghetto, non si può fare a meno di pensare a Ulisse e a tutte le difficoltà che dovette affrontare per

² *Ordine del giorno seduta 23 ottobre 2003*, riv. “Città e Territorio”. Documenti dell'Amministrazione Comunale di Messina, nn. 5/6, settembre/dicembre 2002, Messina, p. 64.

³ Riggio S., in *Atti del convegno di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio*, Università di Palermo, 2003.

⁴ Il termine Peloris (Πελορίς) in greco si traduce “mostro, cosa portentosa”. Pelorios (Πελορίος) vuol dire “spaventoso, mostruoso”. In greco Pelor (Πελωρ) significa mostruoso, cosa portentosa.

poter ritornare a Itaca. La maga Circe lo aveva avvertito dei pericoli che lo attendevano al passaggio tra gli scogli e i vortici dei paurosi mostri marini Scilla⁵ e Cariddi⁶ che nella mitologia omerica hanno proprio nell'area dello stretto la loro sede, rispettivamente in Calabria e Sicilia.

Questo articolato quadro di unicità risulta dalla convergenza di elementi di varia natura, relativi alle origini, alla storia, alla cultura dell'area dello stretto, visto come straordinario insieme di elementi che provengono dalle scienze naturali e naturalistiche, dalla storia, dall'arte, dall'antropologia e dalla mitologia esercitata negli ultimi diecimila anni intorno a tale sito. Memorie e suggestioni mitologiche e letterarie (da Omero a Horcynus Orca), tradizioni marinare, componenti archeologiche, storiche, architettoniche, oceanografiche, paesaggistiche: ecco l'articolato palinsesto culturale e ambientale che rende questo territorio un unicum di cui occorre garantire la tutela, la persistenza e la salvaguardia finalizzate a una fruizione dei luoghi e del sapere che esso ospita, a beneficio dell'intera umanità che da millenni lo racconta.

I luoghi che per secoli sono stati caratterizzati dalla presenza dell'uomo, trovano spesso l'elemento unificante per raccontare la loro storia, nel mito. Tra le tante leggende che si annidano nella storia della città dello stretto, una in particolare ci collega direttamente all'evento legato alla nascita della città: si tratta della rivolta dei Titani, istigati da Gaia, la Madre Terra, nei confronti del padre Urano. Alla testa della sommossa vi è il più giovane dei fratelli, Crono, che con una falce evira il padre nel sonno, gettandone poi gli attributi sessuali nel mare. Lì getta pure la falce, dalla quale però sfuggono delle gocce del sangue di Urano le quali, cadendo sul ventre di Gaia e fecondandola, daranno origine alle terribili Erinni. Ma anche dalla falce sorgerà nuova vita: essa scagliata in mare si trasformerà nella città di *Zancle*, con il significato, appunto, di "falce", in riferimento alla forma del braccio sabbioso che chiude il grande porto naturale innanzi al territorio pe-loritano: la "falce cronica", come scrive Callimaco, l'antica Messina.

3. La letteratura per lo Stretto di Messina

«Alcuni dicono che essendosi prodotti grandi terremoti, si spaccò l'istmo della terra ferma e si formò lo Stretto, mentre il mare separava la terra ferma dall'isola». Storico, Diodoro Siculo (I sec. a.C.).

⁵ In greco Skylla, deriva dal fenicio "sol" cioè pericolo, o dalla radice greca "skul" con significato di cane o anche di squalo, e il verbo "depredare": il significato greco del nome è "colei che dilania".

⁶ Cariddi, dal greco per "vortice", o anche dal semitico "Khar" per "foro", "voragine", sarebbe espressione derivata in tal caso dai navigatori fenici, che significa "colei che risucchia".

«E nella Bocca del Faro v'è la maggiore meraviglia del mondo, chè nulla vi dura quando volge lo scirocco o il mezzogiorno, e le correnti vi sono tanto grandi e il mare vi entra così forte che nulla può resistervi». Cronista catalano Ramòn Muntaner, *Crònica*. (1265-1336).

«Così per lo stretto navigavamo gemendo. Da una parte era Scilla, dall'altra la divina Cariddi paurosamente ingoiava l'acqua salsa del mare; ma quando la vomitava, come su grande fuoco caldaia, tutta rigorgogliava sconvolta: dall'alto la schiuma correva giù, sulle cime d'entrambi gli scogli». Omero, *Odissea*, XII

«L'altro scoglio, più basso tu lo vedrai, Odisseo, vicini uno all'altro, dall'uno potresti colpir l'altro di freccia. Su questo c'è un fico grande, ricco di foglie; e sotto Cariddi gloriosamente l'acqua livida assorbe. Tre volte al giorno la vomita e tre la riassorbe, paurosamente. Ah, che tu non sia là quando riassorbe [...] Scilla ivi alberga, che moleste grida di mandar non ristà. La costei voce altro non par che guaiolar perenne di lattante cagnuol: ma Scilla è atroce mostro, e sino a un dio, che a lei si fesse, non mirerebbe in lei senza ribrezzo, dodici ha piedi, anteriori tutti, sei lunghissimi colli e su ciascuno spaventosa una testa, e nelle bocche di spessi denti un triplicato giro, e la morte più amara di ogni dente». Omero, *Odissea*, XII

«Ha superato Zancle e pure Reggio, che le sorge di fronte, e insieme il flutto che annienta le carene e che, racchiuso entro due lidi, occupa i confini della terra sicania e dell'Ausonia. Attraverso le acque del Tirreno, che supera a bracciate, Glauco giunge ai colli erbosi e agli atrii, tutti pieni di svariate belve: è la dimora della magica Circe, nata al Sole... La Dea s'indigna e sfoga la sua rabbia contro la preferita, dal momento che non può, né lo vuole, contro Glauco del quale è innamorata. Indispettita per l'amore negato, trita in fretta quelle sue erbe infami per estrarne gli orrendi succhi e recita, alternando, i carmi dell'Averno; poi si veste d'un velo tenebroso [...] . Circe si indirizza alla volta di Reggio, ch'è di fronte alle rocce di Zancle [...] C'è un angolo di mare chiuso ad arco, prediletto da Scilla, quando il sole, altissimo nel cielo, rende l'ombra minima sulla terra; dentro i gorghi la Ninfa si rilassa, riparata dal caldo estivo. Circe inquina l'acqua di veleni pestiferi, la sparge d'infusi amari, succhi di radici molto pericolose, mormorando con la magica bocca strani carmi, parole ambigue, oscure, ripetute per ventisette volte. Scilla viene e s'immerge nell'acqua sino al ventre, quando sente che l'inguine è insozzato da bestie mostruose, sbraitanti.

Non crede, sulle prime, che le bestie sono parte del corpo, del suo corpo, e cerca di fuggire e allontanare, Glauco che l'ama piange e insieme fugge il connubio di Circe, che il potere usò dell'erba in modo troppo ostile [...] Scilla resta in quel luogo. In odio a Circe coglie il momento buono e priva Ulisse di molti suoi compagni. In ugual modo ella avrebbe sommerso le carene dei profughi Troiani, quando un Nume non l'avesse mutata in quella roccia che si vede tuttora. Il navigante evita questo scoglio minaccioso». Ovidio, *Metamorfosi*, trad. Salvatore Quasimodo

«L'inquieta Cariddi infuria sulla riva d'occidente, Scilla sull'opposta riva. L'una attira e divora le navi e le ributta, l'altra cinge di cani feroci il fosco ventre; ed ha l'aspetto di vergine: a credere agli oracoli, forse fu vergine un tempo. Molti chie-

dono invano Scilla come sposa, e lei cara alle ninfe del mare, a questo narra gli amori dei giovani delusi. Un giorno Calatea, porgendole al pettine i capelli, così parlò a Scilla fra un sospiro e l'altro: «Almeno tu, o vergine, susciti amore fra la dura razza degli uomini, e, come fai, senza timore ti puoi anche negare. Ma io, figlia di Nèreo e dell'azzurra Doride, con infinite sorelle che mi stanno a fianco, solo con pianto ho potuto sfuggire all'amore del Ciclope». Galatea, Acis, Poliphemus, Libro XIII - vv 737-897.

«E t'avrà schiuso il varco dello stretto Peloro, allora volgi a sinistra la rotta [...] A destra siede Scilla, a sinistra l'implacabile Cariddi». Virgilio, *Eneide*.

«Il fianco destro di Scilla, il sinistro Cariddi implacabile tiene, e nel profondo baratro tre volte risucchia l'acqua, che a precipizio sprofondano, e ancora nell'aria con moto alternale scaglia, frusta le stelle con l'onda». Virgilio, *Eneide*.

«Dorati elmi portar, dorato usbergo, e colori su l'arme azzurri e bianchi. Nè quei di Cefalù restaro a tergo, né fur di Messina in guerra stanchi, o di Catanea, ove ha il sapere albergo, o di Sperlingo, al fin pietoso a' Franchi, o quei che presso avean Cariddi e Scilla, od Etna che più anco arde e sfavilla». Torquato Tasso, *Gerusalemme conquistata* I, 66-70.

«E la bella Trinacria, che caliga tra Pachino e Peloro, sopra 'l golfo che riceve da Eolo maggior briga». Dante Alighieri, *Divina Commedia-Paradiso*, canto VIII.

Fig. 4 - Rappresentazione di Scilla e Cariddi a guardia del passaggio sullo stretto



«Passa la nuova calma d'oblio, per aspro mare, a mezza notte il verno enfra Scilla e Caribdi; et al Governo diede al Signore, anzi l'nimico mio; a ciascun remo un penser pronto e rio che la tempesta e 'infin par ch'abbi a scherno, le vele rompe un

vento umido, eterno di sospir, di speranza e di disio... Cercansi i duo miei dolci usati segni; morte fra l'onde è la ragione e l'arte tarch'i' incomincio a desperar del porto». Francesco Petrarca, *Canzoniere*.

«Lo sguardo abbraccia tutta la lunga schiera montuosa dell'Etna [...] ecco a sinistra tutte le pareti delle rocce e fra queste e il mare la via che serpeggia fino a Messina e gruppi e ammassi di scogli nello stesso mare, la costa di Calabria nell'ultimo sfondo, che solo spiando attentamente si discerne, tra le nubi che s'innalzano dolcemente... Osservare come questa regione, in tutti i particolari interessanti, si sprofondava a poco a poco nelle tenebre, è stato uno spettacolo di una bellezza indicibile». J. Wolfgang Goethe, *Viaggio in Italia*.

«Di là del sonno, alcuno udii narrare le due sirene e il loro incantamento, e la loro voce aerea, di mare fatta di vento [...] gli udii narrare l'isola del Sole, là dove mandre e gregge solitarie pascono, e vanno dietro lor due sole grandi argentarie, "Salve o Sicilia! Ogni aura che qui muove, pulsa una cetra od empie una zampogna, e canta e passa... Io ero giunto dove giunge chi sogna; chi sogna, e apre bianche vele ai venti nel tempo oscuro, in dubbio se all'aurora l'ospite lui ravvisi, dopo venti secoli, ancora». Giovanni Pascoli, *L'Isola dei poeti-Odi Inni*.

«Alla fine del quarto giorno, che era il quattro di ottobre del millenovecentoquarantatre, il marinaio, nocchiero semplice della fu regia Marina 'Ndria Cambria arrivò al paese delle Femmine, sui mari dello Scill'e Cariddi». Stefano D'Arrigo, *Horcinus Orca*.

«Ma che vita svariata, che panorama magnifico, si svolgono largamente da tutte le parti, innanzi ai nostri occhi! Come un fiume che si stende maestosamente, qui è lo stretto fra Calabria e Sicilia [...] Nudi si levano i monti siciliani: pini isolati, talvolta in gruppi, nelle piccole vallate, dove sono protetti dal vento, interrompono le loro linee duramente profilate. Coronata di castelli mezzo rovinati fin dal tempo degli Spagnuoli, del forte Castellaccio e del forte Gonzaga, l'ultima catena dei monti domina la città largamente distesa sulla riva del mare [...] Laggiù alla marina, l'occhio si ferma con ammirazione sui palazzi che in lunga, eguale e magnifica fila incorniciano il porto; una cornice quale non potrebbe sognarla il più ingegnoso architetto! E il quel porto, alla marina, davanti alla dogana che vita, che brusio, che rumore! Centinaia di navi qui sono ancorate, vapori di tutte le parti del mondo vanno e vengono; Asia ed America hanno rapporti commerciali; al pari dell'Europa e dell'Africa...». Augusto Schneegans.

«Più accentuate la costa nordica, con questa ingioiellatura di profumo e di oro, dalla campagna di Palermo, chiamata appunto Conca d'oro, allo Stretto di Messina, non meno prestigioso del Bosforo». Giuseppe Antonio Borghese, *Sicilia*.

«Questo mare è pieno di voci e questo cielo è pieno di visioni. Ululano ancora le Nereidi obliate in questo mare, e in questo cielo spesso ondeggiano pensili le città morte. Questo è un luogo sacro, dove le onde greche vengono a cercare le latine; e qui si fondono formando nella serenità del mattino un immenso bagno di purissimi

metalli scintillanti nel liquefarsi, e qui si adagiano rendendo, tra i vapori della sera, immagine di grandi porpore cangianti di tutte le sfumature delle conchiglie. È un luogo sacro questo. Tra Scilla e Messina, in fondo al mare, sotto il cobalto azzurrissimo, sotto i metalli scintillanti dell'aurora, sotto le porpore iridescenti dell'ocaso, è appiattata, dicono, la morte; non quella, per dir così, che coglie dalle piante umane ora il fiore ora il frutto, lasciando i rami liberi di fiorire ancora e di fruttare; ma quella che secca le piante stesse; non quella che pota, ma quella che sradica; non quella che lascia dietro sè lacrime, ma quella cui segue l'oblio. Tale potenza nascosta donde s'irradia la rovina e lo stritolio, ha annullato qui tanta storia, tanta bellezza, tanta grandezza. Ma ne è rimasta come l'orma nel cielo, come l'eco nel mare. Qui dove è quasi distrutta la storia, resta la poesia». Giovanni Pascoli, *Un poeta di lingua morta* nella raccolta "Pensieri e discorsi" (1914), ricordando il latinista reggino Diego Vitrioli, descrive così il mare di Reggio.

2. *Il Ponte sullo Stretto.* *La storia di un mito e di tanti progetti*

1. Nel passato il ponte?

Narra lo storico Strabone che il primo ad avere realizzato un ponte, seppure provvisorio, per l'attraversamento dello Stretto di Messina fu il console romano Lucio Cecilio Metello nel 250 a.C., al fine di trasferire in Continente 104 elefanti catturati dalle legioni romane ad Asdrubale nella battaglia di Palermo. Secondo Strabone, Lucio Cecilio Metello "radunate a Messina un gran numero di botti vuote le ha fatte disporre in linea sul mare legate a due a due in maniera che non potessero toccarsi o urtarsi. Sulle botti formò un passaggio di tavole coperte da terra e da altre materie e fissò parapetti di legno ai lati affinché gli elefanti non avessero a cascare in mare"¹.

La narrazione di Strabone evidenzia quanto la necessità di un'opera stabile di attraversamento dello Stretto di Messina sia stata da sempre avvertita con una certa intensità.

Lo stretto ha avuto una influenza determinante nella storia della Sicilia, imponendo la soluzione isolana nei grandi eventi politici e sociali. Dette luogo alla configurazione simbolica e giuridica delle "Due Sicilie", con gli stati distinti nell'amministrazione, sebbene uniti nella persona del sovrano.

Successivamente, i Borboni stabilirono il centro geografico della loro politica territoriale e marittima nello stretto, classificando le terre del Regno in "domini di qua dal Faro e domini di là dal Faro"².

Il fenomeno più importante determinato dalla presenza dello stretto è stato sicuramente l'aver impedito l'occupazione napoleonica dell'isola, perché per Napoleone varcare lo stretto significava sormontare la marina inglese e ciò, dopo Aboukir, non fu più possibile³.

¹ Ardizzone C. M., *L'attraversamento dello Stretto di Messina*, Archivio del Municipio di Messina, p. 3.

² Caltabiano G., *Considerazioni preliminari per l'ipotesi di un Ponte sullo Stretto di Messina*, Accademia delle Scienze e Belle Arti degli Zelanti e dei Dafnici, Acireale, 1965, p. 145.

³ *Ibidem*, p. 146.

2. Dal Regno all'Unità d'Italia

A partire dal Regno d'Italia l'esigenza del collegamento inizia ad essere avvertita in maniera non più differibile. Nel maggio del 1865, infatti, i governanti si accingono a riordinare e amplificare le strade ferrate costruite dagli otto stati in cui era divisa l'Italia prerisorgimentale⁴ e, in questo contesto, lo stretto appariva addirittura come l'interruzione del binario.

Fig. 5 - Terremoto del 1783. Stretto di Messina



Con l'Unità d'Italia viene avanzata l'ipotesi di un attraversamento stabile dello Stretto di Messina, aprendo la strada ad un vasto confronto comprendente aspetti tecnici, politici, economici, urbanistici, ambientali e, soprattutto, sociali, ponendo l'accento sulle prospettive di sviluppo sia nazionale sia locale che tale immensa opera dovrebbe realizzare⁵. In particolare, l'idea di un collegamento stabile tra Sicilia e Continente, al di là del valore simbolico che aveva acquisito, si riagganciava alla necessità di miglioramento tecnico delle infrastrutture e diverrà, a partire dal secondo dopoguerra, elemento nodale del dibattito sull'ammodernamento e lo sviluppo dei sistemi di trasporto del Mezzogiorno d'Italia.

⁴ Andò O., *Conferenza stampa sul tema "Il Ponte sullo Stretto"*, Presentazione della XXXII Fiera Campionaria Internazionale di Messina, Roma, 27 maggio 1971, p. 4.

⁵ Pace G., *Il dibattito sull'attraversamento stabile dello Stretto*, in Pace G. e Petroncelli E. (a cura di), *L'area dello Stretto: Messina e Reggio Calabria nelle prospettive dell'economia mediterranea*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1997, p. 23.

Il riconoscimento della debolezza infrastrutturale di Sicilia e Calabria e del loro divario rispetto alle regioni del Nord, dovuti sia al basso livello d'investimenti da parte dello Stato che all'intrinseca debolezza delle forze economiche e politiche locali, ha incentivato i pubblici poteri ad affrontare con sempre maggiore impegno il problema dei trasporti, nella convinzione che una sua soluzione avrebbe contribuito allo sviluppo delle attività produttive ed economiche delle regioni meridionali⁶. Nel Meridione, infatti, la debolezza imprenditoriale era talmente profonda che solamente con l'entrata in funzione della Cassa per il Mezzogiorno, dopo il 1950, fu possibile reperire i fondi, tra l'altro straordinari, per costruire gran parte delle opere stradali in Sicilia e Calabria.

Nel 1896 entrarono quindi in servizio le prime due navi traghetto, battezzate Scilla e Cariddi. Si trattava di due piroscafi con propulsione a ruote, capaci di caricare circa 400 tonnellate⁷. I servizi di traghettamento, inaugurati nel 1899 dalla Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia, saranno assorbiti nel 1905 dalle FS.

Dal punto di vista tecnico, la costruzione di tale attraversamento stabile aveva affascinato gli studiosi sin dalla metà del XIX secolo, i quali, talvolta incaricati da amministratori e politici, iniziarono ad elaborare studi e progetti miranti soprattutto a risolvere il problema delle forti correnti marine presenti nello stretto. Un posto di tutto rilievo ha sicuramente Alfredo Cottrau, costruttore di strade ferrate e di ponti, al quale, nel 1866, l'allora ministro dei Lavori Pubblici, on. Jacini, affidò l'incarico di studiare le possibilità di realizzare un collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente. Cottrau ha concluso i suoi studi dichiarando l'impossibilità di costruire tale grandioso manufatto, impossibilità derivante, come egli stesso ebbe a dire, "non tanto dalla grande ampiezza adottata per le luci⁸ (600 e 800 metri), ma unicamente perché nello Stretto di Messina vi sono tali profondità di acque e correnti così impetuose da rendere quasi materialmente impossibile – a meno di spese colossali e favolose – la costruzione dei piloni o sostegni dell'impalcatura [...]; e risiede ancora nell'azione dei venti, non tanto sulla super struttura del manufatto, quanto maggiormente sulla base delle pile, specialmente quando queste sono altissime [...]. Ammessa la possibilità di fondazioni pratiche e economiche, le maggiori difficoltà per un ponte a grandissime luci si verificano allorché si deve collocare il binario o la strada carreggiabile ad una grande altezza sul livello delle acque; e quanto maggiore sarà quell'altezza, tanto maggiori saranno le difficoltà e la spe-

⁶ Andò O., *Conferenza stampa sul tema "Il Ponte sullo Stretto"* op. cit., p. 65.

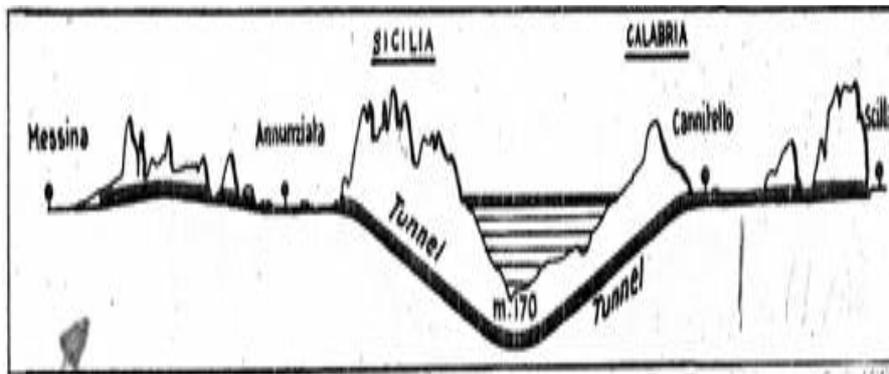
⁷ G.M., *Sicilia non più isola*, "Visto", n. 21, 23 maggio 1953, pp. 3-4.

⁸ Per "luce" di un ponte si intende la lunghezza della campata (ovvero il tratto di ponte tra due appoggi).

sa...”⁹. Cottrau aveva individuato i punti su cui si sarebbero arenati molti degli studi successivi sino al secondo dopoguerra, ovvero le difficoltà di fondazione, l’estrema altezza della carreggiata e l’enorme spesa¹⁰.

Un’altra possibilità di realizzazione dell’attraversamento stabile veniva nel frattempo progettata dall’ingegnere di Torino A. Carlo Navone il quale, nel conseguire il diploma alla scuola di applicazione per ingegneri di Torino, aveva presentato nel 1870 uno studio su un passaggio sottomarino attraverso lo Stretto di Messina¹¹, ponendo l’accento sulla soluzione tunnel e aprendo la strada a quel dibattito sulla scelta tra ponte sospeso o tunnel conclusosi soltanto nel 1988 a favore della tipologia aerea¹².

Fig. 6 - Progetto di tunnel sottomarino di Carlo Albero Navone (1870)



Il progetto di massima, che fu in quello stesso anno presentato alla Camera dei Deputati, prevedeva un tratto sottomarino di 4 km, a 33 metri sotto il livello del fondo marino, da raccordarsi per mezzo di larghe curve sotterranee ai due ingressi, situati rispettivamente a Grotte e ad Asarello. L’opera sarebbe stata completata dalla costruzione di due tronchi ferroviari congiungenti le stazioni d’imbocco con Messina e Reggio Calabria. I treni inabissati sotto il mare avrebbero dovuto risalire alla luce, vincendo parzialmente la gravità in ascesa con la forza da essi accumulata nella discesa precedente. L’imbocco del tunnel era previsto in Calabria presso Cannitello e in Sicilia presso Porticatello (Annunziata). La massima profondità sotto il mare sarebbe stata di 170 metri e il tracciato aveva una lunghezza totale di

⁹ Cottrau A., *Può gettarsi un Ponte sullo Stretto di Messina*, dal “Monitore delle strade ferrate”, 2 maggio 1883, Torino.

¹⁰ Pace G., op. cit., 1997, p. 26.

¹¹ Navone A. C., *Passaggio sottomarino attraverso lo Stretto di Messina per unire in comunicazione continua il sistema stradale e ferroviario siciliano alla rete della penisola*, Torino 1870.

¹² Pace G., op. cit., 1997, p. 27.

8.500 km, con i due tratti di entrata e di uscita inclinati di circa il 4%, e vie di diramazione allo scoperto per oltre 22 km. La critica principale che fu comunque mossa al progetto, riguardava il fatto che le opere di accesso alla galleria dovevano essere tre volte più lunghe di quelle necessarie per avviare i convogli su un ponte e che per percorrerla sarebbe stato necessario un tempo quasi uguale a quello sino a quel momento necessario per l'attraversamento a mezzo navi¹³.

Le spese di costruzione ammontavano a circa 35 milioni e mezzo di lire dell'epoca e il tempo occorrente per la realizzazione era stimato in meno di quattro anni¹⁴. Dal punto di vista economico e sociale, Navone nel suo progetto aveva stimato un aumento di prodotto netto corrispondente a circa l'11% del capitale investito nell'opera.

Nel 1882 l'ing. Federico Gabelli, in collaborazione con altri tecnici, progettò una galleria mentre, contemporaneamente, nel 1883 un gruppo di ingegneri piemontesi guidati da Giambastiani Biadego e Pennacchio presentò un progetto di ponte sospeso a cinque grandi campate con doppia sede di attraversamento, stradale e ferroviaria, ma l'idea venne giudicata troppo mastodontica e finanziariamente poco remunerativa e fu presto abbandonata, anche perché il problema delle comunicazioni tra la Sicilia e il Continente era ormai visto in funzione delle navi traghetto.

I governi postunitari abbandonarono l'idea di un collegamento stabile optando per la soluzione più pratica e meno costosa del servizio di navitraghetto e da allora dovettero trascorrere diversi anni perché il problema dell'attraversamento stabile venisse riproposto¹⁵.

3. Il primo periodo post-bellico

Fu l'ingegnere Vismara, amministratore della Società Generale Elettrica per la Sicilia, a rilanciare l'idea in occasione dell'ottavo Congresso Geografico Nazionale tenutosi a Firenze nel 1921: accennando alla possibilità di

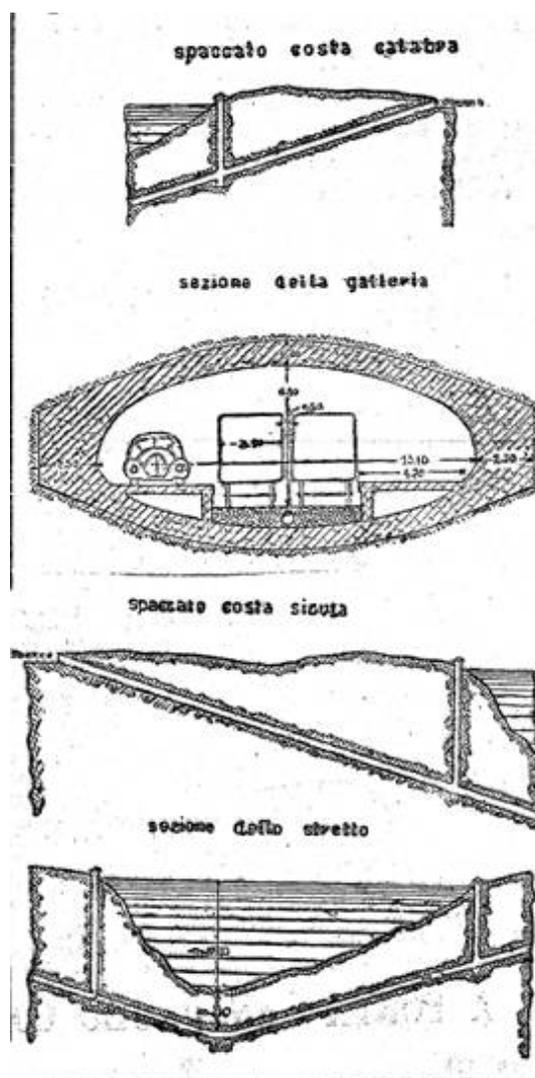
¹³ *Sicilia non più isola*, "Visto", n. 21, 23 maggio 1953, Milano, pp. 3-4.

¹⁴ Calarco N. e Ortica P., *La "stabilità" nell'Area dello Stretto*, in Caratozzolo E., Centorrino M., Rossi S., *A sud-est del Mezzogiorno*, Materiali di studio del I ciclo di seminari, marzo-giugno 1984, EDAS, Messina, p. 8.

¹⁵ Molti anni dopo, il ministro ai LL. PP. Lauricella affermò che il Mezzogiorno pagò a carissimo prezzo quella scelta, perché intorno alle moderne vie di comunicazione del Nord nacque e si sviluppò l'industria moderna, mentre l'economia del Meridione restava a carattere essenzialmente agricolo. Andò O., *op. cit.*, 1971, Roma, p. 5.

far passare un cavo elettrico sottomarino fra le due sponde¹⁶, propose una galleria subacquea¹⁷.

Fig. 7 - Progetto del tunnel sottomarino di Russo



¹⁶ Ibidem, p.9.

¹⁷ Vismara E., *Proposta di studi per una galleria sotto lo Stretto di Messina. Comunicazione fatta al Congresso Geografico tenutosi in Firenze nel marzo-aprile 1921*, Turati Lombardi Milano, 1921.

Nel 1934 il generale del genio navale ing. Antonino Calabretta presentò al Ministero dei Trasporti e a quello dei Lavori Pubblici un progetto di ponte tra Punta Faro e Punta Pezzo, che prevedeva un manufatto a struttura rigida, formato da una navata a fiancate paraboliche, su tre campate e con doppia sede di scorrimento.

Sebbene la guerra d'Africa avesse fatto abbandonare le speranze per la realizzazione dell'opera, alcuni tecnici e progettisti continuarono a studiare il problema. Tra questi, degni di nota sono i messinesi Edoardo Andò e Tullio Russo che nel 1937/1938 idearono due progetti di tunnel sottomarini.

Nel 1941 l'ingegnere Giuseppe Fini, direttore dell'Azienda autonoma stradale dello Stato, ricevette dal Governo l'incarico di studiare la fattibilità di un tunnel sottomarino. Furono condotte alcune prospezioni geognostiche, ma i lavori dovettero presto essere interrotti a causa dell'imminente sbarco delle truppe alleate in Sicilia¹⁸.

4. Dal secondo dopoguerra agli anni '60

Nel secondo dopoguerra, il miglioramento minimo delle condizioni di trasporto con gli interventi di elettrificazione e di rinnovamento della linea ferroviaria Palermo-Messina e Messina-Catania e il raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria fecero avvertire in misura maggiore il rallentamento determinato dalle difficoltà di attraversamento dello stretto, soprattutto da parte degli esportatori ortofrutticoli siciliani che nei periodi di raccolta aspettavano fino a 48 ore per traghettare la propria merce nel Continente¹⁹. La questione entrò per la prima volta nelle aule del Parlamento e, auspice l'on. Zanardelli, venne deciso l'impiego di "ferry-boats", con motori alternativi a vapore, tra Reggio Calabria e Messina²⁰. Sino alla fine degli anni Sessanta, il dibattito sull'opportunità imprescindibile di realizzare un manufatto stabile per collegare le due sponde siciliane e calabresi, si intreccerà inevitabilmente con le considerazioni in merito alla possibile alternativa di risolvere il problema dell'attraversamento semplicemente potenziando tale servizio di traghettamento.

Dopo la guerra fu senz'altro la stampa, in primo luogo quella locale, a riportare alla ribalta il problema dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina: essa diede ampio spazio alla presentazione delle idee e dei progetti dei vari tecnici, alle opinioni della popolazione locale e degli studiosi di varie discipline e, soprattutto, al resoconto dei numerosi incontri e convegni politici che si tennero in quegli anni in merito alla realizzazione di un'opera

¹⁸ Calarco N. e Ortica P., *op. cit.*, 1984, p. 9.

¹⁹ *Relazione alla VIII Commissione Lavori Pubblici del Senato, Disegno di legge n. 1882 del 21 ott. 1971.*

²⁰ Andò O., *op. cit.*, 1971, p. 5.

– il “Cavalcavare” come veniva chiamata²¹ – considerata un’ineluttabile necessità dalle stesse forze politiche ed economiche siciliane e messinesi.

Il tema venne inizialmente rispolverato da due articoli di stampa pubblicati nel 1946 dal “Corriere d’Informazione” e dal “Giornale di Sicilia” dove si sosteneva la necessità di realizzare un tunnel sotto lo Stretto di Messina. Nel 1948 il “Giornale di Sicilia” e l’“Eco del Mattino” diedero notizia dell’iniziativa di un gruppo di studiosi siciliani residenti negli Stati Uniti, la società “Ponti Internazionali di San Francisco”, che intendeva realizzare un ponte sospeso sullo stretto tra Punta Pezzo e Capo Faro, su progetto dell’ing. Max Wanderberg, della lunghezza di sei chilometri. Ma l’iniziativa non ebbe alcun seguito, soprattutto in seguito al fatto che l’amministrazione camerale di Messina del 1950, chiedendo precise notizie all’Ambasciata Italiana a Washington, alla Camera di Commercio Italiana per le Americhe di Roma e al Ministero degli Esteri, ricevette una netta smentita circa la veridicità della notizia.

Nel 1950, la rivista “Tempo” del 17-24 giugno, con l’articolo dal titolo *Tra Sicilia e Calabria il ponte più lungo del mondo*, diede inizio al dibattito pubblico sulla stampa intorno alla realizzazione del Ponte sullo Stretto. Durante gli anni ’50, infatti, i problemi del traffico sullo stretto iniziavano a farsi avvertire con una certa intensità. Alcuni dati ci danno l’idea del problema. Nel 1950-51, ad esempio, il traffico tra Messina e Villa, con traghetti, riguardava 374.452 carri, carrozze e locomotive, 20.777 automezzi e 3.768.604 viaggiatori²². Il costo di esercizio con il traghetto ammontava ad oltre un miliardo di lire all’anno, mentre il costo delle navi-traghetto era stimato in circa due miliardi di lire ognuna. In previsione di una crescita esponenziale del traffico marittimo e automobilistico, veniva rilanciata con forza anche sulla stampa l’idea del Ponte sullo Stretto²³.

Il problema delle comunicazioni tra Sicilia e Continente e le preoccupazioni di carattere economico e sociale che, come vedremo, venivano da più parti esposti come problemi insormontabili, determinarono una serie di iniziative, la prima delle quali fu l’istituzione, l’11 febbraio del 1953 presso la Camera di Commercio di Catania, di un “Comitato Siciliano per il Ponte di Messina” e, presso la Camera di Commercio di Messina, del Comitato Esecutivo²⁴, con lo scopo di studiare le possibilità per portare in esecuzione il

²¹ *Il Convegno di Catania per il “cavalcavare”*, “Gazzetta del Sud”, n. 89, 30 marzo 1953, Messina, p. 2.

²² *Il Ponte sullo Stretto di Messina potrebbe essere costruito in sei anni*, “Giornale di Sicilia”, n. 172, 20 luglio 1953.

²³ *Il Ponte sullo Stretto*, “Sele Arte”, n. 9, nov. -dic. 1953, pp. 54-55.

²⁴ Entrambi gli organi erano composti dai rappresentanti delle principali istituzioni economiche locali e, nello specifico, presidente del Comitato Siciliano fu nominato l’on. Francesco Fusco (presidente in carica della Camera di Commercio di Catania), mentre come presidente del Comitato Esecutivo, il dott. Eduardo Milio Cangemi (presidente in carica della Camera di Commercio di Messina).

progetto più confacente all'attraversamento dello stretto e segnalare il modo per riuscirci. Il presidente della Camera di Commercio di Messina, Edoardo Milio Cangemi, pur accogliendo positivamente la notizia della costituzione di un simile Comitato presso la sede di Catania, e riconoscendo in pieno la forza promotrice di iniziative provenienti dalla città dell'Etna, tuttavia non poté non precisare, per ovvi motivi di carattere politico e di immagine istituzionale, l'impegno da sempre mostrato dalla istituzione da lui attualmente presieduta, circa l'attraversamento dello stretto. Essa nel gennaio del 1952 aveva già deliberato di investire la Consulta Economica Provinciale per l'importante problema e per procedere alla necessaria costituzione di un Comitato a base regionale, presieduto dal presidente della Regione, avente scopi analoghi.

“Il dado era tratto: da quel momento il problema, per quanto vasto e grandioso, venne inquadrato nei limiti di una sua eventuale pratica realizzazione e man mano che la possibilità di riuscita aumentavano parallelamente al progredire degli studi, tutti gli sforzi furono sincronizzati nell'intento di bruciare le tappe verso l'inizio della costruzione della gigantesca opera”²⁵.

L'intervento della Camera di Commercio di Messina e del suo presidente circa la realizzazione del ponte, fu evidente anche in occasione del IX Convegno Nazionale Stradale, tenutosi a Palermo nel marzo del 1953, nel corso del quale si discusse anche del progetto della legge poliennale Aldisio²⁶ che prevedeva “la spesa di 300 miliardi per la costruzione di 1800 chilometri di nuove autostrade e di 600 miliardi per adeguamenti [...tra i quali erano previsti quelli] della rete stradale siciliana: la Messina-Palermo-Alcamo-Marsala, la Messina-Catania-Siracusa-Gela-Agrigento e la Catania-Palermo”²⁷. In quell'occasione egli presentò un ordine del giorno in cui il ponte venne proposto come manufatto fondamentale e indispensabile per la costruzione di un'autostrada che dalle Alpi giungesse a Trapani, attraversando lo Stretto di Messina, per far sì che le correnti di turisti e gli scambi commerciali potessero facilmente affluire in tutta l'intera penisola: “dopo aver messo in evidenza la necessità di creare ormai un traffico stradale fra l'Isola e il Continente e dopo aver fatto considerare l'insufficienza delle navi-traghetto a disimpegnare il servizio di collegamento fra le due sponde, insufficienza che sicuramente diventerà sempre maggiore a mano a mano che la Sicilia intensificherà i suoi traffici in dipendenza soprattutto del risveglio economico cui si avvia, si facevano voti che il Governo Nazionale

²⁵ *Un convegno di tecnici per lo studio del progetto per il grandioso Ponte sullo Stretto*, “Giornale d'Italia”, n. 197, 20 ag. 1953, p. 4, Roma.

²⁶ Legge 23 febb. 1952, n. 133 (G.U. n. 071 del 24/03/1952) ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 25 luglio 1947, n. 1095, concernente modificazioni al regio decreto 8 febb. 1923, n. 422, recante norme per la esecuzione di opere pubbliche.

²⁷ *Il Ponte sullo Stretto di Messina. Intervista con il presidente della Camera di Commercio, Industria e Agricoltura*, “Gazzetta del Sud”, n. 77, 18 marzo 1953, p. 4.

in collaborazione con quello regionale stanziasse subito le somme necessarie per procedere a rigorosi studi scientifici sulla natura e sul profilo del fondo dello stretto²⁸, al fine anche di determinare quale fosse il manufatto più idoneo per il suo attraversamento.

In un secondo momento²⁹, al Congresso per i Trasporti Agrumari tenutosi a Reggio Calabria alla fine del marzo 1953, ribadì l'urgenza di dare immediata precedenza alla strada Battipaglia-Reggio Calabria da costruirsi con le caratteristiche delle autostrade, per far sì che l'intenso traffico agrumario potesse svolgersi anche in sede stradale.

Gli anni Cinquanta rappresentarono il primo momento in Italia del tentativo di instaurare strategie pianificatorie settoriali, nelle quali appariva prioritario il potenziamento delle infrastrutture viarie, anche se non veniva fatto alcun riferimento ad un'opera per il collegamento della Sicilia al Continente che invece, nel corso di tutti gli anni Cinquanta, a Messina veniva percepito come un'opera fondamentale per il pieno sviluppo socio-economico della città e di tutta la Sicilia, soprattutto dal momento che Messina in quegli anni stava rilanciando se stessa come importante polo turistico naturale e culturale, predisponendo ad esempio un evento artistico di risonanza nazionale e internazionale, la Mostra su Antonello da Messina e il '400 siciliano, in grado di attrarre giornalisti, studiosi, turisti da ogni parte del mondo, facendo di Messina una località in grado di coniugare l'arte con la vocazione turistica³⁰.

Contemporaneamente si avviavano a conclusione i lavori per la posa dei cavi coassiali che, unendo tutti i centri, erano destinati al trasferimento dei programmi televisivi in tutta Italia, migliorando anche la rete telefonica nazionale. In Sicilia, in particolare, i lavori riguardavano la fascia costiera da Messina a Siracusa da una parte, da Messina a Palermo dall'altra³¹.

Le iniziative che vennero portate avanti, si basavano sulla profonda convinzione che la soluzione al problema del passaggio dello stretto fosse non solo possibile, ma anche incredibilmente vicina, non presentando alcun problema sia dal punto di vista tecnico che finanziario, tanto che si era già pensato ad un nome per l'opera – "Alpi-Trapani"³² – ed erano già stati presentati diversi progetti: perciò, il mondo industriale e quello politico ai più alti livelli, sentivano l'urgenza di muoversi con vivo interesse.

²⁸ Ivi.

²⁹ *Il Ponte sullo Stretto e l'autostrada da Battipaglia*, "Gazzetta del Sud", n. 83, 24 marzo 1953, Messina, p. 4.

³⁰ *Gli ultimi ritocchi alla Mostra Antonelliana e del '400*, "L'Ora del Popolo", n. 73, 26 marzo 1953, Palermo, p. 2.

³¹ *I cavi coassiali da Milano alla Sicilia*, "Giornale di Sicilia del lunedì", n. 31, 3 ag. 1953, Palermo, p. 2.

³² *Si chiamerà "Alpi-Trapani" il Ponte sullo Stretto di Messina*, "Giornale dell'Isola", 11 luglio 1953, Catania.

Fig.8 - Posa dei cavi coassiali per la trasmissione televisiva



Si puntava soprattutto – in sede di convegni e dibattiti organizzati dalle Camere di Commercio, dal “Comitato Siciliano per il Ponte di Messina”, dalla Consulta Economica Provinciale di Messina – a sottolineare quanto Messina e il suo hinterland avessero bisogno di miglioramenti dalla situazione delle strade, di nuovi interventi infrastrutturali (quali, ad esempio, un traforo di circa 1200 metri in grado di attraversare i Peloritani e di fare diminuire la distanza tra Messina e Villafranca, nella quale si progettava un futuro aeroporto commerciale) e, soprattutto, a concentrare i propri sforzi sulla realizzazione di un manufatto stabile per l’attraversamento dello Stretto di Messina. In una riunione del Comitato Siciliano nel marzo del 1953, fu “approvato all’unanimità un ordine del giorno nel quale, considerati gli inestimabili vantaggi di carattere commerciale e turistico, che deriverebbero dalla costruzione del ponte, per la economia del Paese, si fanno voti che lo Stato e la Regione procedano sollecitamente alle intese necessarie a predisporre e finanziare un piano di studi connesso alla soluzione del ponte e in ogni caso tale da consentire una diversa utilizzazione degli studi stessi per il caso in cui alla soluzione del ponte si opponessero difficoltà insuperabili attualmente non previste o prevedibili”³³.

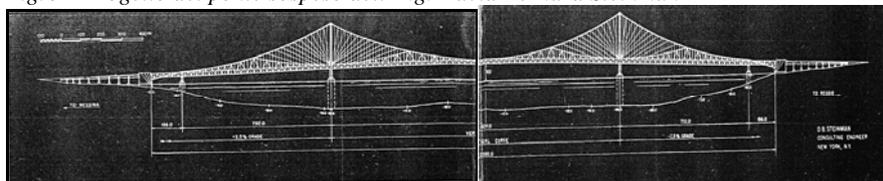
³³ *Tra Ganzirri e Punta Pizzo un ponte sospeso di 3 Km*, “Giornale dell’Isola”, 29 marzo 1953, Catania.

Sono anni durante i quali al ponte venivano affidate aspettative di sviluppo sociale ed economico incredibili, tra l'altro non controbilanciate da supposte difficoltà finanziarie o di realizzazione³⁴, dal momento che si pensava che il totale finanziamento dell'opera – scartata la soluzione di emissione di obbligazioni con conseguenti pagamenti di pedaggi – sarebbe stato assunto a totale carico dello Stato, attraverso la Cassa del Mezzogiorno e inserendolo nel Piano Aldisio.

Si assisteva a un'unione di sforzi tesi soprattutto a fare il punto della situazione sugli studi precedentemente compiuti da diversi progettisti che presentavano le loro idee sull'argomento, al fine anche di potere decidere circa l'opportunità di realizzare appunto il ponte, oppure le altre alternative: il tunnel sottomarino, l'istmo, il traforo o la diga.

Nel 1949 l'ingegnere Sturiale progettò due gallerie a un binario poste a circa 30-40 metri sotto il livello del fondo marino, tali da garantire una resistente copertura sovrastante; a tale proposta si affiancò quella di Luciano Maiorana, che inizialmente propose un ponte galleggiante in acciaio della lunghezza di 3400 metri in nove campate poggianti su piloni³⁵. In seguito agli inconvenienti riscontrati, egli optò per la soluzione di un ponte fisso in sette travate rigide collegate con cerniere e pattini ai piloni di acciaio e alle spalle. I piloni, fissati alle basi mediante cerniere, avrebbero poggiato su enormi cumuli di massa naturali in grado di raggiungere i 40 metri di altezza dalla superficie del mare.

Fig. 9 - Progetto del ponte sospeso dell'Ing. David Bernard Steinman



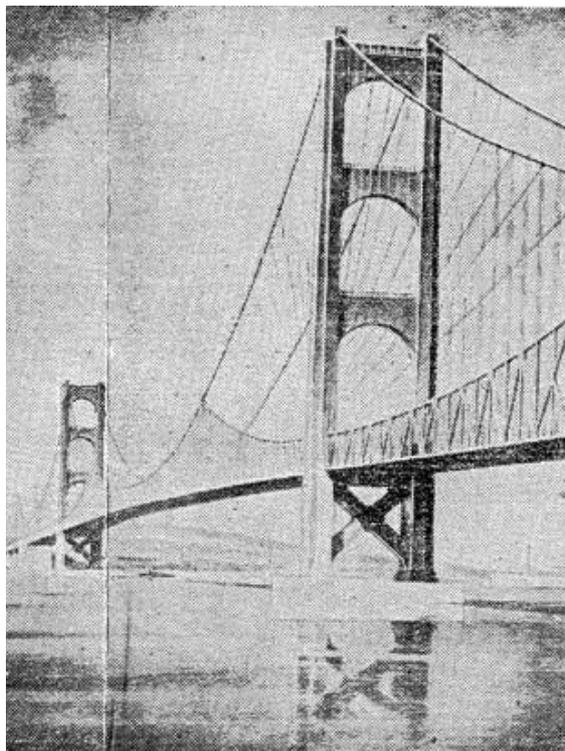
Intanto il gruppo “Ponte di Messina”, che si era costituito da tempo in seno all'Associazione Costruttori in Acciaio Italiani (ACAI), alla quale aderirono le più importanti società metallurgiche e industriali italiane, presentò nel 1953 all'allora presidente della Regione Siciliana on. Restivo, un progetto di massima che aveva commissionato all'ingegnere David Steinman e che si proponeva di completare più compiutamente a proprie spese (circa 600 milioni di lire), purché il Governo Regionale curasse lo studio geologi-

³⁴ L'on. Claudio Maiorana, delegato regionale al Convegno del Comitato, dichiarò che il costo per la realizzare il ponte non era tale da destare preoccupazioni per la Regione Siciliana. *Il Ponte sullo Stretto di Messina*, “Il Domani”, 30 marzo 1953, Catania, p. 2.

³⁵ *Esigenza dell'economia isolana l'agognato Ponte sullo Stretto*, “Gazzetta del Sud”, n. 173, 23 giugno 1953, Messina, p. 4.

co del fondo marino dello stretto per il quale si supponeva essere necessari 100 milioni di lire e un anno di lavoro.

Fig. 10 - Rappresentazione del ponte progettato da D.B. Steinman



Infine, degna di nota, è la proposta dell'ing. Nino Del Bosco che, criticando i progetti sino ad allora presentati, propose un arditissimo progetto di un istmo artificiale per collegare la costa siciliana e quella calabra tra Ganzirri e Punta Pezzo³⁶, per una lunghezza complessiva di 3336 metri. Considerando che la profondità dei fondali non supera, in quella zona, i 120 metri, la gettata per formare questo istmo, sarebbe dovuta partire dal fondale fino a 10 metri sopra l'acqua e, in corrispondenza dei maggiori fondali (120 metri), avrebbe avuto una larghezza di 350 metri, mentre sulla sua sommità un alto rilevato e sostenuto da muri di cemento armato nel quale far correre una strada larga 40 metri e un doppio binario ferroviario. Nella parte interna della gettata e nella parte in rilievo, lungo l'asse stradale, sarebbe stata collocata una galleria della larghezza di 5 metri per un'altezza di 3.20 metri

³⁶ Calarco N. e Ortica P., *op. cit.*, 1984, p. 10.

per il passaggio dei cavi, tubi, ecc. La strada ferroviaria avrebbe avuto una lieve pendenza in grado di farle raggiungere, nel punto più elevato dell'opera, i 55 metri sul livello del mare, in corrispondenza del quale avrebbe trovato posto un ponte ad arco in cemento armato e un sottostante canale navigabile largo 75 metri per il passaggio di grandi navi.

La proposta prevedeva anche un secondo ponte e un altro largo canale di transito presso l'estremità di Punta Pezzo per il passaggio delle navi di medio e piccolo tonnellaggio. Erano stati previsti anche i dettagli della costruzione: si sarebbe partiti dalle due coste per arrivare, poco a poco, verso il centro dello Stretto di Messina; il materiale, circa 70 milioni di mc. di pietrame calcareo robusto, sarebbe stato estratto in Sicilia dalla collina retrostante a Ganzirri e, in Calabria, tra le località Scilla e Palmi e trasportato con gli "scrapers", cioè i trasportatori a cingoli metallici comunemente utilizzati nelle miniere americane; l'opera avrebbe richiesto cinque, sei anni di lavoro e avrebbe occupato 10.300 persone tra operai e tecnici per ogni anno di lavorazione.

Fig. 11 - Progetto di istmo di Del Bosco



L'opera, il cui costo fu calcolato in 65 miliardi di lire, destava comunque degli interrogativi profondi relativi alla capacità del materiale calcareo di resistere all'azione chimica di corrosione³⁷, a quanto avrebbe inciso sull'efficienza del patrimonio ittico impedendo il movimento dei pesci nel canale e all'incidenza dell'ingente massa di acqua su di lui, in grado di avviare una rimozione latente del materiale depositato. L'ing. Del Bosco sottolineò la resistenza della sua opera a forze distruttive, sia naturali (mareggiate, azioni sismiche e pressioni del vento) sia riferite ad azioni belliche, in

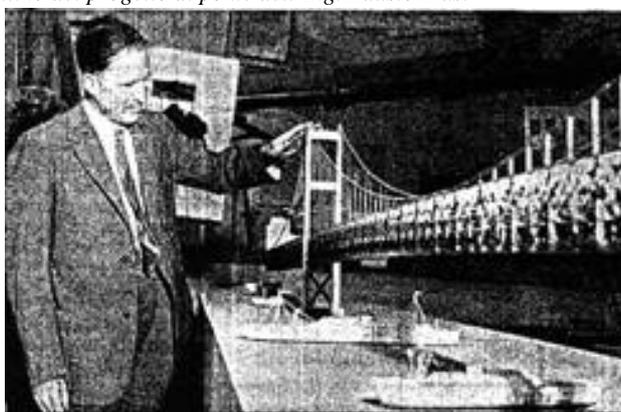
³⁷ *Esigenza dell'economia isolana l'agognato Ponte sullo Stretto*, "Gazzetta del Sud", *op. cit.*, p. 4; *L'ardito progetto dell'ing. Nino del Bosco. Potrebbe sorgere un istmo fra Messina e Villa San Giovanni*, "Sicilia del Popolo", n. 125, 27 mag. 1953, p. 5, Palermo.

quanto essa “sarebbe costituita da una vera e propria montagna di pietrame calcareo che peserebbe oltre due tonnellate per metro cubo e conseguentemente un solo metro dell’istmo peserebbe in corrispondenza dei punti più profondi dello stretto, oltre sessantamila tonnellate³⁸. La credibilità accordata al progetto di Del Bosco – anche dallo stesso ing. D.B. Steinman – si affidò soprattutto alle critiche che furono mosse ad altri progetti sino ad allora presentati: quello di un ponte galleggiante di difficilissimo ancoraggio e inevitabilmente soggetto alle violenti correnti presenti nello Stretto di Messina; quello della galleria sottomarina, ritenuta una soluzione sufficiente solo per il traffico ferroviario e per la quale sarebbero state necessarie due gallerie di raccordo sulle due sponde, tali da superare con pendenze praticabili il dislivello tra la terraferma e il fondo del canale, cioè ben 150 metri³⁹.

Si riteneva, comunque, che l’opera prescelta avrebbe dovuto essere finanziata “per quanto riguarda gli studi della natura dei fondali e altro, dalla Regione Siciliana [...] Per quanto riguarda la spesa dell’opera con tutti i suoi annessi e connessi, [...] dallo] Stato”⁴⁰.

Nel 1953 presso la Fiera di Messina venne esposto il modellino, a scala 1-500 in acciaio, del ponte ideato dall’ing. Fausto Masi, i cui dati tecnici erano i seguenti: ponte del tipo rigido, tre luci, delle quali la centrale di ben 1.415 metri, e le due laterali di metri 792,40 per ciascuna, con uno sviluppo complessivo di metri 2.999,80; due piloni fissi lungo il percorso marittimo, di un’altezza calcolata a 270 metri, compresa la parte sott’acqua.

Fig. 12 - Modellino del progetto di ponte dell’Ing. Fausto Masi



³⁸ Del Bosco N., *Istmo o Ponte sullo Stretto di Messina? L’ing. Del Bosco illustra il suo progetto*, “L’Ora”, 4 nov. 1953, Palermo, p. 5.

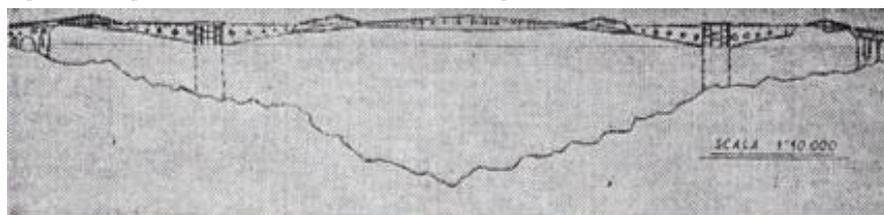
³⁹ *Si potrà andare a piedi dalla Sicilia alla Calabria?*, “La tribuna illustrata”, 21 giugno 1953, Roma.

⁴⁰ Ibidem.

Il costo fu previsto intorno ai 60 miliardi, per una spesa annua di manutenzione che si sarebbe aggirata intorno ai 40 milioni, mentre la costruzione del ponte, sempre secondo l'ing. Masi, sarebbe potuta avvenire in sei anni, assicurando lavoro a circa dodicimila operai.⁴¹

È sempre in questo periodo che venne presentato un ulteriore progetto di Ponte sullo Stretto, ideato dall'accademico Francesco Tringali da Ali Marina.

Fig. 13 - Progetto dell'accademico Francesco Tringali



Esso prevedeva di far poggiare il ponte su due piloni distanziati l'uno dall'altro 1500 metri e dalle due opposte rive 750 metri circa, superando in tal modo la lunghezza totale dello stretto (circa 3 km). Il ponte sarebbe stato innalzato di 35-50 metri dal livello del mare dai piloni che, muniti di robuste mensole a bilanciere con ampi fori, avrebbero saputo resistere alla resistenza del vento. Nel ponte fu pensata una doppia carreggiata, sia per gli autoveicoli che per i treni, una passerella centrale e tutti gli accorgimenti necessari per proteggere i pedoni e i veicoli anche dalle intemperie. La particolarità di questo progetto di ponte era che esso fu pensato per avere la minima altezza propria e la sua trave, non poggiando sulla testa del pilone ma sulle rientranze delle su citate mensole, sarebbe risultata di una lunghezza minima e anche di altezze minime in se stessa⁴².

Il progetto di Tringali fu anche vagliato dal Ministero competente e fu oggetto di una nota al Governo Regionale perché potesse rientrare nell'ambito della Cassa del Mezzogiorno, soprattutto in seguito ai vantaggi di questo progetto che furono illustrati da alcuni tecnici di Roma, Genova e Milano e, in Sicilia, da alcuni tecnici dell'Azienda Stradale.

Tutti questi progetti erano accomunati solo dal fatto che comuni furono le considerazioni fatte dai loro ideatori circa la necessità e il vantaggio che sarebbe derivato dal congiungimento delle due sponde calabro-sicule per tutta l'economia siciliana, che veniva giudicata irrimediabilmente compromessa

⁴¹ *Il Ponte sullo Stretto di Messina potrebbe essere costruito in sei anni*, "Giornale di Sicilia", n. 172, 20 luglio 1953.

⁴² *Varato un nuovo progetto per il Ponte "Alpi-Trapani"*, "Giornale dell'Isola", 17 luglio 1953, Catania; *La soluzione numero due per l'attraversamento dello "Stretto"*, "Giornale dell'Isola", 24 luglio 1953, Catania.

dall'invasatura prodotta dalle navi traghetto. Così l'ing. Masi in un'intervista al "Giornale di Sicilia": "L'opera oltre a risolvere il problema del collegamento fra la Sicilia e il Continente accrescerebbe indubbiamente il volume dei traffici poiché è ben noto che è la strada che crea il traffico, costituirebbe un richiamo turistico di notevole interesse poiché risulterebbe il ponte con la maggiore luce del mondo e permetterebbe a Messina di estendersi verso nord e di trovare al di là dello stretto l'aeroporto di cui ora è priva"⁴³.

Fig. 14 - I partecipanti al Convegno "Ponte di Messina" osservano un plastico che riproduce le opere progettate



Sotto la spinta di un così fertile movimento di idee e sentita l'urgenza di spingere il Governo Regionale a mettere a disposizione i fondi adeguati per dar inizio agli esami del fondo dello stretto, la Camera di commercio di Messina, sotto la presidenza di Edoardo Milio Cangemi, organizzò un importante convegno, tenutosi presso la Fiera di Messina dal 22 al 24 agosto del 1953. Vi era una grande aspettativa nei confronti dei risultati degli incontri di quei giorni in quanto, la partecipazione di personalità illustri del mondo politico nazionale e regionale, tecnici di fama mondiale ed esponenti di importanti gruppi di capitalisti nazionali ed esteri, fu letta come un segno tangibile della volontà di fare il punto della situazione e dare vita ad un dibattito costruttivo nella pubblica opinione e negli ambienti più diretta-

⁴³ *Il Ponte sullo Stretto di Messina potrebbe essere costruito in sei anni*, "Giornale di Sicilia", n. 172, 20 luglio 1953, Palermo.

mente interessati, facendo emergere il fatto che l'opera, dal punto di vista tecnico, era ritenuta attuabile⁴⁴.

Fig. 15 - Brochure del convegno "Ponte di Messina", Messina, 1953



Gli intenti perseguiti erano, a detta dello stesso presidente Cangemi, quelli di "indurre il Governo Regionale, che si è dichiarato ben disposto ad erogare le somme necessarie per intraprendere gli studi onde stabilire se il fondo marino è adatto a sostenere i piloni; e indurre, altresì, il Governo, a dichiarare indilazionabile e inderogabile la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina inserendola nel piano poliennale Aldisio"⁴⁵. Sembra che il presidente descrivesse in questo modo gli auspici sotto i quali nacque il convegno: "[...] sicuramente nascerà qualcosa di buono, di efficace e consistente; si darà soprattutto corpo alla questione; si darà una chiara dimostrazione che il congiungimento della Sicilia al Continente è divenuto or-

⁴⁴ *Tecnicamente attuabile la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina*, "Il Corriere di Catania", 24 luglio 1953, Catania.

⁴⁵ *Un convegno di tecnici per lo studio del progetto per il grandioso Ponte sullo Stretto*, "Giornale d'Italia", n. 197, 20 ag. 1953, Roma, p. 4.

mai un problema di palpitante attualità che si adegua e si innesta nel progresso della tecnica che la scienza e la volontà degli uomini hanno portato alle mete più insperate⁴⁶.

Già prima del Convegno la rilevanza fu evidente, tanto che furono effettuate, attraverso delle navi e dei mezzi della Marina, delle ricerche e ispezioni lungo lo stretto e le coste interessate all'opera, da parte del prof. Solaino, del Politecnico di Milano unitamente al prof. Beneo, Direttore dell'Istituto Geofisico Italiano che, accompagnati dallo stesso presidente della Camera di Commercio di Messina, stilarono una relazione e un preventivo di spesa da presentare sia al convegno, sia alla Regione Siciliana.

Fig. 16 - L'ing. Palmieri e l'on. Fusco, pres. Comitato Siciliano "Ponte di Messina"



Inoltre "anche all'estero la questione del Ponte sullo Stretto ha richiamato l'attenzione degli ambienti interessati, così il gruppo finanziario capeggiato dal famoso ingegnere Steinman, che conta al suo attivo la [...] gigantesca realizzazione del Ponte di Florianopolis in Brasile, ha già inviato in Italia un emissario illustre, l'italo americano ing. Palmieri con il preciso incarico di partecipare ai lavori del congresso".

L'ing. Palmieri, in rappresentanza dunque del gruppo americano fondato dall'ing. Steinman per la costruzione del ponte, presentò la sua proposta che fu, tra l'altro, oggetto di collaborazione con l'ACAI.

⁴⁶ Oggi si inizia il convegno per il Ponte sullo Stretto di Messina, "Notiziario di Messina", n. 198, 22 ag. 1953, Messina, p. 4.

Quest'ultima infatti, sulla base del progetto del prof. Masi, ritenne che il problema di costruire un ponte sospeso in tre luci, dalla lunghezza totale di 3000 metri circa, con campate e luci di 1.500 metri, atto al transito ferroviario e stradale, fosse tecnicamente possibile, collocando i due piloni intermedi nel tratto fra Ganzirri e Punta Pezzo, dove i fondali hanno la minore profondità (tra i 90 e i 130 metri), sebbene forti e notevoli erano comunque le correnti marine e, soprattutto, prevedibili le azioni sismiche.

Fig. 17 - D.B. Steinman



Data l'importanza dell'opera e dei problemi che si ponevano dal momento che la luce massima, sino ad allora realizzata per un ponte, era stata quella di 1260 metri per il Ponte sul Golden Gate a San Francisco (1937), l'ACAI ritenne opportuno richiedere l'illustre parere di Steinman che costruì un progetto del ponte abbastanza particolareggiato che fu poi completato dall'Associazione Costruttori in Acciaio Italiani, in modo da fornire un'idea sufficientemente approssimata anche del costo dell'opera. Dal punto di vista tecnico la risposta di Steinman fu nettissima: il ponte era tecnicamente realizzabile e, con la sua luce di 1524 metri, sarebbe stato il ponte più lungo del mondo.

Il progetto del gruppo americano, presentato da Palmieri al convegno, aveva invece le seguenti caratteristiche tecniche: per esso fu prevista una campata centrale di 1524 metri di luce e di due laterali di 732 metri cosicché la lunghezza totale sarebbe stata di 2988 metri. La travata, larga 27,5 metri, per ragioni di stabilità laterale, avrebbe avuto un'altezza variabile da

13 a 60 metri in modo da seguire l'andamento della curva dei massimi movimenti flettenti. Le travi trasversali a traliccio, alte 13 metri, avrebbero avuto in corrispondenza del loro corrente inferiore due coppie di longheroni portanti due binari ferroviari. In corrispondenza del corrente superiore sarebbe stato invece disposto l'impalcato stradale, con una carreggiata di 7,30 metri di larghezza e due marciapiedi di 1 metro, al quale poter eventualmente aggiungere anche due piste per ciclisti.

Si riteneva possibile anche l'installazione, sul ponte, di linee elettriche ad alta tensione, telefoniche e telegrafiche ed eventuali tubazioni per gasdotti, acquedotti, ecc. Steinman prestò molta attenzione anche alle disposizioni necessarie per dotare la struttura della rigidità necessaria a sopportare sia le azioni aerodinamiche del vento e le azioni sismiche, sia i carichi ferroviari, mediante un sistema di travi a traliccio e di tiranti collegati ai cavi di sostegno in modo tale da distribuire i carichi in eguale misura su tutta la struttura del ponte, scaricandoli quindi sui piloni poggianti sul fondo marino. I cavi, attraverso dei tiranti verticali – a costituire una parete di sospensione – avrebbero sostenuto l'impalcatura e le loro estremità ancorate a massi in cemento armato.

L'intera opera avrebbe avuto un costo che si aggirava intorno ai 38 miliardi di lire – di cui 10 miliardi circa spesi per l'acquisto delle materie prime e dei macchinari, tutti forniti dall'industria italiana; avrebbe impiegato 12.000 operai, prettamente siciliani e calabresi salvo alcuni specialisti esteri, per sei anni consecutivi di lavoro. Per quanto riguardava il finanziamento della costruzione e delle spese di manutenzione, l'ing. Palmieri sostenne che il capitale italiano avrebbe potuto concorrere anche da solo, se fosse stato possibile raggiungere tutta la cifra occorrente; in caso contrario, propose di attingere la somma residuale necessaria, presso la "World Bank" di New York, la quale avrebbe però "richiesto ampie garanzie al Governo italiano per il recupero della somma impiegata mediante il pagamento del pedaggio e alle Ferrovie dello Stato per i passaggi dei carri ferroviari"⁴⁷.

L'intento che l'ingegnere si era prefisso era quello di far superare, nel corso del convegno, tutte le difficoltà – "specie campanilistiche"⁴⁸ – in modo tale da poter ritornare in America con tutte le garanzie necessarie all'inizio della realizzazione, che egli preventivava già da lì ad un anno, ovvero nel 1954. Per questo motivo egli portò con sé anche l'offerta di un trust di costruttori americani i quali garantivano l'anticipo dei capitali occorrenti per la costruzione.

Nel corso del convegno l'Associazione Costruttori in Acciaio Italiani si mostrò particolarmente favorevole all'adozione del progetto del Prof. Masi, relativo alla costruzione di un ponte sospeso, in tre luci, con la campata

⁴⁷ *Messina-Continente: forse nel '54 i lavori*, "Gazzetta del Sud", n. 228, 19 ag. 1953, Messina, p. 1.

⁴⁸ *Ivi*.

centrale di circa 1.500 metri, idoneo sia all'attraversamento stradale che ferroviario⁴⁹.

In sede di convegno venne dato ampio spazio alle considerazioni più generali circa i vantaggi che essa avrebbe comportato in termini di: eliminazione della strozzatura dei traffici; di velocità nel trasferimento ed esportazioni degli agrumi specialmente durante la stagione di raccolta; di incremento occupazionale e di vantaggi per la locale industria siderurgica, dalla quale si sarebbe attinto il materiale occorrente. L'ing. La Cavera, presidente della Federazione industriali della Sicilia, descrisse i benefici per l'industria alberghiera e turistica illustrando, attraverso una serie di cifre, il continuo aumento di traffico di passeggeri, automezzi e carri ferroviari che interessava la Sicilia in quegli anni.

Nel corso degli incontri venne dato un unanime giudizio sostanzialmente positivo sulla fattibilità dell'opera alla quale fu accordata totale fiducia anche da illustri personalità politiche: il sen. Luigi Sturzo, il ministro Mattarella, l'assessore regionale all'Agricoltura on. Germanà che, in rappresentanza del Governo Regionale e del suo presidente on. Restivo, prospettò il sicuro successo dell'opera e riaffermò l'incondizionata adesione e concorso della Regione Siciliana.

In molti, tra cui Cangemi e Fusco, in qualità rispettivamente di presidente della Camera di Commercio di Messina ospitante il convegno e di presidente del Comitato Siciliano per il Ponte di Messina, sottolinearono tuttavia l'esigenza di approfondire le conoscenze geologiche dei suoli dell'area dello stretto e dei terreni delle due sponde, anche sulla base di quel programma organico di ricerche e i preventivi di spesa per gli studi, redatti dall'Istituto Geofisico del Politecnico di Milano e dal Servizio Geologico Italiano di Roma, già inoltrati dall'ACAI all'Assessorato dei Lavori Pubblici. In particolare, il prof. Luigi Solaini dell'Istituto di Geofisica del Politecnico di Milano sostenne che non si poteva determinare con certezza se il ponte poteva o meno realizzarsi, perché non si sapeva se ad una profondità conveniente i terreni fossero abbastanza compatti per consentire fondazioni affidabili⁵⁰.

Tuttavia, dopo avere illustrato quali sistemi geofisici si sarebbero dovuti utilizzare per studiare la costituzione sedimentaria sulle due sponde, determinare la profondità del basamento cristallino e ricercare la costituzione del fondo dello stretto⁵¹, egli esaltò in ogni caso l'iniziativa relativa alla realizzazione del ponte.

Tali considerazioni vennero rafforzate dall'interventi del prof. Pata dell'Università di Messina, che illustrò apparentemente la possibilità di poggiare i piloni sui fondali dello stretto, sostenendo comunque la necessità

⁴⁹ Galatà Vito, *Il Ponte sullo Stretto*, "Avvisatore", 9 sett. 1953.

⁵⁰ Verzera E., *Sotto lieti auspici si è iniziato il convegno per il Ponte sullo Stretto*, "Notiziario di Messina", n. 199, 23 ag. 1953, Messina, p. 6.

⁵¹ Solaini L., *Le ricerche geofisiche nello Stretto di Messina*, 23 ag. 1953, Messina.

di esaminare il terreno, per determinare la sua capacità a sostenere i piloni, data la mole gigantesca dell'opera e considerato la natura dello stretto – un sito nel quale le correnti raggiungono le 3 miglia di velocità – “determinato da una faglia che ha portato la Regione Calabria ad un livello alquanto più alto sul mare rispetto alla Sicilia. Questa faglia è però un fatto di 600.000 anni addietro e da allora nessuno mutamento è più avvenuto. Il Ponte sullo Stretto evidentemente dovrebbe essere di tre arcate, lunga circa 1.100 metri ciascuna, e ciò è completamente possibile”⁵².

Più critico il direttore generale delle Ferrovie, ing. Di Raimondo il quale, nella sua relazione al convegno, trattando la questione dal punto di vista del traffico ferroviario e attraverso una serie di cifre, fece notare che non esisteva alcuno strozzamento nelle comunicazioni, in quanto le navi traghetto, erano in grado di disimpegnare tutto il traffico, anche ammettendo un aumento del 50% delle attività commerciali e industriali della Sicilia. Egli riteneva che sarebbero rimasti inutilizzati grandi impianti ferroviari la cui ricostruzione era stata molto costosa e sosteneva che sarebbe stato necessario costruire dei raccordi ferroviari in galleria, uno a Punta Pezzo in Calabria e l'altro a Contesse vicino Messina⁵³ per allacciare le linee ferroviarie alla confluenza del ponte, e che il costo di queste modifiche al tragitto ferroviario, circa 50 miliardi nell'ambito dei 110 miliardi secondo lui necessari per la realizzazione del ponte, sarebbe stato a carico delle ferrovie.

Eppure, promettendo un potenziamento del servizio delle navi traghetto, si allineò sostanzialmente all'opinione comune circa l'utilità insostituibile dell'opera: “Con ciò però il ponte venga lo stesso poiché ogni mezzo nuovo che nasce incrementa il grado di civiltà e di benessere del nostro Paese”⁵⁴.

Qualche preoccupazione venne sollevata dalle categorie produttive della Sicilia occidentale che temevano, con la realizzazione del ponte, uno spostamento a loro danno dell'asse economico gravitante su Palermo, al cui porto si innestano i traffici dell'alta Italia⁵⁵.

I rappresentanti del mondo politico e economico calabrese fecero rappresentare la loro piena adesione al progetto del ponte dal sen. Barbaro e dall'ing. Squillace, presidente della Camera di Commercio di Reggio Calabria, entrambi sostenitori dell'impossibilità di continuare gli scambi e le comunicazioni attraverso l'attuale sistema di navigazione marittima, ponendo come priorità il problema stradale delle due regioni dello stretto. Della stessa opinione furono l'ing. Sturiale – che nel 1948 presentò il progetto per la costruzione di una galleria sottomarina – e il prof. Albenga del

⁵² Ibidem.

⁵³ Alliata A., *La costruzione del cavalcavalle più opportuna del doppio binario in Sicilia e in Calabria?*, “Gazzetta del Sud”, n. 249, 9 sett. 1953.

⁵⁴ Verzera E., *op. cit.*, 1953.

⁵⁵ Calarco N., *Conflitto di interessi per la costruzione del ponte*, “Ultimissime”, 27/28 ag. 1953.

Politecnico di Torino, i quali fecero però notare l'assoluta necessità di avere dei dati certi sulla composizione geografica del fondo dello stretto, perché sino a quel momento le indicazioni era solo grossolane.

In tale contesto, si chiedeva lo stanziamento da parte della Regione Siciliana di un fondo di 100 milioni per la fase di studio geofisico, previsto della durata di 3 anni e che, secondo l'on. Di Bella, avrebbe dovuto essere amministrato dall'assessorato regionale dell'Industria, con il comitato tecnico formato dall'ing. Beneo, dal prof. Solaini, mentre, per la parte costruttiva, avrebbe dovuto essere affidato all'ACAI con l'ing. Palmieri in qualità di rappresentate dell'ing. Steiman.

A tale finanziamento avrebbe dovuto concorrere, per il 40% il capitale privato, lo Stato per il rimanente 60%, fermo restando l'istituzione di un pedaggio che avrebbe contribuito alle spese di costruzione⁵⁶. Cangemi prospettò un'alternativa: quella del finanziamento diretto e l'esecuzione dei lavori da parte dell'impresa americana di Steinman, che non avrebbe comportato il pagamento di alcun pedaggio ma, esclusivamente, da parte dello Stato italiano, un canone annuo la cui misura sarebbe stata in relazione alla spesa complessiva per la realizzazione dell'opera.

Fu dunque approvato all'unanimità un ordine del giorno: 1) che la Regione Siciliana procedesse immediatamente al finanziamento di un piano di studio connesso alla soluzione del collegamento permanente stradale ferroviario fra la Sicilia e il Continente mediante un ponte; 2) che, ad esito positivo di tali studi, il ponte fosse costruito dallo Stato⁵⁷.

L'on. Antonio Germanà, in rappresentanza della presidenza della Regione, concluse il convegno con il migliore degli auspici: "Posso assicurarvi che la Regione Siciliana quanto prima stanzierà i fondi necessari per dare agli studiosi la possibilità di scandagliare il fondale dello Stretto di Messina onde stabilire la possibilità di poggiare i piloni che dovranno sostenere il Ponte di Messina, che se realizzabile come è da augurarsi, sarà una delle più importanti opere della tecnica edile moderna, che darà la possibilità di un maggiore sviluppo alla economia della Sicilia e dell'Italia tutta"⁵⁸.

Il risalto dato dalla stampa ai risultati del convegno aprì un vasto dibattito.

Ci fu chi rimproverò il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato per le dichiarazioni effettuate circa l'inesistenza della difficoltà di traffico nello stretto e la rappresentazione di un'ottima situazione di collegamento gestita

⁵⁶ Calarco N., *Cento milioni saranno stanziati per i sondaggi nei fondali. Primo atto della costruzione del ponte più difficile del globo*, "Gazzetta del Sud", n. 233, 24 ag. 1953, Messina, p. 2.

⁵⁷ *Il Ponte sullo Stretto di Messina "opera urgente e improrogabile"*, "Il Tempo", n. 234, 24 ag. 1953, Roma, p. 7.

⁵⁸ Panarello F., *Concluso a Messina il convegno per la realizzazione del ponte*, "Giornale dell'Isola", 25 ag. 1953, Catania, p. 5.

dalle ferrovie. Pur riconoscendo alle Ferrovie dello Stato la capacità di aver fatto tutto il possibile per eliminare queste difficoltà di traffico, da più parti si continuò a sostenere che i treni costituivano un intralcio ad ogni movimento commerciale anche se, in attesa della realizzazione del ponte si proponeva comunque, oltre a nuove tratte e ad una migliore pulizia delle vetture, un loro aumento per velocizzare le comunicazioni, fermo restando la difficoltà di movimenti nel porto di Messina⁵⁹.

Aldo Valori, in un articolo sul “Messaggero”, denunciava l’inutilità del ponte sulla base di considerazioni di carattere estetico e così si esprimeva: “Chiunque abbia più volte compiuto quel viaggio, non ricorderà mai d’aver sentito un solo passeggero lamentarsi perché il treno era stato caricato sul traghetto e poi scaricato dall’altra parte. Si può dire che quell’operazione rappresenti anzi una delle attrattive dell’arrivo in Sicilia; essa rompe piacevolmente la monotonia del lungo viaggio ferroviario e, sopra tutto, contribuisce a dare l’impressione che si sta per arrivare in un’isola, che si cambia ambiente, che si preparano al visitatore emozioni particolari, connesse appunto con la natura, con la storia, col folclore del mondo insulare col quale si prenderà contatto. [...] Finché un briciolo di poesia resterà nel cuore dell’uomo, compreso l’uomo viaggiatore, in Sicilia si dovrà sbarcare, e non arrivare scivolando sopra un ponte [...]. E non vale obiettare che non tutto nel mondo è poesia, che vi sono anche le merci, che il tempo è denaro, e simili argomenti fortissimi in apparenza, debolissimi in sostanza”⁶⁰. E infatti, il problema economico sarebbe, secondo Valori, risolto dal fatto che per le merci in partenza e in arrivo esistono tanti piccoli e grandi porti in Sicilia da soddisfare ogni esigenza e i trasporti per via mare sono sempre più convenienti e meno dispendiosi di quelli terrestri, mentre nel campo pratico i soldi previsti per la costruzione del ponte andrebbero spesi in modo più urgente nella realizzazione di quelle strutture di cui l’isola è carente⁶¹.

Chi guardava al ponte come un “miraggio splendido”⁶², considerava invece che proprio questo progetto, avrebbe risolto molti problemi della città di Messina e dell’entroterra cui è collegato dal momento che, in concomitanza con il progetto del ponte, erano in programma lavori che comprendevano “nuove strade di allacciamento, linee ferroviarie a scopo di raccordo, gallerie che eliminerebbero le attuali forti pendenze, spostamento della stazione ferroviaria [...], abolizione delle navi traghetto, ampliamento del porto [...]: tutte opere che porterebbero a un notevole aumento dell’importanza di Messina e dei suoi compiti”⁶³.

⁵⁹ Fiore T., *Traghetti e ponte*, “Don Giovanni”, 29 ag. 1953, Messina, p. 1.

⁶⁰ Valori A., *Il ponte inutile*, “Il Messaggero”, 19 sett. 1953.

⁶¹ *Ibidem*.

⁶² Collutta F., *Il Ponte sullo Stretto costerebbe 60 miliardi*, “Il Globo”, 16 dic. 1953, Roma, p. 3.

⁶³ *Ivi*.

Soprattutto, cominciarono a sorgere numerosi dubbi e incognite circa l'effettiva fattibilità dell'opera da un punto di vista di sicurezza tecnica.

L'ing. Guy Padoa, un esperto in materia, sostenne che il ponte era soggetto ad una serie di rischi di varia natura⁶⁴: sarebbe sorto in una forte zona sismica, vicino a vulcani in piena attività che, con le loro scosse sussultorie avrebbero potuto spazzare via il ponte; sarebbe stato soggetto alle forti vibrazioni in senso verticale, dovute alle raffiche di vento, che avrebbero inevitabilmente portato a ridurre la velocità con conseguente annullamento del vantaggio della riduzione di tempo nel percorrere lo stretto. Per questo egli suggerì la soluzione del tunnel, secondo lui più sicuro – da un punto di vista sismico, geofisico e di esecuzione dell'opera – e meno costoso, perché bisognoso di minor manutenzione⁶⁵.

Per altri, al di là delle motivazioni di carattere tecnico e politico che giustificavano o meno la costruzione del Ponte sullo Stretto, a questa gigantesca opera sarebbe stato attribuito anche il ruolo di grande attrattiva turistica cui collegare la realizzazione di servizi e complessi di carattere industriale e turistico tali da apportare beneficio economico alle popolazioni delle due sponde⁶⁶.

Gli argomenti a favore del ponte, infatti, furono tesi anche a confutare l'obiezione del costo eccessivo che l'opera avrebbe avuto e a prospettare funzionali e agevoli forme di finanziamento, giacché “una spesa dell'ordine di 60 o anche di 80 miliardi di lire “non è né eccessiva, né proibitiva per uno Stato, che ha un bilancio annuale di due mila miliardi di lire [...] si tratta di un'opera i cui vantaggi sono di carattere progressivo e si proiettano in un lungo corso di anni avvenire e, quindi, i suoi oneri vanno distribuiti in molti esercizi. Per tale motivo la soluzione più idonea che si prospetta [...] è l'emissione di un grande prestito, suddiviso in 6 *tranches* annuali, corrispondenti alla durata presuntiva dei lavori (6 anni). Il prestito sarebbe ammortizzabile in 50 anni e l'onere annuo, per interessi e ammortamento sarebbe di pochi miliardi, che certamente rientrerebbero nelle casse dello Stato, sia sotto forma di economia delle spese di traghetto, [...] sia sotto forma di imposte di ogni genere. [...] si tratta di un'opera pubblica di interesse generale [...] di cui è innegabile l'immenso valore di carattere nazionale e internazionale. Sotto questo profilo è da escludere ogni soluzione che ponga alla base del finanziamento dell'opera il pagamento di pedaggi, che per

⁶⁴ Di Pietro E., *Più conveniente il ponte o un tunnel sottomarino per lo Stretto di Messina*, “Il Secolo d'Italia”, 18 dic. 1953, Roma, p. 4; Padoa G., *Molte incognite sul problema della costruzione del Ponte sullo Stretto*, “Gazzetta del Sud”, n. 343, 16 dic. 1953, Messina, p. 4.

⁶⁵ Padoa G., *L'avanprogetto di un tunnel subacqueo per allacciare la Sicilia al Continente*, “Gazzetta del Sud”, n. 346, 19 dic. 1953, Messina, p. 4.

⁶⁶ Costa A., *Acquisterebbe in attrazione turistica la zona arricchita dal cavalcavento*, “Gazzetta del Sud”, n. 262, 23 sett. 1953.

essere remunerativi dovrebbero essere onerosi. Tale soluzione [...] farebbe rimpiangere l'attuale situazione di fatto"⁶⁷.

A tutto ciò si aggiunsero ulteriori proposte alternative ai due progetti di ponte sino ad allora prevalenti – quello dell'ing. Masi e di Steinman. In particolare, per quanto riguarda il progetto di quest'ultimo, si mossero critiche circa il fatto che il tecnico italo-americano, escludendo ogni altra ipotesi costruttiva, nel corso del convegno non aveva comunque messo in evidenza il problema dell'esistenza della faglia nei fondali dello stretto, che avrebbe compromesso la posa dei piloni di sostegno del gigantesco ponte sospeso da lui propugnato.

L'ing. Tullio Russo prospettò nuovamente la sua soluzione di un tunnel sottomarino, dal titolo "Galleria subalvea tra la Sicilia e il Continente", già da questo presentata nel 1939 e poi approfondita nel corso degli anni, che doveva avere un andamento rettilineo nel tratto meridiano dello stretto lungo circa tre chilometri e collocarsi, nel punto più basso, 170 metri sotto il livello del mare, in modo tale da avere sopra di sé uno spessore di roccia di sessanta metri, resistente quindi, secondo il progettista, alle undici atmosfere di pressione dell'acqua, considerando anche un ulteriore rafforzamento interno. Il condizionamento dell'aria sarebbe stato assicurato da ventilatori giganteschi azionati da potenti motori. Le critiche tecniche maggiori che l'ing. Russo mosse nei confronti dell'idea del ponte erano legate all'impossibilità per i ponti centrali di avere delle fondamenta, in quanto i palombari non avrebbero potuto spingersi oltre certe profondità, e quindi alla compromessa stabilità del ponte in un sito peraltro oggetto di correnti fortissime e di scosse sismiche piuttosto frequenti.

Un gruppo di ingegneri romani concepì, invece, una diga larga poco più di 20 metri fra l'estrema punta calabrese e la costa siciliana, dove i fondali sono inferiori ai 100 metri, sulla quale far passare binari ferroviari e un'autostrada e, per far passare le navi, si sarebbe potuto innestare un vero e proprio ponte mobile. I vantaggi, secondo i progettisti, erano che il panorama non si sarebbe alterato in quanto la diga, alta pochi metri sul mare, non si sarebbe nemmeno vista da lontano; che non ci sarebbe stato bisogno di materiali metallici costosi o di mano d'opera specializzata; che il costo complessivo si sarebbe ridotto; che i danni, in caso di terremoti, maremoti o bombardamenti, sarebbero stati facilmente riparabili⁶⁸.

In seguito agli interventi del convegno, non mancarono di essere presentate soluzioni che escludevano del tutto la costruzione di un artefatto per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina. L'ing. Alliata non mancò di rimarcare attraverso la stampa il suo personale convincimento, perfetta-

⁶⁷ Borsellino F., *Un lavoro di titani. Istmo o ponte a Messina*, "Supplemento al Notiziario dell'Unione Provinciale degli Agricoltori di Agrigento", Formica, Agrigento, 1954.

⁶⁸ Micron, *Argomenti pro e contro il Ponte sullo Stretto di Messina*, "Il Corriere della Sera", 11 dic. 1953, Milano, p. 5.

mente in linea con quello dell'ing. Raimondo delle Ferrovie dello Stato, della maggiore utilità di un potenziamento dell'armamento delle Ferrovie fra cui anche le navi traghetto.

Egli evidenziò come l'idea del ponte contenesse delle "incognite paurose" risolte dai tecnici "con troppa sicurezza"⁶⁹, che il risparmio di tempo che esso avrebbe apportato sarebbe stato di "mezz'ora o poco più, non certo proporzionato alla spesa e all'impegno dell'opera"⁷⁰. Egli prospettò invece enormi benefici dalla costruzione del doppio binario in Sicilia e Calabria, un intervento infrastrutturale che avrebbe avvantaggiato non soltanto i viaggiatori dello stretto, ma tutti i viaggiatori nell'ambito delle proprie regioni: "con i 100 miliardi richiesti dal ponte e suoi raccordi si otterrebbero in Calabria e Sicilia più di 600 chilometri di doppio binario rettificato, percorribili alla velocità commerciale di 70 Km ora [...] con un risparmio di 3-4 ore di tempo, egualmente fra Sicilia e Calabria"⁷¹. Egli sostenne inoltre che il pedaggio ferroviario attraverso il ponte sarebbe aumentato, facendo sì che per le masse il collegamento marittimo, comunque intensificato e migliorato, sarebbe rimasto la soluzione migliore, con il suo risparmio di tempo e di spesa. A queste polemiche rispose il presidente Cangemi sottolineando la reale esistenza di un impedimento al normale svolgimento delle comunicazioni e del traffico, che non sarebbe risolta dall'eventuale aggiunta di navi traghetto così come sostenuto anche dal presidente della Sezione Marittima, comm. Lisciotta⁷²; che il costo dell'opera non sarebbe stata di 110 miliardi ma "solo" di 60; che non ci sarebbe stato pedaggio per l'utente del ponte, data la scelta obbligata della via di attraversamento; che lo Stato avrebbe pagato un canone annuo alla società americana disposta, secondo Palmieri, a finanziare interamente l'opera. In ultimo sottolineò che il risparmio di tempo con il ponte, era innegabile, soprattutto nei periodi di punta, dell'esportazione agrumaria e del turismo vacanziero estivo.

In ogni caso, al di là delle polemiche, i risultati positivi del ponte alimentarono la convinzione della prossima realizzazione del ponte, soprattutto Palmieri dichiarò, una volta rientrato in America, il totale appoggio ricevuto in Italia al progetto dell'ing. Steinman⁷³, tanto che numerosi organi di stampa diedero per certo l'inizio dei lavori da lì ad un anno e qualcuno avanzò addirittura l'ipotesi del nome più appropriato da dare al ponte da scegliere fra quelli dei poeti, scrittori, filosofi o artisti siciliani "che hanno tribolato di più per diffondere ai quattro punti cardinali le bellezze, le quali-

⁶⁹ Alliaia A., *op. cit.*, 9 sett. 1953, Messina, p. 4.

⁷⁰ Ivi.

⁷¹ Ivi.

⁷² Milio Cangemi E., *Il doppio binario sulle strade ferrate. Problema che esula dalla costruzione del ponte*, "Gazzetta del Sud". n. 251, 11 sett. 1953, Messina., p. 4.

⁷³ *L'anno venturo inizieranno i lavori per il Ponte sullo Stretto di Messina*, "Giornale dell'Isola", 6 dic. 1953, Catania, p. 7, trad. it. dall'articolo del "The Rome Daily American" del 5 dic. 1953.

tà, il genio dell'isola. Sono stati anzitutto gli scrittori a gettare sullo stretto l'immagine del ponte, con la penna prima che con le macchine, con lo spirito prima che con i metalli e il cemento...⁷⁴

I due progettisti infatti, nel settembre del 1953 illustrarono la loro idea di ponte ai ministri per i Trasporti e dei Lavori Pubblici, i quali, pur prendendo accordi con loro in merito allo stanziamento dei fondi necessari per lo studio dei fondali in merito alla realizzazione del loro ponte, ribadirono che il Governo non avrebbe potuto prendere alcuna decisione senza prima avere un concreto progetto di costruzione da far esaminare ai competenti organi tecnici consultivi.

I due tecnici, convinti del fatto che, qualunque fosse stato il risultato delle indagini, nessun ostacolo di natura tecnica avrebbe potuto impedire la costruzione del grandioso ponte, procedettero allora alla compilazione di un progetto più compiuto, costituendo nel frattempo a Chicago un'apposita società, la "Ponstrem", presieduta dal generale dell'aeronautica Peirce e di cui direttore generale era l'ing. Palmieri. Il nuovo gruppo, con sede a Roma e uffici anche a Messina, in attesa dello stanziamento dei soldi necessari e della piena esecuzione degli esami necessari sulle acque dello stretto, predispose il progetto modificato del suo ponte sulla base degli accertamenti, compiuti dall'ing. Tullio Russo e dai suoi collaboratori, sulla larghezza dello stretto nel punto dove sarebbe dovuto sorgere il ponte. Esso sarebbe stato a due piani, l'inferiore per ferrovia a doppio binario e il superiore per strada a due vie, oltre alla sede destinata al transito pedonale, con le seguenti caratteristiche tecniche: una larghezza di 29 metri, 3264 metri di lunghezza, una campata centrale di 1524 metri, due laterali di 875 metri ciascuna e due estreme di 175 metri ciascuna. L'altezza dell'impalcato sarebbe stata di 60 metri al centro della campata centrale e di 50 metri in corrispondenza dei piloni estremi. La costruzione avrebbe richiesto 6 anni di lavoro e una spesa di 94 miliardi di lire che, a parere dell'allora ministro dei LL. PP. Romita, sarebbe stata erogata "da banchieri nord americani, giusta convenzione da stipularsi con il Governo Italiano. L'ammortamento di tale spesa sarebbe [stato] effettuato in trent'anni con il ricavo dei pedaggi la cui misura sarebbe inferiore a quella attualmente vigenti per i traghetti"⁷⁵. Dopo l'anzidetto periodo, il ponte sarebbe stato di esclusiva proprietà dello Stato italiano. Nell'importo complessivo dell'opera non rientravano però i soldi necessari all'esecuzione dei raccordi ferroviari e stradali necessari per il collegamento del ponte alle rispettive reti del Continente e della Sicilia, i cui aspetti economico-finanziari sarebbero stati esaminati solo dopo aver esaminato il progetto ufficiale della società "Ponstrem".

⁷⁴ Aniante A., *Ponte dei ponti*, "Gazzetta del Sud", n. 42, 11 febb. 1955, Messina, p. 4.

⁷⁵ *Il Ponte sullo Stretto di Messina nel Progetto Americano*, "Il monitore tecnico", n. 1-2, genn.-febb. 1955, Milano, p. 38.

La richiesta di approfondire le conoscenze sulla natura del suolo nello stretto venne accolta dalla Regione Siciliana che, con la legge regionale del 27 gennaio 1955 n. 2, stanziava 100 milioni⁷⁶ per effettuare gli studi e le indagini di carattere geologico e geofisico, nonché di sondaggi meccanici, nei fondali e nel sottofondo allo scopo di accertare la possibilità di costruire il ponte sospeso⁷⁷ (art. 1). Per l'esecuzione di detti studi – poi affidati alla Fondazione Lerici⁷⁸ – l'Assessorato ai Lavori Pubblici intendeva avvalersi della collaborazione di istituti, enti pubblici (art. 2) e un comitato scientifico composto da geologi e tecnici esperti e da due funzionari in rappresentanza dell'assessorato ai LL. PP: e di quello dell'Industria e Commercio (art. 3)⁷⁹. Fu avanzata anche la proposta di istituire presso la Regione stessa tre comitati con il compito di raccogliere tutto il materiale sul ponte – rendendo periodicamente di pubblica notorietà lo stato di avanzamento dei lavori – in merito a tre questioni fondamentali: le condizioni dei fondali; la scelta del sistema migliore di ponte in termini sia di spesa che di garanzie di sicurezza; i raccordi di viabilità esterna ricongiungibili con le estremità del ponte⁸⁰. Gli studi furono effettuati dall'agosto al novembre 1955 sotto la direzione dell'ing. Beneo, al fine di determinare la natura, la successione, lo spessore e le dislocazioni dei fondali dello stretto⁸¹ che, secondo i pareri di diversi tecnici, potevano portare a tre risultati: “fondo roccioso con mantello incoerente di scarso spessore; fondo roccioso con mantello incoerente di alcuni metri; fondo costituito da una serie sedimentaria analoga a quella già accertata sulle sponde”⁸². In ogni caso veniva sostenuta l'assoluta fattibilità dell'opera, infatti lo scopo principale dei risultati delle indagini era di superare quella che veniva considerata l'unica reale difficoltà tecnica, ovvero la scelta del sistema più idoneo da adottare per la costruzione dei tre grandi piloni che, sostenuti da delle fondazioni, sarebbero stati idonei ad assorbire elasticamente gli sforzi originati da eventuali movimenti tellurici.

La “voglia di ponte” non arrestava comunque la proposta, da parte di vari tecnici, di progetti alternativi a quello Steinman, ormai considerato il prioritario.

⁷⁶ Calarco N., *op. cit.*, 24 ag. 1953; *Iniziati a Messina i sondaggi per il ponte*, “Giornale del Mezzogiorno”, n. 3-39 del 22 sett. 1955.

⁷⁷ Del resto si sosteneva che, a prescindere dall'esito positivo di questi studi ai fini del Ponte sullo Stretto, gli stessi sarebbero andati ad arricchire e completare la carta geologica.

⁷⁸ *Per il Ponte sullo Stretto iniziati i lavori di sondaggio*, “La tribuna del Mezzogiorno”, n. 222 del 6 sett. 1955.

⁷⁹ *Per la realizzazione di un ponte sospeso Reggio Calabria – Messina*, “L'industria meridionale”, n. 1-2, genn.-febb. 1955, Napoli, p. 129.

⁸⁰ Garufi D., *Il Ponte sullo Stretto*, “Notiziario”, n. 212, 8 sett. 1953, Messina, p. 2.

⁸¹ Regione Siciliana, *Piano di studi sullo Stretto di Messina per il collegamento della Sicilia con la Calabria*, Palermo, 1961.

⁸² *Lo studio del fondale dello Stretto di Messina*, “Il Globo”, n. 13, 16 genn. 1955; A. S., *Il progetto del Ponte sullo Stretto entra in una fase che lo avvia alla realizzazione*, “Giornale d'Italia”, n. 20, 23 genn. 1955, Roma, p. 4.

Ad esempio quello davvero ardito dell'ing. Chadenson, un progettista francese molto esperto in tema di ponti sospesi, che nella primavera del 1955 propose una soluzione più limitata rispetto al progetto americano, un ponte ad una sola via per il traffico, rigorosamente disciplinato, esclusivamente ferroviario. La carreggiata avrebbe dovuto avere, infatti, un'ampiezza di 3 metri – più 76 centimetri di marciapiedi da una parte e dall'altra (per il personale di servizio) – sul quale non avrebbe potuto transitare più di un convoglio alla volta di peso complessivo non superiore alle 600 tonnellate e marciante a una velocità inferiore ai 10 Km/h.. La stabilità del ponte, che avrebbe avuto una campata unica di 3000 metri, sarebbe stata assicurata da un sistema presollecitato di funi, di cui una di tensione e due rovesce. Secondo Chadenson un ponte di tali caratteristiche sarebbe stato sufficiente per le attuali esigenze del traffico ma, qualora le limitazioni fossero state ritenute eccessive oppure la soluzione ad una via fosse inadeguata, si sarebbe potuto costruire un secondo ponte, parallelo al primo, per il traffico stradale e così via fino ad ottenere anche sette o otto ponti, per il traffico ferroviario e per il traffico stradale a seconda delle necessità. Questa soluzione sarebbe stata, secondo il suo autore, la più completa e anche la più economica, in quanto la spesa, tra l'altro necessaria a Steinman per costruire un ponte solo, sarebbe stata ripartita in un lungo volgere di anni e, soprattutto, in funzione delle reali necessità, proporzionando la costruzione al reale volume del traffico⁸³.

Nel frattempo, le Camere di Commercio della Sicilia e della Calabria definirono il 26 marzo 1955 uno schema di atto costitutivo e di statuto per la costituenda società per azioni per la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina, che fu approvata dal Ministero dell'Industria e Commercio e dall'assessorato dell'industria e Commercio della Regione Siciliana. “Con queste approvazioni, sia lo Stato sia la Regione riconobbero ufficialmente l'opportunità di affidare alle Camere di Commercio la fase propedeutica per la realizzazione della grande opera”⁸⁴. Era il periodo in cui un gruppo di acciaieri italiani stava cercando di ostacolare la società “Ponstrem” che, in seguito allo stanziamento dei 100 milioni da parte del Governo Nazionale, aveva cominciato delle concrete trattative con gruppi industriali americani per ottenere il totale finanziamento della colossale opera. Gli acciaieri italiani erano infatti rimasti delusi nella loro speranza di assorbire totalmente la società americana. Mentre anche dalla Germania vennero avanzate proposte da parte degli acciaieri tedeschi, che si dicevano disposti a creare un

⁸³ VL. C., *Un gigantesco ponte sospeso con unica campata di 3000 metri. Un nuovo progetto per l'attraversamento sullo Stretto di Messina*, “Sicilia del popolo”, n. 63, 15 marzo 1955, Palermo, p. 2.

⁸⁴ Ziino V., Camera di Commercio, Industria ed Agricoltura di Messina, *L'attraversamento viario dello Stretto di Messina. Relazione del presidente*, Grafiche La Sicilia, Messina, 1961.

consorzio internazionale per il totale finanziamento, per ottenere la fornitura delle forniture necessarie per la costruzione del ponte. La questione fu rimessa alle decisioni della Comunità Carbone ed Acciaio.

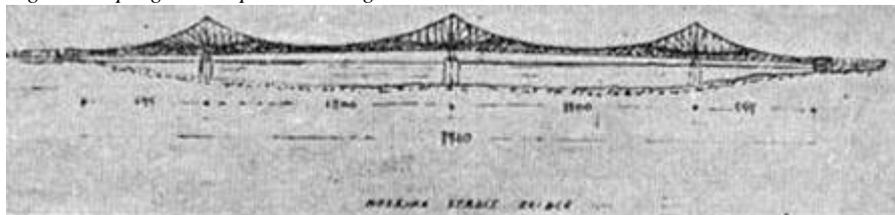
Allo stesso tempo, in America, l'ing. Mario Palmieri costituì, per la realizzazione dell'opera, un'apposita società di cui assunse la presidenza, la "Messina Strait Bridge Corporation", che avrebbe presentato nel maggio del 1955 un suo proprio personale progetto di ponte dopo averlo perfezionato con i suoi collaboratori a Messina, gli ingegneri Russo e Natoli, autori dei primi progetti di tunnel sottomarino e progettisti dei raccordi stradali e ferroviari al ponte.

Fig. 18 - La lettera dell'ingegnere Mario Palmieri su carta intestata della nuova società americana fondata per il ponte



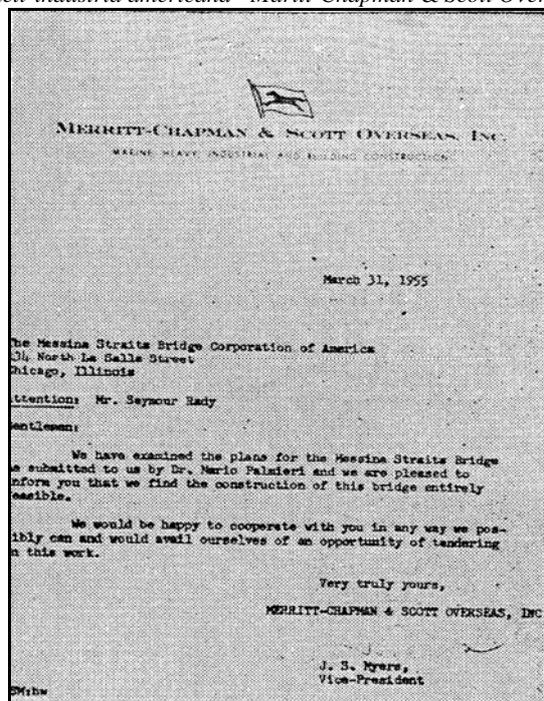
Palmieri, mentre lavorava alle modifiche al progetto stilato con Steinman, esaminò una memoria compilata dal geologo Bartolo Baldanza dell'Università di Messina, sullo "Stato attuale delle conoscenze geologiche dello Stretto di Messina", corredata dalla sezione geologica dello stretto tracciata a 5 Km a sud della linea S. Agata (Sicilia) – Punta Pezzo (Calabria). Palmieri quindi poté studiare la posizione dei piloni in rapporto alla eventuale dislocazione della faglia sismica, che poteva trovarsi proprio in prossimità di uno dei piloni della campata centrale. Sulla base di queste considerazioni egli fece una completa revisione del progetto, che prevedeva un ponte sospeso con campate disposte in modo tale da avere una distanza di 600 metri tra la probabile faglia sismica e l'asse del pilone più vicino.

Fig. 19 - Il progetto del ponte dell'ing. Mario Palmieri



Le due campate centrali sarebbero state di 1220 metri e le due campate laterali di 655 metri ciascuna, portando la lunghezza del ponte a 3710 metri.

Fig. 20 - Lettera dell'industria americana "Merritt-Chapman & Scott Overseas"



Esso avrebbe evitato del tutto la faglia sismica in quanto a metà esatta del ponte – a 2 Km di distanza dalle due coste – si sarebbe collocata un'isola artificiale alta 200 metri, creata con 19 cassoni di 30 metri di diametro disposti in cerchio e collegati fra loro da paratie in acciaio e poggiate, a 98 metri di profondità, sul sottosuolo marino⁸⁵. I piloni di sostegno sarebbero

⁸⁵ Un'isola di ferro nello Stretto di Messina sosterrà il ponte "omerico" sospeso sul mare, "La Giustizia", n. 167, 14-15 luglio 1955, Roma, p. 2.

stati in tutto sei, tre per parte dell'isola artificiale, con diverse altezze tra loro, mentre il ponte si sarebbe dovuto erigere, rispetto al pelo dell'acqua, ad un'altezza di 50-70 metri con un'altezza complessiva dell'opera di 300 metri, che avrebbe reso il Ponte sullo Stretto di Messina l'opera architettonica più maestosa presente al mondo⁸⁶. La spesa prevista ammontava a circa 150 milioni di dollari⁸⁷ e la realizzazione dell'opera richiedeva cinque anni di lavoro, con l'utilizzo di cinquemila operai italiani e duecento tecnici di cui pochi specialisti stranieri. Oltre a questi dati tecnici l'idea di Palmieri si differenziava da quella di Steinman per l'applicazione del sistema quaternario dei cavi portanti, che avrebbe offerto una maggiore sicurezza; per la creazione, sempre su un doppio livello, di due sedi stradali, di uno spazio centrale riservato al transito dei pedoni e dei ciclisti, di due binari ferroviari. Del progetto di Steinman conservò invece il sistema delle funi radiali che, partendo dalle torri, stabilizzavano i cavi. Palmieri, in occasione della presentazione del suo lavoro, dichiarò altresì che una grande industria americana – la “Maritt-Chapman & Scott Overseas Inc.” – dopo aver esaminato il suo progetto aveva dato la sua disponibilità ad eseguire essa stessa le fondazioni su cui far poggiare i piloni del colossale ponte, superando in questo modo il problema delle fondazioni dei piloni in quanto sarebbe stato molto difficile per i palombari spingersi a simili profondità. L'ingegnere italo americano chiese inoltre l'ausilio del celebre architetto Brasini per la progettazione delle opere di abbellimento e di rifinitura del ponte, che prevedevano fregi e figure alte sino a dieci metri per rendere monumentali le due imboccature del ponte⁸⁸. Inoltre, l'isola artificiale sarebbe dovuta apparire come un vero e proprio grandioso monumento architettonico, nella cui parte principale avrebbe preso posto “un vistoso ciclopico tempio classico, chiaramente visibile da ogni parte dello stretto”⁸⁹.

Fig. 21 - Il progetto del ponte dell'ing. Palmieri riportato dai giornale dell'epoca



⁸⁶ Belelli G., *Probabilmente la Sicilia diventa “continente” con la costruzione di un lungo Ponte sullo Stretto*, “La Giustizia”, n. 257, 31 ott.-1 nov. 1955, Roma, p. 3.

⁸⁷ *Occorrono 150 milioni di dollari per il ponte tra Sicilia e Calabria*, “Giornale di Sicilia”, n. 46, 23 febb. 1955.

⁸⁸ *Come quello di San Francisco il Ponte sullo Stretto di Messina*, “La tribuna del Mezzogiorno”, n. 124, 25 maggio 1955, Messina, p. 8.

⁸⁹ Zanasi G., *Sarà aperto al traffico il 30 giugno 1960 il ponte librato sullo Stretto di Messina*, “Giornale di Sicilia”, n. 191, 11 ag. 1955, Palermo, p. 8.

Nel dicembre 1955, in occasione dell'Assemblea Nazionale Ingegneri e Architetti, venne presentato dall'ing. Palmieri il progetto del Ponte sullo Stretto⁹⁰, il cui preliminare era già stato accolto favorevolmente nel maggio dello stesso anno dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e i cui lavori si riteneva sarebbero iniziati al più presto. Il carico finanziario sarebbe stato assunto per il 75% da risparmiatori USA e per il 25% da risparmiatori italiani, anche attraverso i principali istituti di credito nazionali⁹¹. Gli enti finanziatori avrebbero ricevuto, in contropartita delle somme versate, le azioni della compagnia emesse al tasso di interesse annuo del 6%, riscattabili in trenta anni e garantite dai pedaggi che la compagnia sarebbe stata autorizzata a riscuotere per l'attraversamento del ponte sia dalle Ferrovie dello Stato che dai pedoni e dai mezzi di locomozione privati, e stabiliti nella concessione che la compagnia avrebbe dovuto stipulare con il Governo Italiano. L'industria italiana sarebbe entrata nella realizzazione del progetto per quella parte dell'opera che sarebbe stata in grado di affrontare con capitali propri, accettando anch'essa il pagamento con le relative obbligazioni. Al termine della concessione, la proprietà del ponte sarebbe dovuta passare allo Stato italiano. L'inaugurazione del ponte era prevista per il 30 giugno 1960⁹² mentre, sulla base degli elementi forniti dal Ministero dei Trasporti, il pedaggio avrebbe dovuto essere riscosso a cominciare dal 30 giugno 1962⁹³ sino al trasferimento di proprietà, previsto per il 30 giugno 2000. L'italo-americano sostenne però la necessità che l'opera, anche se finanziata soprattutto da risparmiatori statunitensi, venisse posta sotto il controllo di un ente statale italiano con giurisdizione completa sul ponte.

La certezza dell'immediata costruzione del ponte non mancò di avere risvolti anche simpatici, quale ad esempio la circolazione insistente di cartoline illustrate che, grazie ad abili fotomontaggi, ritraevano il ponte tra le due sponde.

Nonostante l'entusiastica accettazione del progetto di Palmieri, non mancò chi continuava a sostenere l'importanza di analisi approfondite relative al sottosuolo, alle rocce in esso presenti e anche agli esami necessari a individuare l'epoca precisa "della frattura che ha originato lo stretto, per stabilire eventuali elementi indicativi sulla periodicità del fenomeno di assestamento" che secondo l'ing. Piromalli, caratterizzava l'isola con un moto che la spostava verso Ovest, allontanandola dalla Calabria di 6 centimetri ogni 100 anni. Allo stesso modo Tringali criticò il progetto di Palmieri sostenendo che era impensabile un pilone d'appoggio centrale del manufatto,

⁹⁰ *Il progetto definitivo presentato ai tecnici italiani*, "Il secolo d'Italia", n. 298 del 17 dic. 1955.

⁹¹ Zanasi G., op. cit., 11 agosto 1955.

⁹² *Ibidem.*

⁹³ *Soltanto nell'anno duemila il ponte passerà allo Stato*, "Giornale di Sicilia", n. 127, 28 maggio 1955.

perché avrebbe poggiato al centro della sella del fondale marino e cioè nel punto più pericoloso, caratterizzato da forti correnti in grado di mettere in pericolo la stabilità del ponte⁹⁴.

Nel settembre del 1955 cominciarono quindi i lavori di sondaggio della falda terrestre nella zona di spiaggia compresa tra Ganzirri e Torre Faro, eseguiti da un'autocolonna della Fondazione Lerici del Politecnico di Milano, con a capo l'ing. Roberto Cassinis, dotata di speciali trivelle, apparati per l'esplosione e apparecchi di misurazione e rilievo, attraverso i quali effettuare la detonazione di cariche esplosive e rilevare quindi le distanze, la qualità elastica e la resistenza degli strati che compongono la falda terrestre sottomarina, al fine di determinare le condizioni e le zone migliori per la costruzione del ponte⁹⁵, soprattutto considerando la sella posta al centro dello stretto della quale occorreva determinare la profondità. Indagini vennero condotte anche sulle coste, onde accertarne la resistenza a reggere i pilastri.

Fig. 22 - Il motopesca Vercelli appositamente attrezzato per le ricerche scientifiche



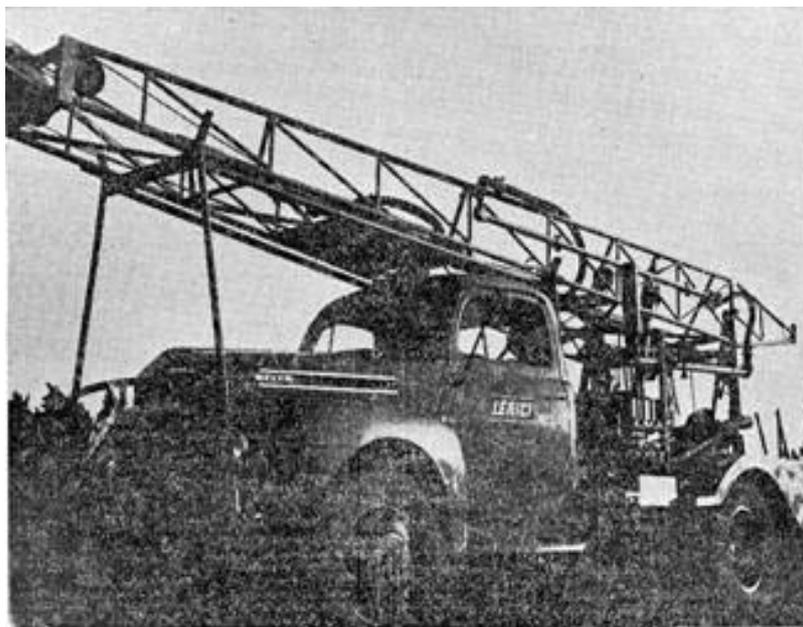
Il 13 ottobre del 1955 venne costituita a Palermo, nell'ambito del congresso del Cepes, la società per azioni "Ponte di Messina": ne fecero parte

⁹⁴ *Una società catanese sfrutterà il brevetto*, "Ultimissime", n. 128, 30-31 maggio 1955, Catania, p. 4.

⁹⁵ *Per il Ponte sullo Stretto iniziati i lavori di sondaggio*, *op. cit.*, 6 sett. 1955, Messina, p. 4.

le più grandi industrie italiane la Ilva, la Montecatini, la Falk, l'Italcementi, la Terni, l'Ansaldo, la Dalmine e altre società di rilevanza nazionale.

Fig. 23 - Lavori di sondaggio, autocolonna della Fondazione Lerici - Politecnico di Milano



Il Consiglio di Amministrazione della nuova società era composto dagli ingegneri Bodoni, Giadaron, Pallavicino, Lodigiani, Spegno, Masi e De Bartolomeis⁹⁶. L'interesse della nuova società era rivolto al progetto dell'ing. Steinman sulle cui caratteristiche e presupposti si stavano conducendo appunto i lavori di sondaggio dei fondali. Secondo quanto sancito nell'atto costitutivo, "la società Gruppo Ponte di Messina ha per scopo la progettazione e la realizzazione mediante assunzione parziale o totale di opere pubbliche rilevanti in genere e speciali lavori e forniture per la costruzione del ponte congiungendo la sponda calabra alla sicula oltre alla rituale gestione del ponte stesso e relativo traffico installando eventualmente in Sicilia le organizzazioni necessarie"⁹⁷. La durata della società era prevista sino al 31 dicembre dell'anno 2000 e il suo capitale sociale fu interamente sottoscritto dai firmatari, con possibilità di essere aumentato mediante l'emissione di nuove azioni.

⁹⁶ *Grandi società ed eminenti tecnici impegnati per il Ponte sullo Stretto*, "Giornale di Sicilia", n. 249 del 19 ott. 1955.

⁹⁷ De Mauro M., *Il "Gruppo Ponte di Messina", creato dal Cepes, si inserisce nelle iniziative per la rinascita del Sud*, "Gazzetta del Sud", n. 289 del 18 ott. 1955.

L'atmosfera di grande entusiasmo che circondò la notizia dell'avvenuta costituzione della società, determinò la profonda convinzione della concreta possibilità realizzativa dell'immensa opera, che si accompagnava comunque a delle considerazioni ben precise in merito alla natura degli interventi da attuare e delle conseguenze che, l'opera stessa, avrebbe avuto. Il ministro degli Affari Esteri, Gaetano Martino, sosteneva che la costruzione del ponte non poteva in alcun modo essere scissa da un programma di generale potenziamento delle reti ferroviarie e stradale in Sicilia e Calabria, altrimenti l'accelerazione degli scambi focalizzata in un solo punto non avrebbe giustificato l'utilità effettiva del ponte⁹⁸. Allo stesso modo Pietro Romani della Commissione per il Turismo, domandandosi se l'opera non avrebbe portato "nocumento al meraviglioso panorama che offre lo stretto, uno dei più decantati paesaggi del mondo" e se ci sarebbe stato effettivamente un incremento turistico dell'isola, riteneva che l'opera non avrebbe intaccato la magia che quei posti raccontano, tanto più che esso avrebbe rappresentato una reale attrattiva turistica e un impulso all'aumento dei traffici turistici⁹⁹.

Intanto, sempre nell'ottobre del 1955, la nave staffetta "De Pidio" della Marina Militare eseguiva i rilievi per lo scandaglio dei fondali dello stretto¹⁰⁰ e l'ing. Palmieri che accompagnò la fase degli studi, sostenne l'esistenza di tre punti strategici su cui poggiare i tre piloni principali, spostando però di 50 metri i due piloni che erano stati progettati a 1200 metri dal pilone centrale.

Alla fine del 1958 il ministro dei Lavori Pubblici Togni insediò a Roma una commissione nazionale di esperti incaricata di esaminare la fattibilità di un attraversamento stabile tra la Sicilia e il Continente. Alla conclusione dei lavori, durati un paio di anni, la commissione stabilì che nessuno dei progetti fino a quel momento presentati poteva essere accolto, poiché erano state riscontrate "notevoli deficienze di natura tecnica"¹⁰¹.

Eppure questa difficoltà manifestata nell'individuare la soluzione migliore per risolvere il problema di un collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente, non smorzò assolutamente l'impegno di alcuni sostenitori del "sì all'opera" che attraverso dettagliate analisi economiche intendevano dimostrare le potenzialità di crescita dell'economia siciliana in rapporto al miglioramento delle vie di comunicazione e, quindi, di un incredibile sviluppo garantito dalla costruzione del ponte tra la Sicilia e la Calabria. Nel

⁹⁸ Martino G., *Tra Scilla e Cariddi il ponte più lungo del mondo*, "Epoca", n. 266, 6 nov. 1955, Milano, p. 10.

⁹⁹ Ivi.

¹⁰⁰ Andò O., *Il Ponte sullo Stretto di Messina*, Relazione al 2° Convegno della viabilità regionale, Automobile Clubs della Sicilia, Siracusa, 2-3 luglio 1966, p. 24.

¹⁰¹ Calarco N. e Ortica P., *La "stabilità" nell'Area dello Stretto*, in Caratozzolo E., Centorrino M., Rossi S., *A sud-est del Mezzogiorno*, Materiali di studio del I ciclo di seminari, marzo-giugno 1984, EDAS, Messina, p. 11.

1958 la casa editrice Il Mulino pubblicò un volume, “Un ponte per l’economia siciliana” a firma di Aldo Repetto, nel quale veniva avanzata un’attenta descrizione delle caratteristiche e delle peculiarità con le quali si presentava il problema dello sviluppo economico e sociale della Regione Siciliana nell’ambito del quadro più ampio delle aree depresse del Mezzogiorno d’Italia.

L’autore riteneva che l’isola, grazie alla sua peculiare posizione geografica, potesse trarre vantaggio dalla congiuntura storica economica che sembrava esserci nell’area mediterranea. Lo sviluppo del Nord Africa – grazie alle sue enormi risorse di materie prime – e quello del Medio Oriente, potevano fare della Sicilia e dei suoi porti una tappa obbligata nel traffico da quei Paesi verso l’Europa Continentale. La Sicilia veniva vista come una zona ad alto potenziale di sviluppo industriale e, addirittura, come un “centro propulsore” per le attività economiche delle zone contigue. Bisognava però saper cogliere il momento adoperandosi, a livello nazionale, per predisporre un adeguato attrezzamento strutturale, che avrebbe consentito un risanamento economico dell’intero Mezzogiorno.¹⁰²

In tale quadro di azione sollecitatrice, considerando anche il piano quinquennale di sviluppo economico e sociale che era stato approntato dal Governo regionale, si poneva allora “l’indilazionabile necessità di un collegamento rapido, continuo e sicuro tra la Sicilia e il Continente”¹⁰³.

L’autore portò a sostegno di questa sua irremovibile tesi, numerosi dati relativi alla presunta pressione espansiva della Sicilia e delle sue possibilità di sviluppo, a partire da quelli relativi al bilancio demografico siciliano e nazionale, il cui andamento faceva presupporre che già nel 1962, la popolazione sarebbe aumentata fino a toccare i 5 milioni.

In rapporto a tale quadro di incremento della popolazione dell’isola, venivano svolte anche delle analisi sulle variazioni delle forze lavoro siciliane che, dall’anno 1952 all’anno 1956, mostrarono un incremento in valore assoluto degli occupati che, quindi, conteneva le esigenze di lavoro create da tale aumento demografico: la Sicilia riusciva infatti a recuperare nel settore delle attività terziarie, quali traffici e turismo.

¹⁰² Repetto A., *Un ponte per l’economia siciliana*, Il Mulino, Bologna, 1958.

¹⁰³ *Ibidem*, p. 14.

Tab. I - Bilancio demografico per gli anni 1953, 1954, 1955

(fonte: Bollettino di Statistica della Regione Siciliana, 1956, n. 1, pag. X)

	Sicilia			Italia		
	1953	1954	1955	1953	1954	1955
Aumenti	195.678	201.940	200.169	2.028.746	2.096.097	2.175.329
— nati vivi	96.261	102.473	104.833	822.681	848.202	867.282
— immigrati	99.417	99.467	95.334	1.206.065	1.247.895	1.308.047
Diminuzioni	155.292	142.990	152.751	1.697.300	1.681.457	1.763.093
— morti	47.781	39.507	40.383	468.783	433.459	445.194
— emigrati	112.511	103.483	112.368	1.228.517	1.247.998	1.317.899
Popolazione presente a fine anno (migliaia)	4.484	4.543	4.590	47.359	47.774	48.186

Tab. II - Variazione delle forze di lavoro siciliane (occupate e non) dal 1952 al 1956

Stato di occupazione	Sicilia			Italia		
	forze di lavoro (migliaia)	% sul totale delle forze di lavoro	% sul totale della popolazione	forze di lavoro (migliaia)	% sul totale delle forze di lavoro	% sul totale della popolazione
Occupati	1.341	93,3	30	18.072	93,4	38,3
Non occupati (già occupati e in cerca di 1 ^a occupazione)	96	6,7	2,2	1.286	6,6	2,7
Totale forze di lavoro	1.437	100,0	32,2	19.358	100,0	41,0
Popolazione (migliaia)		4.499			47.390	
Stato di occupazione	Sicilia			Italia		
	forze di lavoro (migliaia)	% sul totale delle forze di lavoro	% sul totale della popolazione	forze di lavoro (migliaia)	% sul totale delle forze di lavoro	% sul totale della popolazione
Occupati	1.355	89	29	17.894	91	39
Non occupati (già occupati e in cerca di 1 ^a occupazione)	151	11	3	1.867	9	3,8
Totale forze di lavoro	1.506	100	32,3	19.761	100,0	42,8
Popolazione (migliaia)		4.681			48.714	

Tab. III - Indagine ISTAT anni 1954-55-56. Occupati della Sicilia per grandi settori

Settori economici	Sicilia			Rapporti di composizione						
	migliaia di individui	% su		in Sicilia		nel Mezzogiorno		in Italia		
		Mezzogiorno	Italia	% sul totale occupati	% sul totale della popolazione	% sul totale occupati	% sul totale della popolazione	% sul totale occupati	% sul totale della popolazione	
Agricoltura	1956	597	21,4	9,4	44,0	12,8	47,6	15,2	35,4	13,0
	1955	602	20,3	8,6	43,9	13,1	49,5	16,2	38,2	14,3
	1954	627	22,0	9,1	45,8	13,8	49,6	15,8	39,2	14,2
Industria	1956	333	23,0	5,5	24,6	7,1	24,6	7,8	34,0	12,5
	1955	362	24,9	6,0	26,3	7,9	24,3	8,0	33,1	12,4
	1954	340	25,3	6,1	24,9	7,5	23,4	7,4	32,0	11,6
Altre attività	1956	425	26,1	7,8	31,4	9,1	27,8	8,9	30,6	11,2
	1955	410	26,1	7,8	29,9	8,9	26,2	8,6	28,7	10,7
	1954	401	25,9	7,9	29,3	8,8	27,0	8,6	28,8	10,5

L'autore sosteneva quindi che tali dati non facevano altro che confermare e soprattutto giustificare, "la tesi che un miglioramento delle comunicazioni attraverso lo stretto e un conseguente incremento dei traffici potrebbe migliorare anche ulteriormente – attraverso nuove immissioni in attività terziarie – il tenore generale dell'occupazione in Sicilia"¹⁰⁴. Si delineava a mano a mano, nel corso di tutto il volume, un quadro davvero entusiasmante delle prospettive di sviluppo economico regionale che si voleva legare alla posizione geografica e alla componenti sociali della Sicilia, che avrebbero tratto ulteriore vantaggio dal miglioramento delle vie di comunicazione – strade, ferrovie e, soprattutto, il ponte – la cui inadeguatezza al momento non consentiva "un processo di osmosi economica con il Continente"¹⁰⁵, comprendendo l'economia siciliana solo in alcuni settori di produzioni speciali.

Si trattava di considerazioni che stridevano per il momento in cui venivano fatte e pubblicate, nel corso di anni durante i quali "Messina [...] si autodefiniva "la Cenerentola della Sicilia" e Reggio Calabria covava il malessere della sua perifericità che sarebbe poi esploso nei "moti per Reggio Capoluogo"¹⁰⁶. Eppure l'andamento economico siciliano veniva valutato in senso positivo, guardando anche all'incremento delle importazioni siciliane e dei consumi finali che era maggiore di quello medio nazionale e che erano indici, secondo Repetto palesi, del trasferimento in Sicilia del potere di

¹⁰⁴ Repetto A., op.cit., p. 20.

¹⁰⁵ Ibidem, p. 26.

¹⁰⁶ Vedi, Sgroi E., in questo volume, *Postfazione. Il Ponte sullo Stretto: non più mito e per nulla progetto.*

acquisto che poteva solo aumentare qualora si fosse tolta la “*Sicilia dal suo isolamento mediante collegamento ampio e stabile con il Continente*”¹⁰⁷.

Tab. IV - *Bilancio economico regionale e nazionale (in miliardi di lire)*

Fondi ed impieghi delle disponibilità	Sicilia				Italia			
	1947	1954	1955	1956	1947	1954	1955	1956
Fonti delle disponibilità	387,7	804,5	893,9	959,4	7.034	13.498	14.758	15.778
Importazioni	20,2	84,7	96,4	109,9	1.014	1.687	1.856	1.910
Reddito territor. lordo	367,5	719,8	797,5	849,5	6.020	11.820	12.902	13.878
Impieghi delle disponibilità	387,7	804,5	893,9	959,4	7.034	13.498	14.758	15.778
Esportazioni	31,4	127,7	141,7	162,7	384	1.433	1.620	1.662
Consumi finali	322,4	524,5	689,4	731,3	4.983	9.576	10.213	10.996
Investimenti lordi	33,9	52,3	62,8	65,4	1.667	2.489	2.925	3.130

Tab. V - *Bilancio economico regionale e nazionale*

Fondi ed impieghi delle disponibilità	Sicilia				Italia			
	1947	1954	1955	1956	1947	1954	1955	1956
Fonti delle disponibilità	100	207,51	230,56	247,35	100	191,90	209,81	227,75
Importazioni	100	419,31	477,23	544,55	100	165,48	183,04	192,12
Reddito territoriale lordo	100	195,86	217,01	231,02	100	196,55	214,32	230,53
Impieghi delle disponibilità	100	207,51	230,56	247,35	100	191,90	209,81	227,75
Esportazioni	100	406,69	451,27	519,10	100	373,18	421,88	493,22
Consumi finali	100	193,70	213,83	226,73	100	192,17	204,96	220,67
Investimenti lordi	100	154,28	185,25	191,74	100	149,31	175,46	187,77

La natura di economia sottosviluppata era comunque testimoniata dalla percentuale costante dei consumi rispetto al reddito e dal settore degli investimenti, nettamente inferiore rispetto al maggior incremento medio nazionale: ciò era un “*chiaro indice della difficoltà di creare nell’isola [...]*”

¹⁰⁷ Repetto A., *op. cit.*, p. 32.

una situazione ambientale favorevole all'espansione e un incentivo all'immobilizzo di risorse con funzioni di propulsione produttiva¹⁰⁸. Tale situazione rendeva difficile definire un sicuro andamento del futuro Bilancio Economico Regionale che il Centro Regionale di Ricerche Statistiche cercò di delineare, sino al 1960, sulla base di due ipotesi: una crescita costante negli anni del reddito regionale lordo e un aumento annuale della spesa pubblica del 9%.

Tab. VI - Previsioni di breve periodo sul valore delle componenti del bilancio economico regionale nelle due ipotesi considerate.

Anni	Spesa pubblica più saldo della bilancia commerciale		Reddito regionale lordo		Consumi privati		Investimenti lordi	
	I ipotesi	II ipotesi	I ipotesi	II ipotesi	I ipotesi	II ipotesi	I ipotesi	II ipotesi
<i>(in lire 1958 pro-capite)</i>								
1957	503	515	3.045	3.019	2.195	2.348	247	246
1958	543	565	3.153	3.307	2.345	2.474	265	270
1959	585	615	3.378	3.533	2.520	2.619	275	299
1960	631	671	3.617	3.786	2.703	2.784	285	331
<i>(in miliardi di lire correnti)</i>								
1957	152,6	156,2	923,6	943,0	696,1	712,2	74,9	74,6
1958	173,0	179,3	1.006,4	1.053,4	747,0	788,1	84,4	86,0
1959	195,7	205,7	1.129,9	1.181,8	842,9	876,1	91,3	116,2
1960	221,6	235,7	1.270,3	1.329,7	949,3	977,8	99,4	116,2
<i>(percentuali di composizione)</i>								
1957	75,37	75,52	8,11	7,91	16,52	16,57	100	100
1958	74,37	74,81	8,41	8,16	17,22	17,05	100	100
1959	74,60	74,13	8,08	8,46	17,32	17,41	100	100
1960	74,73	73,53	7,82	8,74	17,45	17,73	100	100

Le previsioni per lo sviluppo delle diverse componenti del Bilancio Economico Regionale riguardavano, fondamentalmente: una riduzione dei consumi privati a fronte di un proporzionale aumento degli investimenti lordi e di un'espansione graduale della spesa pubblica; un divario ancora molto ampio tra gli investimenti regionali e quelli nazionali e uno squilibrio tra il reddito siciliano e quello medio nazionale.

¹⁰⁸ Repetto A., *op. cit.*, p. 36.

Tab. VII - Componenti del bilancio economico regionale

Anni	Consumi privati	Investimenti lordi	Spesa pubblica più saldo bilancia commerciale	Reddito regionale lordo
1948	100	100	100	100
1949	100,17	97,37	128,45	102,97
1950	104,10	100,66	165,09	110,33
1951	102,38	101,32	166,38	109,10
1952	101,50	109,21	164,22	108,69
1953	112,92	117,76	133,62	115,45
1954	120,52	132,24	170,26	126,61
1955	123,52	151,32	199,14	133,47
1956	124,40	148,68	203,02	134,43
1957 (**)	127,29	162,50	216,81	139,23
1958 (**)	130,06	174,34	234,05	144,17
1959 (**)	139,77	179,61	252,16	154,46
1960 (**)	149,92	186,18	271,98	165,39

Tali elementi inducevano quindi a pensare che gli anni '60 dovevano caratterizzarsi per un impegno del Governo Regionale ad investire adeguatamente nei settori fondamentali (trasporti e industrie primarie) per assicurare alla Sicilia uno sviluppo sostenuto, “mentre il perdurare dell’attuale isolamento economico dell’isola e l’anormale andamento di compressione che ne deriva”, non avrebbero fatto altro che “creare situazioni economicamente insostenibili e quindi politicamente preoccupanti”¹⁰⁹. Si riteneva che, una volta posti gli elementi ritenuti fondamentali per l’espansione economica dell’isola, si sarebbe dato quindi il via ad una consequenziale tendenza agli investimenti nella Regione Siciliana di cui avrebbero immediatamente giovato i due fondamentali settori della produzione, l’agricoltura e l’industria¹¹⁰. Tale tesi veniva sostenuta attraverso dei dati che riprendevano una sostanziale flessione, nel triennio 1953-1955, della produzione agricola siciliana, imputata ad “una naturale stanchezza dell’iniziativa privata, scoraggiata dalla mancanza di mezzi rapidi di trasporto – in modo particolare verso lo stretto – per far pervenire in tempo utile la produzione al mercato di settore più importante dell’Europa Continentale, quello di Monaco”¹¹¹.

¹⁰⁹ Repetto A., *op. cit.*, p. 40.

¹¹⁰ Ivi.

¹¹¹ Ibidem, p. 42.

A completamento della rassegna sul quadro produttivo industriale siciliano, venivano indicate le tendenze delle maggiori produzioni dell'industria estrattiva e manifatturiera, nella quale molto apprezzabili erano gli indici di incremento della produzione di rocce asfaltiche, di cemento e del settore del petrolio.

Tab. VIII - Sicilia, alcune principali produzioni industriali in tonnellate

Produzioni	1953	1954	1955	1956	Indici base: 1955 = 100		
					1954	1955	1956
Zolfo (minerale)	1.384.361	1.346.947	1.301.292	1.343.509	97,30	94,00	97,05
Salgemma	145.705	174.771	205.398	161.028	119,95	140,97	110,51
Asfalto	66.376	144.576	187.571	179.508	217,81	282,59	270,09
Cemento	122.910	345.219	676.932	781.592	279,24	550,75	635,90
					Indici base: 1955 = 100		
Petrolio grezzo	—	—	142.952	492.011	—	100	344,18
Metano (migliaia di mc)	—	—	24.646	16.990	—	100	68,12

A tale “sviluppo produttivo fa naturale riscontro un adeguato incremento commerciale, sia all'interno dell'isola che verso il Continente e verso l'Estero. Questo ultimo [...] ha registrato negli ultimi quattro anni un considerevole incremento. [...] da un valore di quasi 55 miliardi di lire per le esportazioni e di 40 miliardi e mezzo per le importazioni si è passati nel 1956 rispettivamente a circa 69 miliardi di lire delle esportazioni e a 56 miliardi delle importazioni”¹¹². Inoltre si accertava una percentuale di aumento sempre maggiore dell'esportazione siciliana rispetto a quella totale dell'Italia, soprattutto verso i Paesi dell'Europa Continentale attraverso una corrente di traffico terrestre – ferroviario e stradale – che si svolgeva a partire dallo Stretto di Messina e poi lungo tutta la penisola sino ai valichi del Brennero e di Tarvisio. Tale incremento annuale del traffico terrestre andava a scapito di quello marittimo per la decrescente esportazione verso i Paesi d'oltremare.

Da qui discendevano due considerazioni fondamentali: il Paese avrebbe dovuto concretamente interessarsi allo sviluppo economico dell'isola per potere contribuire al miglioramento del bilancio commerciale dell'Italia in-

¹¹² Repetto A., *op. cit.*, p. 52.

tera; c'era, poi, “la necessità di provvedere per tempo al necessario potenziamento delle linee rapide di comunicazioni stradali e ferroviarie alla Sicilia ai confini alpini occidentali e orientali attraverso tutta la Penisola”¹¹³. Guardando invece alla composizione e alla previsione del traffico – che dello sviluppo economico costituisce un fondamentale elemento integrante – e all’adeguatezza delle sue varie componenti (linee ferroviarie, stradali, marittime e aeree) e dei mezzi di trasporto, si presentavano costanti aumenti del traffico aereo, del traffico marittimo (navi in arrivo e in partenza, merci in arrivo e in partenza, passeggeri in arrivo e in partenza) e, soprattutto, del traffico ferroviario di merci e persone, chiaro indice dello sviluppo economico che, secondo Repetto, era decisamente in atto in Sicilia¹¹⁴.

Si registrava anche un aumento vistoso della circolazione di automezzi in Sicilia che già nel 1953 era notevolmente superiore rispetto a quella della media continentale e anche del Settentrione, tale per cui “s’inserisce come elemento di fondamentale importanza il problema del collegamento della Sicilia con il Continente [in quanto] con l’attuale sistema di traghetti il traffico presenta [...degli] incrementi che si mantengono su medie di normale entità”¹¹⁵.

Inoltre la costruzione del Ponte sullo Stretto era decisamente necessaria in quanto, secondo le analisi dell’autore, il futuro aumento del traffico nello stretto non avrebbe potuto essere assorbito né da un aumento del servizio di traghettamento, né da un potenziamento delle due linee ferroviarie peninsulari di accesso al traghetto, ma avrebbe potuto essere smaltito attraverso la strada del ponte. I dati previsionali mostravano che “nell’anno 1963, con 448.000 carri di transito annuale, la ferrovia avrà un traffico [... superiore al 40% a quello del 1956 e non potrà sopportare ulteriori incrementi. Ne consegue che da allora [...] il numero degli automezzi in transito annuale dovrà aumentare, oltre che per il suo naturale incremento, anche di quel tanto che servirà al trasporto delle merci non transitabili su ferrovia. [...] Da qui l’assoluta necessità [...] di provvedere con urgenza alla realizzazione di un ponte a doppia sede – stradale e ferroviaria – che consenta lo smaltimento del traffico sullo Stretto di Messina quale si presenterà, così induttivamente ma prudentemente calcolato, nei prossimi anni”¹¹⁶. Senza considerare le tendenze del traffico turistico che registravano, per la Sicilia, una netta tendenza naturale al continuo aumento di flusso di forestieri, che sarebbe aumentato grazie ad ulteriori “facilitazioni in comodità”¹¹⁷.

¹¹³ Ibidem, p. 54.

¹¹⁴ Cfr. Tabella XXIV tratta dal Notiziario Banco di Sicilia – Anno 1956, p. 164, in Repetto A., *op. cit.*, 2004, p. 54; Cfr. Tabella XXV tratta dall’Annuario Statistico Siciliano, in Repetto A., *op. cit.*, 2004, p. 55; Tabella XXVI tratta dal Notiziario Banco di Sicilia – Anno 1956, p. 165, in Repetto A., *op. cit.*, 2004, p. 56.

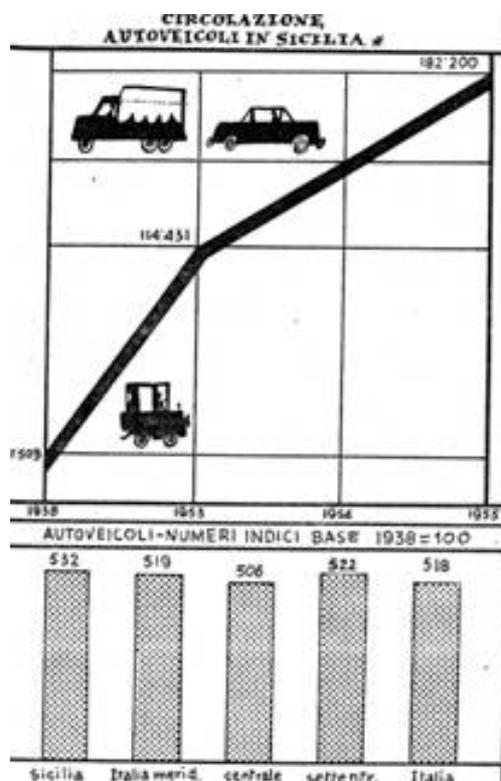
¹¹⁵ Repetto A., *op. cit.*, pp. 61, 62.

¹¹⁶ Repetto A., *op. cit.*, p. 64.

¹¹⁷ Ibidem, p. 71.

Quella di un collegamento stabile Sicilia-Continente, veniva definita come una questione di responsabilità nazionale, anche per la capacità che avrebbe avuto di fondere la Sicilia e la Calabria in un'unica grande zona – la zona di Messina-Reggio, la zona dello stretto –, capace di dare vigore anche all'intera economia delle regioni del Sud grazie alla frequenza di scambi commerciali che si potevano creare con tutte le sponde dei vari Paesi – anche esteri – del Mediterraneo, sino a divenire il centro industriale commerciale del Mercato Comune Europeo.

Fig. 24 - Circolazione autoveicoli in Sicilia (cfr: Tab. IX)



Tab. IX - Circolazione autoveicoli in Sicilia

Numero degli autoveicoli*	1938	1953	1954	1955	Numeri indici: base 1938 = 100			
					1938	1953	1954	1955
	21.509	114.431	151.721	182.200	100	532	705	847

* Voce complessiva comprendente: Autovetture, Autobus, Autocarri, Rimorchi, Motocarri e Motofurgoni oltre 125 cc. di cilindrata, Motocicli e Motocarrozette oltre i 125 cc., Motocicli, Motocarrozette, Motofurgoni sino a 125 cc., Ciclomotori sino a 50 cc.

Autoveicoli - Numeri indici: base 1938 = 100					
Anno	Sicilia	Italia meridionale	Italia centrale	Italia settentrion.	Italia
1953	532	519	506	522	518

Anche sulla base di tali ipotesi ottimistiche che facevano coincidere un buon sviluppo economico con la definizione del collegamento stabile Sicilia-Continente, negli anni Sessanta continuò a sentirsi la necessità del ponte, comunque di una soluzione al problema dell'interruzione alle comunicazioni che lo stretto sembrava portare, anche se le due possibili soluzioni, ponte sospeso o tunnel sottomarino, dividevano ancora gli esperti, così come divisi erano ancora i tecnici in merito all'opportunità o meno di realizzare il ponte sia da un punto di vista estetico che di realizzabilità finanziaria.

Nel 1961 l'Agip mineraria iniziò a trivellare il sottosuolo dello stretto allo scopo di studiarne la natura e comprendere la sismicità della zona. Nello stesso anno a Messina si organizzò una tavola rotonda sul problema del ponte, sotto l'egida dell'Istituto Nazionale di Architettura¹¹⁸. In questa occasione, i tecnici, insieme con il presidente della Regione on. Majorana e il presidente dell'Assemblea Regionale Siciliana on. Stagno D'Alcontres, convennero sulla necessità di pubblicare i risultati degli studi effettuati dal-

¹¹⁸ Camera di Commercio, Industria ed Agricoltura di Messina, *L'attraversamento viario dello Stretto di Messina*, 1961.

la Fondazione Lerici e dall'Agip mineraria al fine di favorire la progettazione della grandiosa opera da parte dei tecnici.

I risultati geofisici a distanza di cinque anni non erano ancora noti, mentre i risultati geologici sui dati raccolti dalla Fondazione Lerici furono pubblicati dalla Regione dopo qualche mese. Essi rilevarono che le proprietà meccaniche tanto dei sedimenti che della roccia cristallina risultavano scadenti fino a parecchie centinaia di metri sotto il piano di campagna e sotto il fondo dello stretto, anche per la presenza di due sistemi di faglie ben delineate e soggette a spostamenti, anche se di lieve entità¹¹⁹.

Tuttavia tali risultati furono ottenuti attraverso la misurazione dei parametri fisici che caratterizzavano tutti i gruppi di terreni affioranti, per quindi risalire successivamente alla determinazione indiretta della natura dei terreni sommersi. Anni dopo, nel 1964, in un articolo pubblicato nella "Rivista Mineraria Siciliana", lo stesso ing. Beneo ammise l'insicurezza su alcuni dati ottenuti e la necessità di eseguire due o tre sondaggi praticati direttamente nei terreni del fondale per ottenere una maggiore precisione e correttezza dei risultati ottenuti.

I sostenitori dell'idea di un collegamento stabile, nonostante i risultati poco incoraggianti delle analisi effettuate nello stretto, continuarono a sostenere che esso avrebbe determinato una corrente di traffici ininterrotta, capace di realizzare l'inserimento dell'economia siciliana nella più vasta economia nazionale, con indubbi vantaggi anche per lo Stato che, allo stesso costo necessario allo svolgimento del servizio Traghetto delle Ferrovie, potrebbe far transitare sul ponte un numero di carri dieci volte superiore, con risparmio di tempo. Allo stesso modo la rete autostradale siciliana avrebbe trovato un senso compiuto e sarebbe stata necessariamente completata dalla costruzione di altre autostrade, e le aziende di stato, soprattutto quelle metallurgiche, avrebbero avuto enormi vantaggi dalla fornitura dei materiali necessari alla costruzione.

Si continuò a discutere a lungo anche sulla partecipazione statale all'opera, sugli studi di fattibilità economica da svolgersi, sui vantaggi turistici eventualmente apportati e, ancora, su ulteriori progetti di ponte presentati da altri tecnici e da varie società¹²⁰.

Un progetto fu proposto dalla Krupp tedesca, che consisteva in un ponte a due piani – quello inferiore per la ferrovia, quello superiore per l'autostrada larga 18 metri – in cemento, con due allacciamenti alle coste e con la parte centrale in ferro. Le parti in cemento sarebbero state lunghe circa 1500 metri, mentre quella centrale in ferro circa 2300 metri in tre campate e avrebbe avuto un costo di 95 miliardi di lire, di cui 70 da raccogliere con sottoscri-

¹¹⁹ Regione Siciliana, *Piano di studi sullo Stretto di Messina per il collegamento della Sicilia con la Calabria. Ricerche geologiche eseguite, per incarico della Regione Siciliana, dalla Fondazione C.M. Lerici e dirette dall'ing. Beneo*, Palermo, marzo, 1961.

¹²⁰ Racheli G., *Isole nell'isola*, Editrice L'Ufficio Moderno, Milano, 1961.

zioni di obbligazioni al 6,5% presso italiani e stranieri, mentre i restanti 24 miliardi sarebbero stati addossati ad un Consorzio Europeo che avrebbe dovuto essere l'ente gestore per qualche anno¹²¹.

A metà degli anni '60 fu proposto un progetto di ponte alternativo a quello a campata unica, il cosiddetto "Ponte di Archimede". Tale struttura sarebbe stata costruita completamente immersa nell'acqua, ad una ventina di metri dalla superficie e sostenuta per la maggior parte dalla stessa forza di Archimede (da cui il nome). In questo caso la struttura sarebbe stata più snella visto che le sollecitazioni sismiche di un eventuale terremoto sarebbero state smorzate (mentre alcune onde sismiche non si propagano affatto) dalla presenza del liquido intorno. Anche eventuali onde di maremoto, in mare aperto, con altezze modeste, non avrebbero rappresentato un problema. Discorso simile per le correnti, la loro intensità, per quanto elevata nello stretto, sarebbe stata di ordini di grandezza inferiore alle sollecitazioni sopportabili dalla struttura. La fattibilità tecnica del progetto originario era data per certa, anche se poi il progetto fu completamente accantonato a favore di una costruzione a campata unica¹²².

Nel 1961 i quotidiani messinesi annunciarono che il nuovo piano regolatore di Messina era stato progettato in funzione del futuro Ponte sullo Stretto¹²³, per fare di Messina il centro di un ampio comprensorio di sviluppo economico-calabro il cui piano di opere avrebbe dovuto essere pianificato e finanziato dallo Stato e dalla Regione, interessate anch'esse dalle enormi potenzialità costituite dal ponte, intesa come opera capace di rivoluzionare tutto un sistema di economia¹²⁴.

A Messina il ponte veniva percepito, infatti, non come un problema a sé stante ma come un'iniziativa strettamente connessa al vasto campo di azione nel quale inglobare tutti quei problemi che direttamente o indirettamente

¹²¹ Ibidem.

¹²² http://it.wikipedia.org/wiki/Ponte_sullo_Stretto_di_Messina.

¹²³ Il nuovo P.R.G. prevedeva la costruzione del secondo porto commerciale di Ganzirri, del traforo dei Peloritani, una nuova stazione ferroviaria prevista a Gavitelli in un tratto del nuovo binario di provenienza del ponte, una quarta stazione ferroviaria presso S. Agata (che sarebbe diventata un importante snodo ferroviario e stradale). Le ragioni di simili concezioni erano dovute principalmente all'obiettivo di facilitare l'utilizzo del futuro ponte, ritenuto un'opera "ormai indispensabile e indifferibile". In particolare: alla "necessità di liberare le banchine del porto ormai insufficienti dall'ingombro delle invasature per le navi traghetto [...]"; necessità di liberare dal traffico dei traghetti sia i piazzali ferroviari di Villa S. Giovanni che quelli di Messina [...]. Il ponte, con la subordinata del nuovo porto e la nuova strada di grande comunicazione verso Palermo, rappresenta una delle direttrici fondamentali di una più veloce e funzionante organizzazione dei traffici che confluiscono nel grande porto di Messina". *Funzione commerciale del secondo porto di Ganzirri*, "La Tribuna del Mezzogiorno", 25 maggio 1961; *Dovrà sorgere a Gavitelli la nuova Stazione Centrale*, "La Tribuna del Mezzogiorno", 31 maggio 1961.

¹²⁴ Andò O., *Il programma della Civica Amministrazione nelle dichiarazioni del On. Avv. Oscar Andò*, Città di Messina, 31 luglio 1961.

interferivano col ponte stesso. Intorno ad esso sarebbero infatti dovute nascere una serie di ulteriori opere – il miglioramento delle attrezzature dell'Aeroporto di Reggio Calabria e degli impianti ferroviari, l'impostazione delle aree adatte alle espansioni urbane e allo sviluppo industriale, il traforo dei Peloritani, la risoluzione del problema della viabilità, grande e minore – che avrebbero dovuto essere oggetto di un Piano Regolatore economico da attuare contemporaneamente alla costruzione del ponte¹²⁵, in modo tale che esso avesse incidenza sullo sviluppo economico e sociale anche delle regioni ad esso adiacenti, attraverso l'agevolazione degli scambi e delle comunicazioni, l'incremento del commercio e del turismo, l'incentivazione di nuovi investimenti produttivi e il potenziamento di quelli già esistenti¹²⁶.

La proposta di un attraversamento stabile dello Stretto di Messina sembrò divenire un obiettivo dello Stato Italiano proprio durante gli anni Sessanta, quando la strategia unitaria di interventi sul territorio nazionale, portò a considerare in un'ottica globale il territorio dello stretto, per il quale però non si presentava sempre una risposta univoca. Ecco quindi che nel "Piano di coordinamento per gli interventi pubblici nel Mezzogiorno" si diede una grande importanza alla realizzazione in tempi brevi del Ponte sullo Stretto, mentre nello schema di sviluppo regionale a lungo termine preparato dall'INU (Istituto Nazionale di Urbanistica) per l'Italia, si parlava della promozione di tre nuovi sistemi metropolitani tra i quali quello di Messina-Reggio Calabria, non prevedendo per questo l'opzione ponte, bensì solo un'incentivazione industriale dell'area e la realizzazione di infrastrutture nel tratto Messina-Catania-Siracusa-Gela.

Il "Progetto 80", promosso nel 1968 dal Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica e finalizzato alla preparazione del "Secondo Programma di Sviluppo Economico Nazionale 1971-1975", propose invece, per l'area dello Stretto di Messina, la realizzazione di un attraversamento stabile, l'adeguamento del porto di Messina e la ristrutturazione dello scalo aereo di Reggio Calabria¹²⁷.

Nel 1962 pareva che il problema della costruzione del ponte fosse in via di risoluzione, poiché il ministro dei Lavori Pubblici on. Sullo, rispondendo alle sollecitazioni dell'on. Aldisio, dichiarava alla Camera che la fase di studio per la costruzione dell'attraversamento stabile poteva dirsi completata, mentre il problema del finanziamento sarebbe stato affrontato a breve

¹²⁵ Ivi.

¹²⁶ Andò O., *Eliminazione delle baracche e Ponte sullo Stretto. Due problemi da risolvere*, Archivio storico del Municipio di Messina, 1961.

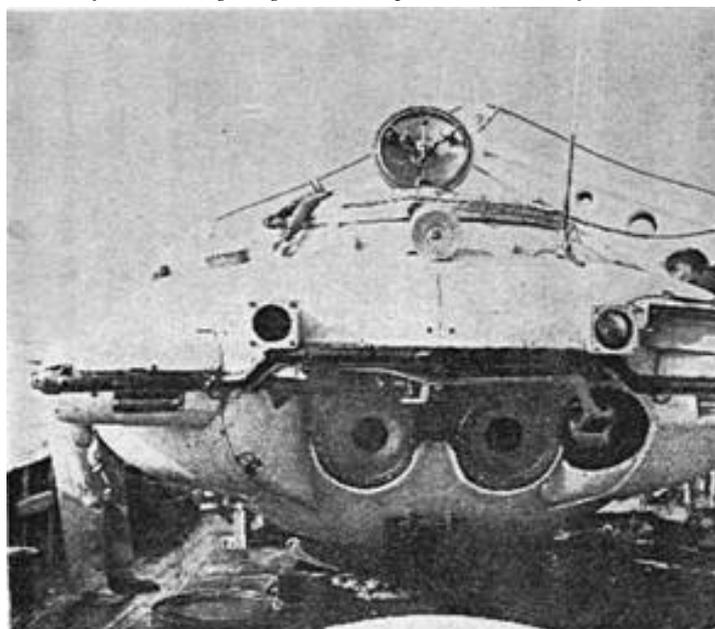
¹²⁷ Cfr. Bianchi A., Venditelli M., *L'attraversamento dello Stretto. Programmazione, Pianificazione, Trasporti*, Casa del Libro, Reggio Calabria, 1982.

con gli organi del Governo Regionale siciliano¹²⁸. Ma la riunione non ebbe luogo¹²⁹.

Nel giugno del 1963 la motonave “Cornaglia”, per conto del Ministero dei Lavori Pubblici, eseguì rilievi batimetrici sullo stretto, in seguito ai quali furono escluse continue erosioni provocate dalle basse correnti¹³⁰.

Nel 1964 altri rilevamenti dei fondali furono affidati al famoso comandante Jacques Cousteau, per conto dell’ente privato “Gruppo Ponte di Messina”, costituito nel 1955 e con sede a Palermo. A tale ente nel 1965 si aggiunse quello pubblico denominato “Consorzio per il Ponte sullo Stretto di Messina”, comprendente i Comuni, le Province, le Camere di Commercio e i Nuclei di industrializzazione di Messina e di Calabria, il Comune di Villa S. Giovanni e i Consorzi per le autostrade Messina-Catania e Messina Patti.

Fig. 25 - Il batiscafo usato dal geologo Cousteau per le ricerche nei fondali



Durante gli anni Sessanta, inoltre, l’incremento del traffico complessivo sullo Stretto di Messina poneva la necessità di ampliare il servizio di traghetti. Nel 1965 fu così permesso a società private di affiancare le FS nell’esercizio di tale servizio e questo comportò il passaggio da una situazione di monopolio ad una di concorrenza con conseguente nuovo au-

¹²⁸ Andò O., *op. cit.*, 1966, p. 25.

¹²⁹ Ardizzone C.M., *op. cit.*, p. 17.

¹³⁰ Andò O., *op. cit.*, 1966, p. 25.

mento della domanda. Tale situazione, associata al boom economico e alla sempre più veloce innovazione tecnologica, spinse le forze economiche locali ad invocare una soluzione della “strozzatura dello Stretto di Messina”¹³¹, in previsione di una futura saturazione dell’offerta di traghettamento.

In un suo libro, Giuseppe Catalbiano¹³² ripercorse in maniera approfondita le tappe che avevano portato a considerare l’idea di realizzare un manufatto stabile per l’attraversamento dello stretto, illustrò i pro e i contro dei vari progetti presentati nel corso di tutti gli anni – la galleria sottomarina, l’istmo, il ponte galleggiante, il ponte ad arco, il ponte a travata e i diversi tipi di ponte sospeso – e precisò alcuni dei principali problemi da considerare nel concepire la soluzione, quelli che lui definì “la posizione di partenza del grandioso problema”¹³³: “nel caso dello stretto, si tratta di dovere oltrepassare una striscia di mare *aperto* con caratteristiche del tutto oceanografiche, con fondali inconsistenti e profondi al di là dei cento metri, correnti e moti ondososi di alto cimento, fenomeni sismici ricorrenti”¹³⁴. Questi problemi indussero un maestro di scienza delle costruzioni a sostenere l’impossibilità di collocare piloni di sostegno su struttura rigida sul fondo dello stretto, che non avrebbero potuto resistere al moto di rovesciamento indotto dall’acqua. Inoltre, considerando che complessivamente dal fondo marino alla cima della torre si sarebbe dovuto erigere un manufatto alto più di 320 metri, non si poteva tra l’altro assicurare il punto di equilibrio dell’asse di una simile costruzione, immersa in un mare con vortici d’acqua potenti, con un fondale poco consistente e, per giunta, con possibilità di eventi sismici¹³⁵. Il gruppo di studio di cui faceva parte presentò allora un primo progetto costituito da un’opera stabile che, per la parte immersa fosse “marittima”, ovvero “con la struttura elastica, formata di massi a caduta di gravità è [...] capace di resistere ai cedimenti eventuali del fondo, agli impeti del mare, e alle scosse sismiche [...]. Sulla struttura elastica, così gettata, potrebbero impostarsi gli elementi di sostegno delle campate del ponte”¹³⁶.

Considerato però che una siffatta opera avrebbe modificato profondamente la morfologia dello stretto e quindi l’andamento e l’intensità delle correnti, il gruppo di studio acese passò ad una seconda ipotesi, quella di un istmo

¹³¹ Siracusano F., *Storia e tendenze del traffico terrestre*, in Campione G. (a cura di), *I trasporti e gli effetti indotti nell’area metropolitana dello Stretto di Messina*, numero monografico de “La loggia di Mercanti” 9-10, genn.-febb. 1976, p. 49.

¹³² Catalbiano era socio dell’Accademia di scienze, Lettere e belle Arti degli Zelanti e dei Dafnici di Acireale. Catalbiano G., *Considerazioni preliminari per l’ipotesi di un Ponte sullo Stretto di Messina*, Archivio storico di Messina, Acireale, 1965.

¹³³ Ibidem, p. 154.

¹³⁴ Ibidem, p. 157.

¹³⁵ Ivi.

¹³⁶ Ibidem, p. 158.

formato da una scogliera continua caduta di massi subacquea che, a 40 metri sotto il livello, dal basso fondo di Ganzirri arrivasse a Punta Pezzo.

Fu ribadita, comunque, la necessità di condurre ricerche sistematiche e approfondite, organizzate preferibilmente da una commissione di studiosi incaricata dal Governo regionale e nazionale, ai quali rendere obbligatoriamente noti i risultati degli studi, con relativo parere tecnico.

A tutto il 1965 gli enti sorti per la realizzazione del ponte erano essenzialmente due: quello privato, il Gruppo “Ponte di Messina”, costituito nel 1955 da varie imprese, al quale appartenevano gli studi connessi al comandante Cousteau; quello pubblico del “Consorzio per il Ponte sullo Stretto di Messina”, costituito nel 1965 tra i Comuni, le Province, le Camere di Commercio e i Nuclei industrializzati rispettivamente di Messina e Reggio Calabria, il Comune di Villa San Giovanni e i Consorzi per le autostrade Messina-Catania e Messina-Patti.

Nel 1968, con la legge 23 marzo n. 384, fu l'ANAS ad essere autorizzata, in collaborazione con l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, ad effettuare studi e ricerche per stabilire se e con quali sistemi potesse essere realizzato il collegamento stabile sullo Stretto di Messina. In base alla legge, il ministro dei Lavori Pubblici stanziò 3 miliardi e 200 milioni di lire per gli studi preliminari e istituì presso l'ANAS una commissione di studio¹³⁷.

In questo clima di acceso dibattito, il 28 maggio 1969 venne bandito dall'ANAS in collaborazione con l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato il “Concorso Internazionale di idee per il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente”. Furono presentati 143 progetti dei quali 125 elaborati da gruppi composti da progettisti prevalentemente italiani, 8 progetti americani, 3 inglesi, 3 francesi, 1 tedesco, 1 svedese, 1 argentino e 1 somalo. Tra i concorrenti non mancavano i più qualificati studi e società di progettazione di ponti del mondo.

Il bando prevedeva la necessità del transito di due binari ferroviari e sei corsie autostradali applicando le severe normative vigenti dell'epoca (circ. 384 del Min. LL.PP. e circ. delle FF.SS., senza alcuna riduzione della lunghezza delle stese di carico conseguenti a valutazioni semiprobabilistiche). Alla Commissione giudicatrice, nominata congiuntamente dal ministro dei Lavori Pubblici e presidente dell'ANAS e dal ministro del Tesoro¹³⁸, furono necessari due anni per scegliere, tra i 143 partecipanti, i progetti vincitori, sei primi premi ex equo e sei menzioni.

Tra i primi premi solamente uno riguardò la realizzazione di un tunnel, alveo flottante con tre sezioni circolari. Tutti gli altri illustrarono un attraversamento aereo per mezzo di ponti sospesi ad un'unica o più campate. Di

¹³⁷ Ancora lontano il Ponte sullo Stretto, “L'Avvistatore”, 25 febbraio 1976.

¹³⁸ Nominata la Commissione giudicatrice del concorso per il manufatto di attraversamento dello Stretto di Messina, “L'Industria Italiana del Cemento”, n. 2/1970, p. 133.

seguito si illustrano (in ordine alfabetico) i vincitori dei 6 primi premi ex aequo¹³⁹.

Fig. 26 - Grant Alan and Partners, Covell and Partners, Inbucon international: tunnel a mezz'acqua ancorato al fondo mediante cavi in acciaio

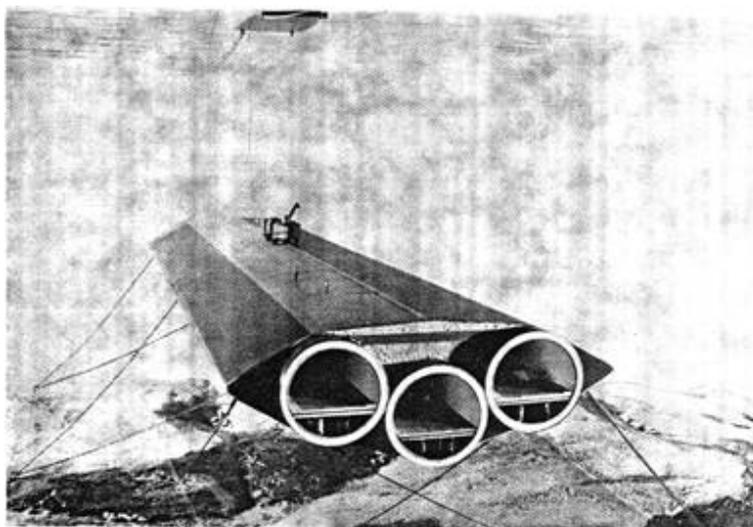
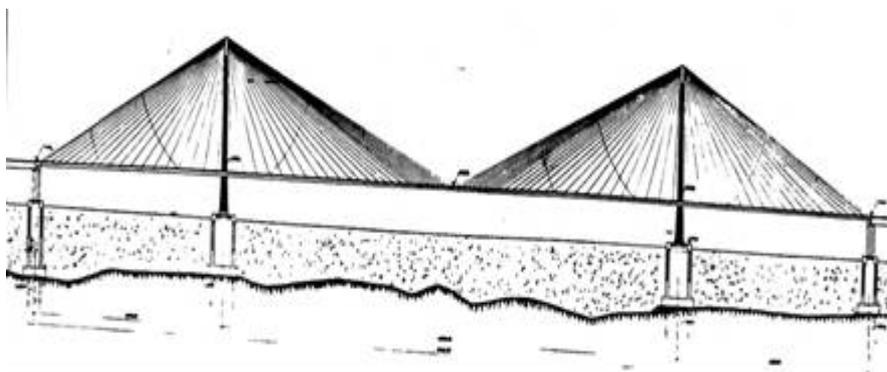


Fig. 27 - Gruppo Lambertini: ponte strallato con tre grandi luci (540 m + 1300 m + 540 m) più alcune campate di riva: il progetto risultò particolarmente idoneo al traffico ferroviario in quanto meno deformabile di un analogo ponte sospeso e più facilmente costruibile



¹³⁹ I vincitori del concorso per il Ponte sullo Stretto di Messina, "L'Industria Italiana del Cemento", n. 11/1970, p. 875.

Fig. 28 - Gruppo Musmeci: ponte sospeso a luce unica di 3000 m

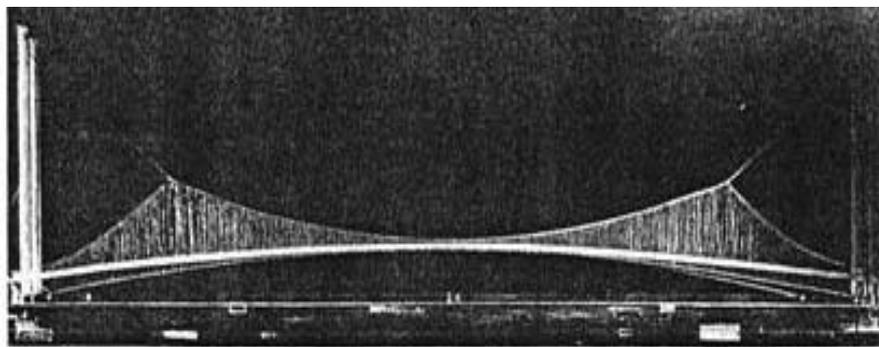


Fig. 29 - Gruppo Ponte Messina SpA: ponte sospeso a tre campate, con una centrale 1600 metri. La sezione trasversale, controventata, prevedeva la viabilità veicolare su un impalcato superiore e quella ferroviaria su uno inferiore



Si affermava, nonostante la ricca raccolta di dati non riuscisse a dimostrarlo, che il ponte sospeso fosse la soluzione migliore, anche per le sue ripercussioni sull'economia regionale e la sua capacità di servire le zone collegate. Tuttavia nel progetto si puntò, piuttosto che sull'integrazione dell'opera nel tessuto metropolitano o sul suo inserimento ambientale, sulla possibilità di una crescita della conurbazione in funzione dello sviluppo autostradale, attraverso dei centri urbani collegati alle autostrade veloci.

Fig. 30 - Arch. Eugenio Montuori con la collaborazione degli ingegneri Calini e Lionel Pavlo: ponte sospeso a quattro campate

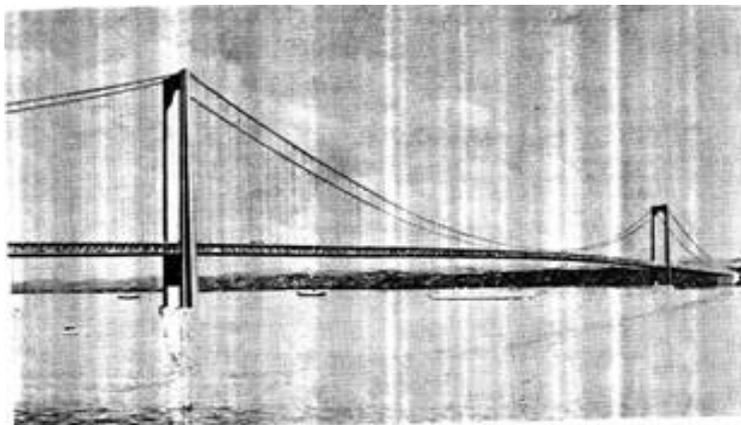
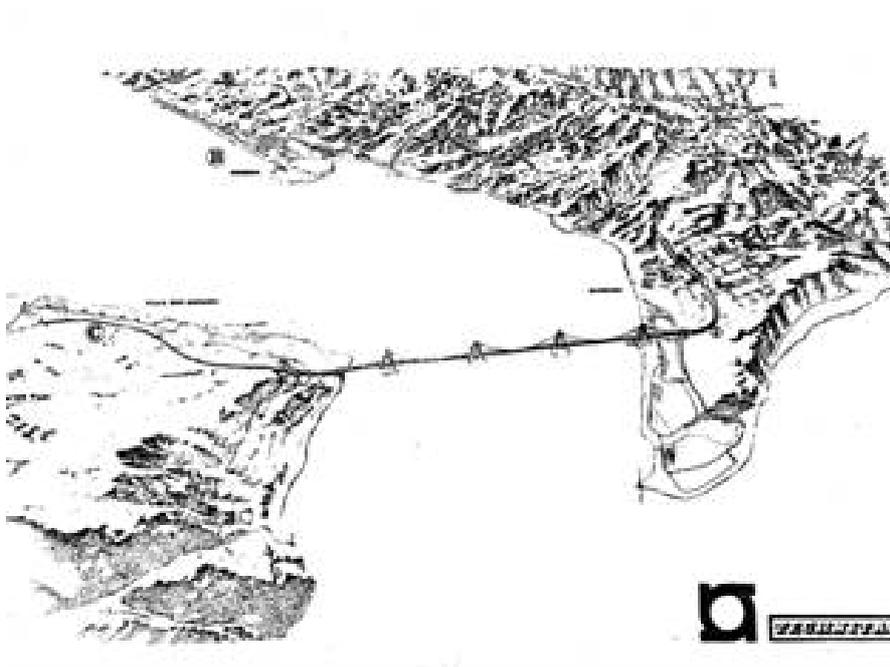


Fig. 31 - Technital SpA: ponte sospeso a cinque campate, il cui progetto affrontò anche lo studio della localizzazione dei collegamenti sulle due sponde



Di seguito riportiamo il gruppo dei vincitori del secondo premio ex aequo.

Fig. 32 - Colleviastreme 384: ponte sospeso a tre campate

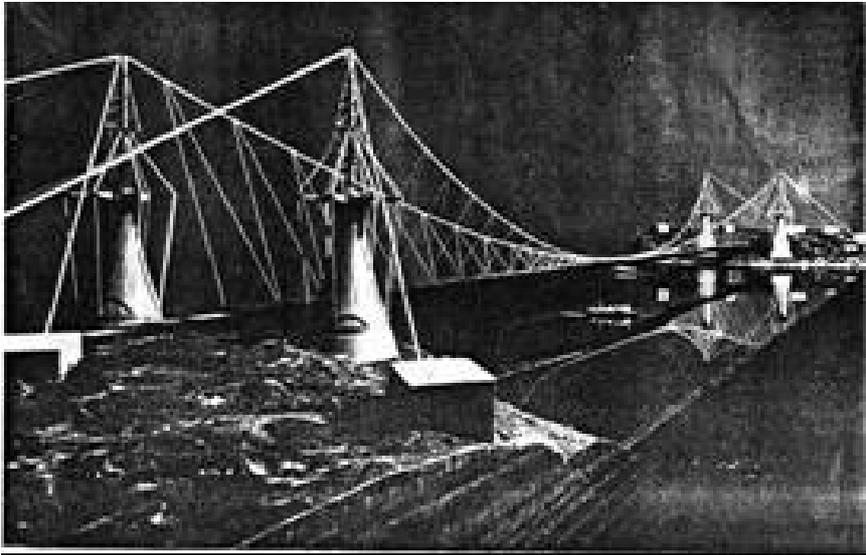


Fig. 33 - Costruzioni Umberto Girola SpA: galleria sotterranea

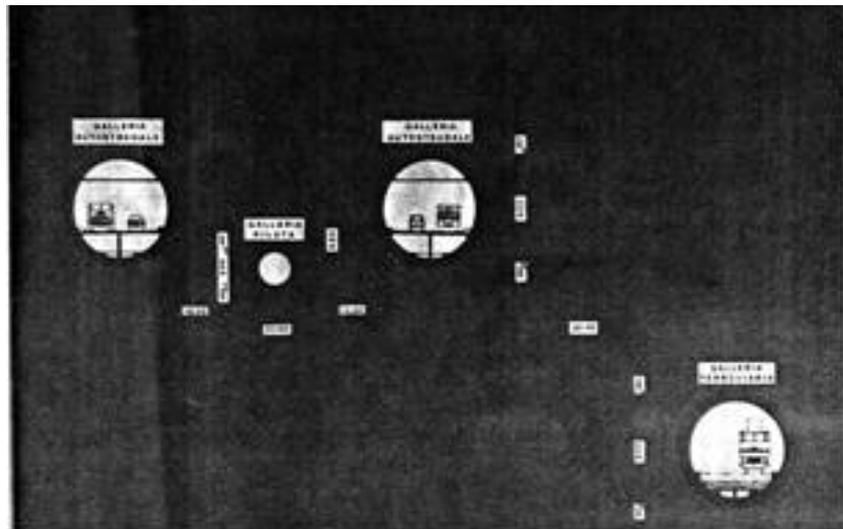


Fig. 34 - Gruppo Samonà, costituito da: ponte sospeso a quattro campate

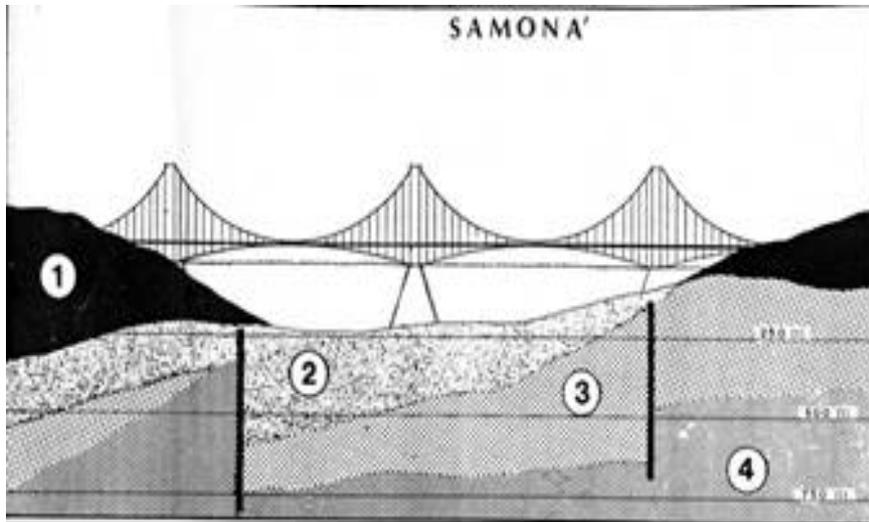


Fig. 35 - Parson Brinckerhoff, Quadre and Douglas: tunnel incassato in diga sottomarina

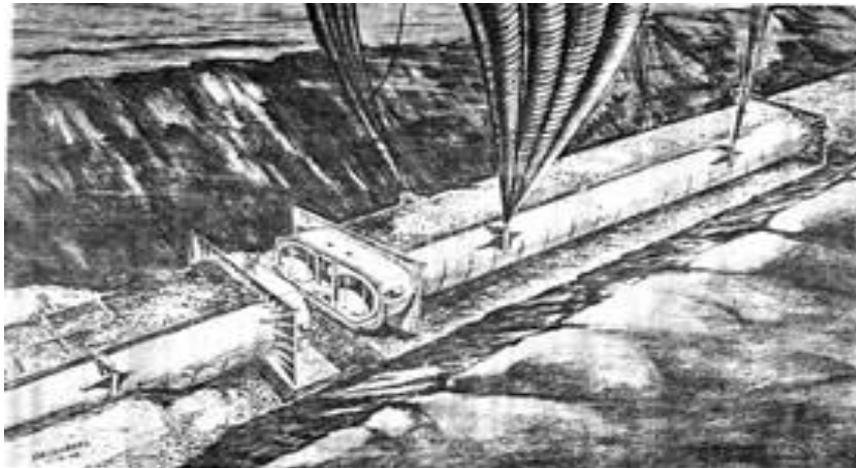


Fig. 36 - Studio Nervi: ponte sospeso a campata unica di 2700 m

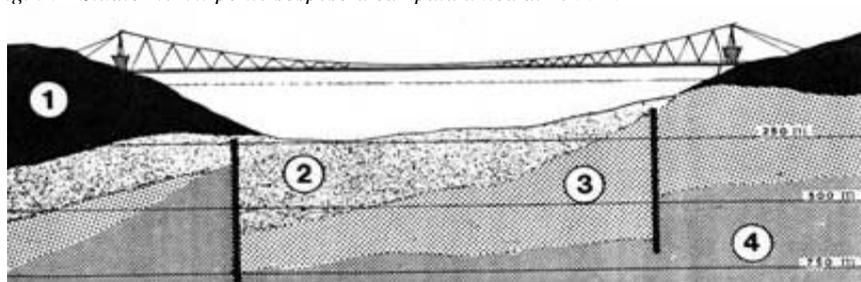
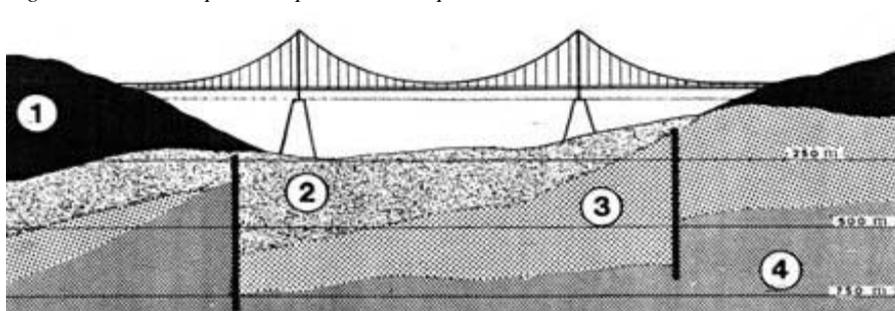


Fig. 37 - Zancle 80: ponte sospeso a tre campate



Nonostante il ricco risultato del concorso, non mancarono polemiche legate soprattutto al ritardo con cui venivano portate avanti le decisioni in merito al Ponte di Messina. Oscar Andò, Senatore della Repubblica e già sindaco di Messina, sottolineò ad esempio che il concorso di idee, secondo la legge che lo istituì (n. 384 del 28 marzo 1968), avrebbe dovuto concludersi entro il marzo dello stesso anno, salvo essere invece pubblicato in Gazzetta Ufficiale solo il 28 maggio 1969, mentre la Commissione esaminatrice, che si insediò quasi un anno dopo (23 marzo 1970), individuò i progetti vincitori nel dicembre 1970. Questi ritardi, così come l'attesa di una legge che avrebbe dovuto indicare la struttura dell'ente realizzatrice dell'opera, venne giudicata dai più fervidi sostenitori dell'opera, come inspiegabile e ingiustificabile, alla luce soprattutto della volontà politica di portare avanti il progetto di collegamento con manufatto stabile¹⁴⁰ ritenuto da più parti fattibile – sia da un punto di vista tecnico che finanziario – por-

¹⁴⁰ Con la parola "ponte" si voleva fare riferimento soltanto alle varie soluzioni tecniche possibili per il collegamento tra Scilla e Calabria e non riferirsi esclusivamente al sistema viario. Tale parola infatti "colpisce meglio la fantasia per indicare quella infrastruttura che congiungerà territorialmente l'isola al continente". Andò O., *op. cit.*, 1971, Roma, p. 3.

tatore di immensi vantaggi e risolutore di numerosi problemi per lo sviluppo e l'economia siciliana e del Sud Italia in generale¹⁴¹.

5. Gli anni '70: ampliamento e istituzionalizzazione del dibattito

Durante gli anni Settanta le speranze di una rapida infrastrutturazione trasportistica regionale erano ancora lontane dal trasformarsi in realtà.

La risposta dello Stato si dimostrò carente, sia dal punto di vista degli interventi che della programmazione, sicché ancora oggi i tratti autostradali Salerno-Reggio Calabria e il doppio binario Palermo-Messina rimangono incompleti, mentre le linee ferroviarie della Sicilia sono inadeguate rispetto all'attuale incremento di traffico.

In Sicilia furono investiti ingenti capitali per la ristrutturazione dei porti che, in mancanza di un piano per l'organizzazione di un sistema integrato e complementare dei porti stessi, si ridusse in un semplice adeguamento strutturale degli approdi senza creare alcun indotto economico, ma producendo semmai strutture sovradimensionate e ampiamente in passivo¹⁴².

Nel 1971 l'Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno produsse uno studio del territorio meridionale, nel quale si auspicava una maggiore integrazione economica del territorio siciliano grazie ad una razionalizzazione del sistema di attraversamento da realizzarsi tramite sia la costruzione del ponte, sia un potenziamento del servizio dei traghetti e delle strutture portuali delle due sponde.

Nel 1971 nel programma di Governo, il ponte e le aree intorno allo stretto (Messina-Reggio) costituiscono uno dei dodici punti progetti pilota del Programma Economico Nazionale per il quinquennio 1971-1975. In seguito, il 17 dicembre del 1971 il Governo Colombo, su relazione del senatore democristiano Oscar Andò che definiva la realizzazione del Ponte sullo Stretto un'opera di "prevalente interesse nazionale", emanava la legge n. 1158 che autorizzava la creazione di una società di diritto privato a capitale pubblico, concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento stabile viario e ferroviario e affidava lo studio, la progettazione e la costruzione, nonché l'esercizio del solo collegamento viario, ad una società per azioni da costituirsi e di cui avrebbero fatto parte l'IRI con una quota del 51%, mentre le Ferrovie dello Stato, l'ANAS, la Regione Sicilia e

¹⁴¹ Secondo i dati sul traffico, nel decennio 1959-1969 il numero dei viaggiatori era più che raddoppiato; le vetture traggiate sono passate da 92.508 a 533.508 e gli autocarri da 40.822 a 342.566. Questi numeri bastavano a giustificare le considerazioni in merito sia al risparmio di soldi che le FF. SS. avrebbe avuto, sia alla risoluzione di numerose questioni logistiche che si venivano a creare nel periodo della campagna agrumaria e del turismo estivo più intenso.

¹⁴² Pace G., *Il dibattito sull'attraversamento stabile dello Stretto*, in Pace G. e Petroncelli E., *op. cit.*, 1997, p. 68.

la Regione Calabria con il restante 49% e quindi con quote del 12,25% ciascuna.

La nomina del presidente del Consiglio d'Amministrazione della futura società, in deroga al codice civile, venne affidata al presidente del Consiglio dei Ministri di concerto con i ministri dei Trasporti, dei Lavori pubblici e delle Partecipazioni statali. Alla società concessionaria venne affidato l'esercizio, la gestione e la manutenzione del collegamento sullo Stretto di Messina, ad eccezione di quanto riguarda gli impianti ferroviari che, ad ultimazione e collaudo definitivo dell'opera, sarebbero passati in esercizio, gestione e manutenzione all'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, secondo il vigente ordinamento. Le spese generali di gestione dell'opera e della relativa manutenzione, ordinaria e straordinaria, erano a carico della società concessionaria, mentre l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato avrebbe corrisposto alla società concessionaria un canone annuo ragguagliato all'entità del traffico passeggeri e merci secondo criteri e modalità da stabilire con la convenzione. La legge, inoltre, consentiva alla società concessionaria un'emissione obbligazionaria superiore al capitale versato.

Tuttavia, la legge, riservando tutte le azioni a società pubbliche e agli umori istituzionali, legò la fattibilità dell'opera alla volontà politica e a una continuità legislativa che non si era mai avuta nel nostro Paese. A quella legge avrebbe dovuto infatti fare seguito quella di attuazione, la quale, invece, dopo alcuni anni non fu emanata. La guerra del Kippur e la susseguente crisi energetica avviarono una recessione economica internazionale che indusse il Governo a limitare gli investimenti infrastrutturali.

La crisi coincise in Italia con una revisione degli indirizzi di politica economica, dovuta al fallimento della strategia dei "poli di sviluppo" nel suo tentativo di riequilibrare il tessuto produttivo del Paese e di dare al Mezzogiorno un nuovo ruolo. Una programmazione disorganica, basata su criteri clientelari, senza alcuna valutazione del rapporto costi-benefici, impedì la creazione di reddito nelle aree del Meridione, cosicché nel Sud assistito si diede vita ad una strategia basata su industrie come quelle petrolchimiche, ad alta densità di capitale e basso assorbimento di manodopera, dipendenti dall'estero per l'approvvigionamento delle materie prime e quindi soggetti alle perturbazioni del mercato internazionale¹⁴³.

Nell'agosto del 1972, in un padiglione della Fiera di Messina, vennero esposti i progetti per la costruzione del Ponte sullo Stretto ideati nell'ambito del Concorso di idee bandito dal Ministero dei Lavori Pubblici e dall'ANAS. In questa occasione uno dei progetti che attirò particolare attenzione fu quello ideato dal professore messinese Giorgio Coso, relativo ad un ponte che non aveva piloni poggianti sul fondo del mare, ma che con

¹⁴³ Calarco N. e Ortica P., *La "stabilità" nell'Area dello Stretto*, in Caratozzolo E., Centorrino M., Rossi S., *A sud-est del Mezzogiorno*, Materiali di studio del I ciclo di seminari, marzo-giugno 1984, EDAS, Messina, p. 16.

un sistema “a spinta frenata” affidava il suo peso a strutture idrostatiche che gli consentivano un’assoluta stabilità e che contrastavano gli inconvenienti del forte moto ondoso e dei moti sismici. L’intero peso del ponte – al quale si accedeva mediante piani snodati posti agli estremi del ponte sui moli delle opposte sponde – avrebbe gravato su due piattaforme sorrette sopra il livello del mare e distanti ciascuna 625 metri dalla relativa sponda.

Nel 1974 l’on. Hill della Commissione per la Politica Regionale dei Trasporti della Cee presentò al Parlamento Europeo una risoluzione nella quale fu evidenziato l’interesse per la realizzazione dell’opera pur avanzando dubbi sul comportamento del Governo Italiano, il quale “a dispetto dell’urgenza che la definizione di interesse nazionale sembrerebbe indicare e nonostante siano passati due anni dall’approvazione della legge, non ha ancora preso provvedimenti per la sua applicazione”¹⁴⁴. Quindi, nel 1975, l’ANAS incaricò l’ing. Riccardo Morandi, progettista di fama internazionale, di predisporre un piano di ricerche preliminari, nonché di prospettare alcune possibili soluzioni per potere effettuare il collegamento.

I maggiori problemi determinati dalla costruzione del ponte furono individuati soprattutto nella modifica improvvisa dei flussi millenari di traffico, con una conseguente serie di problemi economici e sociali per tutta l’area siciliana e calabrese¹⁴⁵, soggette ad eventuali profonde modificazioni urbanistiche. A tale proposito, negli studi dell’ing. Morandi venne fatto notare che il problema del Ponte sullo Stretto avrebbe dovuto trovare la sua giusta collocazione nel “piano nazionale dei trasporti”¹⁴⁶, alla cui formazione era stato delegato un comitato ristretto di ministri. Tuttavia, il solo completamento del programma di ricerca delle condizioni ambientali per la realizzazione del ponte viario e ferroviario richiedeva un onere finanziario quantificato in lire 9 miliardi e 600 milioni¹⁴⁷, mentre l’inizio dei lavori di costruzione era previsto nel 1981¹⁴⁸: il Consiglio di Amministrazione dell’ANAS e il Governo Italiano decisero di chiedere il finanziamento della Comunità Europea¹⁴⁹ sulla base di una risoluzione del 4 giugno 1973 che il Parlamento Europeo aveva adottato nel dicembre 1974. Nella risoluzione l’opera era stata dichiarata di interesse comunitario nel quadro della politica regionale

¹⁴⁴ Ivi.

¹⁴⁵ *Si riparla del Ponte di Messina*, “Il Sole 24 ore”, 9 giugno 1976.

¹⁴⁶ *Necessari mille miliardi di lire per costruire il Ponte sullo Stretto*, “Giornale di Sicilia”, 23 giugno 1976; *Potrà costare mille miliardi il Ponte sullo Stretto*, “Il Meridionale nuovo”, 10 agosto 1976.

¹⁴⁷ Secondo lo studio del prof. Morandi, le ricerche preliminari investivano dodici distinti campi di ricerca – ad esempio controllo geofisico e cartografico, geologia e geotecnica, etc. –, ognuno dei quali richiedeva l’intervento di altrettanti diversi gruppi di tecnici per un periodo non inferiore ai tre anni di lavoro. *Il Ponte sullo Stretto costerà mille miliardi*, “Gazzetta del Sud”, Anno 25, n. 153, 5 giugno 1976.

¹⁴⁸ Andò O., *Ponte sullo Stretto: la grande promessa*, “Casa nostra”, aprile 1977.

¹⁴⁹ *Chiesto l’intervento CEE per il Ponte sullo Stretto*, “Il Globo”, 5 giugno 1976.

della Comunità per alleviare la disoccupazione e le cause strutturali di sottosviluppo di talune aree (tra queste, in particolare, il Mezzogiorno d'Italia) cause dello squilibrio economico e sociale caratterizzante l'Italia. Secondo il prof. Morandi la costruzione dell'opera avrebbe potuto avere inizio nel 1981 ma necessitava di un ente apposito con il compito di progettazione e realizzazione. L'erogazione di tali fondi era necessaria per determinare la fattibilità delle varie soluzioni individuate e proposte dal prof. Morandi sulla base di 147 idee-progetto presentate al Ministero dei Lavori Pubblici: ponte a luce unica lungo 3000 metri; ponte a più luci; galleria sospesa nell'acqua; galleria scavata nel sottosuolo dello stretto. Il tratto dello stretto su cui costruire il ponte fu individuato tra Ganzirri e Punta Pezza, distanti circa tre chilometri e con una profondità del mare di 120 metri, la minima nello stretto. L'ANAS, sotto la presidenza del ministro dei lavori pubblici Gullotti, si dichiarò inoltre favorevole allo stanziamento di 14 miliardi e mezzo di lire per lavori di completamento, sistemazione, adeguamento e ammodernamento lungo la rete delle strade statali.

Nel 1976 la rivista della Camera di Commercio di Messina la "Loggia dei Mercanti" pubblicò gli atti del convegno su "I trasporti e gli effetti indotti" a cura di Giuseppe Campione, in cui, affrontando la problematica dell'area metropolitana dello stretto, emerse il concetto che il problema dell'attraversamento stabile doveva essere inquadrato nell'ambito di un più generale "progetto trasporti", riferito ad un ancora più ampio "progetto territorio".

In particolare, emerse dai vari interventi che il problema dell'attraversamento stabile dello stretto era stato affrontato attraverso un susseguirsi di studi, idee e proposte poi culminate nell'ipotesi di un progetto integrato, nell'ambito del quale l'attraversamento stabile doveva essere concepito non nei "limiti di una mera infrastruttura di trasporto, ma come un punto di riferimento per la nascita di un grande sistema metropolitano e produttivo unitario destinato a modificare la geografia economica italiana"¹⁵⁰.

Questo problema fu sottolineato anche dagli inviti, da parte di diversi organi di stampa locali, all'adozione immediata del nuovo Piano regolatore Generale che nel frattempo era stato predisposto dalla Tekne di Milano nel 1973-75 e approvato nel 1978. Si chiedeva però di rendere lo strumento più aderente alla realtà socio-economica della città e meglio raccordato con il contesto generale della provincia, facendo sì che il porto trovasse un suo sviluppo organico in direzione di un maggiore potenziamento della cantieristica navale e che il traffico a nord e a sud del porto, essendo ancora lontana la soluzione dell'attraversamento stabile dello stretto, venisse differenziato in più punti¹⁵¹. Ma era lo stesso nuovo P.R.G. che guardava al ponte in modo più distaccato, non considerando più fondamentale l'unificazione tra le due sponde in vista della conurbazione siculo-calabra, ma piuttosto

¹⁵⁰ *La problematica dello stretto*, "Gazzetta del Sud", Anno 25, n. 288, 21 ott. 1976.

¹⁵¹ *PRG: Emendare il progetto*, "Gazzetta del Sud", Anno 25 n. 66, 7 marzo 1976.

ritenendo fondamentale ripristinare gli equilibri tra i diversi vettori operanti nello stretto. Qualora fosse giunto il momento di realizzare il ponte, sarebbe stato dunque necessario predisporre un altro Piano Regolatore.

In un'intervista rilasciata nell'agosto del 1976 a "Il Giornale del Mezzogiorno", il prof. Gianfranco Desiderio Gilardini – Consigliere Delegato del Gruppo Ponte di Messina in rappresentanza del gruppo FIAT – sostenne però che, con il ponte, il territorio dello stretto sarebbe automaticamente diventato il polo di espansione economica naturale che mancava all'Italia meridionale e che avrebbe avuto benefici diretti, indiretti e indotti altamente positivi¹⁵² per tutte le singole zone interessate. Egli sostenne che erano necessari ben 1.000 miliardi e sette anni di lavoro per l'esecuzione dell'opera, la quale avrebbe dovuto essere scelta tra i tre seguenti progetti, in ordine di convenienza: ponte sospeso a campata unica di 3.300 metri; ponte sospeso a due campate di 1.700 metri cadauna; gallerie subalvea. Inoltre il G.P.M. sostenne che esso sarebbe dovuto essere a tutti gli effetti un'opera pubblica, con un intervento dello Stato e della Regione sia sotto forma di impiego diretto che contributivo, di garanzia ai finanziamenti¹⁵³.

Ancora, nel 1977, nell'ambito di un convegno per lo sviluppo di Messina, il ministro dei Lavori Pubblici dichiarò che la proposta di costruzione del Ponte sullo Stretto era stata accolta dalla Cee quale opera di interesse europeo, in quanto il ponte, se realizzato, avrebbe rappresentato un valido collegamento tra la Sicilia e la Calabria e, contestualmente, un trampolino di lancio per tutta l'economia europea basata sui trasporti, sulle esportazioni, sul commercio e sul turismo¹⁵⁴.

Nell'estate del 1977 si conclusero quindi gli studi di fattibilità condotti dal "Gruppo Ponte di Messina" facente parte del gruppo Fiat-Impresit, della Finsider e di altre numerosi industrie italiane. Dopo circa dieci anni di studio per la strutturazione della parte preparatoria del progetto, il Gruppo definì una soluzione che, a suo dire, aveva tutte le necessarie caratteristiche di sicurezza e affidabilità. In base a tali studi, sarebbe stato possibile ed economicamente conveniente la realizzazione di un ponte sospeso, con una sola campata di 3.400 metri con cavi portanti ancorati a torri costruite alle

¹⁵² La politica del Meridione sarebbe stata avvantaggiata da un surplus del reddito per circa 50.000 persone nelle zone interessate; da un raddoppio della quota di turisti nazionali ed esteri che comporterà una larga copertura dei tassi di interessi finanziari dell'opera; un'economia annuale su tempi di percorrenza media dell'attraversamento auto-ferroviario per merci e passeggeri che sarebbe stata superiore alla quota di ammortamento dell'opera. *Vent'anni di lavoro per l'attraversamento del Ponte sullo Stretto*, "Il Giornale del Mezzogiorno", 5-19 ag. 1976, Roma.

¹⁵³ Ibidem.

¹⁵⁴ Messina G., *Obiettivi possibili: il ponte e l'autostrada*, "Giornale di Sicilia" del 15 novembre 1977.

estremità della struttura¹⁵⁵. Il ponte tutto in acciaio avrebbe avuto un'altezza sul livello del mare di 70 metri e i piloni di 380 metri; con una larghezza di 66 metri, avrebbe ospitato un doppio binario al centro e ai lati due sedi stradali da tre corsie ciascuna, più i marciapiedi e le piazzole. La stabilità e la resistenza alla forza dei venti furono anche provate attraverso degli esperimenti, condotti dal gruppo Fiat-Impresit, su un modellino in scala naturale nella galleria del vento del centro Fiat di Orbassano presso Torino.

Il prof. Gilardini, consigliere delegato del Gruppo, sostenne che il ponte – per il quale non era previsto alcun pedaggio – avrebbe avuto un costo presunto intorno ai 500-600 miliardi per la sua costruzione, più 250-300 miliardi per i raccordi stradali e ferroviari, ma sarebbe stato ammortizzabile in venti anni, passati i quali il ponte sarebbe passato di proprietà dello Stato. Inoltre una tale imponente opera avrebbe comportato un interesse economico per il Paese di 1400 miliardi l'anno, dei quali 1000 solo per la Calabria e la Sicilia. Sugli investimenti il Paese avrebbe avuto un reddito di circa 300 miliardi, dei quali 160 avrebbero riguardato le due regioni meridionali, senza considerare i benefici indotti, lo sviluppo turistico e il miglioramento e l'aumento delle esportazioni. Secondo il Gruppo Ponte di Messina i costi di costruzione sarebbero dovuti essere di competenza per il 23% della società concessionaria, per un altro 23% delle Ferrovie; per il 7% dagli enti che in futuro avrebbero usato il ponte per far ad esempio passare l'energia elettrica o le linee telefoniche; per il 32% attraverso l'emissione di obbligazioni da collocare in Italia e all'estero; per il 15% con azioni emesse dalla stessa concessionaria o da contributi regionali. Ovvero lo Stato avrebbe dovuto versare – tramite l'IRI, l'ANAS e le FF. SS. – circa 400 miliardi. Una simile somma venne sicuramente giustificata da Giuseppe Campione, allora presidente della Camera di Commercio di Messina, sostenendo che il ponte rappresentava, in un momento di crisi economica, un importante “investimento ad alto tasso di produttività e di occupazione”¹⁵⁶.

Dello stesso parere non fu invece Cesare Castellano, direttore dell'Istituto di economia politica all'Università di Palermo, che riteneva più utile destinare un capitale così ingente ad altri consumi sociali – ospedali, case, scuole – anch'essi importanti volani per l'economia siciliana¹⁵⁷. Gilardini sostenne che era giunto quindi il momento di passare alla progettazione esecutiva, data anche la disponibilità finanziaria da parte dello Stato (con la legge del 1971) e il contributo della Comunità Europea¹⁵⁸: cominciando questa fase nel gennaio del 1978 e i lavori veri e propri di costruzione nel 1980, nel giro di cinque anni il ponte sarebbe stato pronto.

¹⁵⁵ Longardi P., *Il Ponte sullo «Stretto»*, “Il Popolo”, 2 ag. 1977; “Gazzetta del Sud”, *Il ponte è fattibile*, 7 sett. 1977.

¹⁵⁶ Campione G., in Barletta O., *Il ponte dei desideri*, “Giornale di Sicilia”, 13 ott. 1977.

¹⁵⁷ Ivi.

¹⁵⁸ Barrese O., *C'è la Fiat: il Ponte sullo Stretto è fattibile*, “Lora”, 21 sett. 1977.

A frenare questo entusiasmo ottimistico c'erano però lo stesso Morandi, a cui erano stati affidati gli studi preliminari dall'ANAS, e Antonino Ghirlanda, Direttore dell'Istituto geofisico dell'Università di Messina e maggior esperto siciliano di terremoti, i quali ritenevano fondamentale effettuare dei seri studi, mai realmente condotti, sulla sismicità dello stretto e sui suoi aspetti geologici.

Preoccupazioni da un punto di vista della fattibilità finanziaria furono, invece, espresse dall'assessore regionale al Bilancio, Piersanti Mattarella, che non negava i grossi vantaggi che avrebbe comportato il ponte ma si riteneva "perplesso di fronte alla possibilità di far gravare il costo della costruzione sulla finanza pubblica"¹⁵⁹.

Nel novembre dello stesso anno si recò in Sicilia l'onorevole Richard Burek, Commissario ai Trasporti della Cee, per incontrare il presidente della Regione Siciliana on. Bonfiglio e fare il punto della situazione sulla questione del Ponte di Messina. Per il commissario europeo, la questione dell'attraversamento stabile dello stretto rientrava a pieno titolo in una risoluzione che doveva essere valutata in dicembre dal Consiglio dei Ministri della Cee, in merito alla "regolamentazione degli interventi finanziari della Cee per la realizzazione di infrastrutture nel settore dei trasporti [...] utili negli scambi tra gli stati membri e i paesi esterni alla comunità"¹⁶⁰, in quanto l'importante problema dei trasporti era stato oggetto del Trattato di Roma istitutivo della Comunità Europea, il quale prevedeva appunto una politica comunitaria dei trasporti proprio per riequilibrare situazioni di marginalità come quelle che caratterizzavano la Sicilia. Eppure lo stesso parlamento europeo sottolineava che in ambito europeo il progetto del ponte – compreso il finanziamento di 9 miliardi e 600 milioni – era rimasto in sospeso perché mancava ancora un progetto definitivo da valutare.

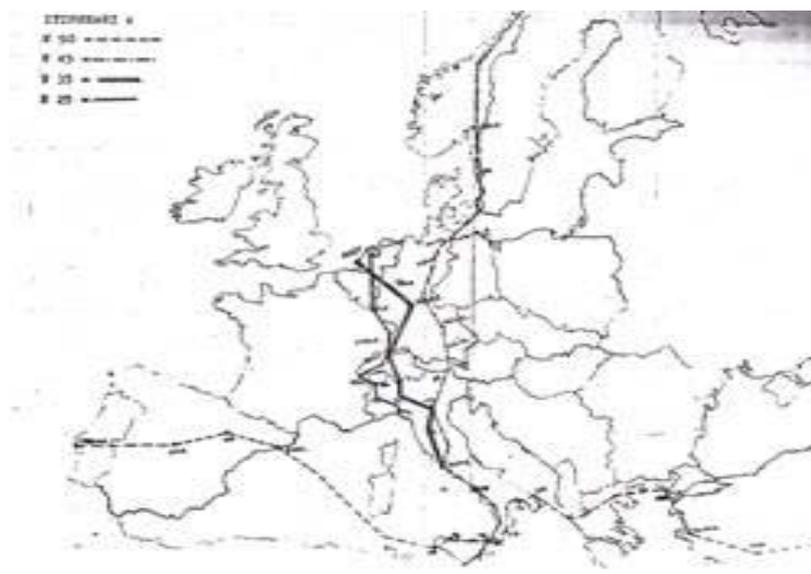
Alla fine degli anni Settanta, lo stato dell'arte della "questione ponte" presentava soltanto un quadro fatto di tante parole, senza però soluzioni chiare e concrete, nel quale cominciavano a venir fuori una serie di polemiche, recriminazioni e accuse di interessi di parte e di potere che investivano gli uomini politici italiani e siciliani, soprattutto in merito al servizio di traghettamento che, cessato il monopolio delle FF. SS., veniva svolto anche dai traghetti della Caronte (di appartenenza di Amedeo Maticena) e da quelli della Tourist (di proprietà della famiglia messinese Franza) e dagli aliscafi della Snav. L'accusa principale che veniva mossa era che tali società private, facenti capo a operatori economici e uomini politici, non aveva-

¹⁵⁹ Barletta O., *op. cit.*, 1977.

¹⁶⁰ *La creazione del Ponte sullo Stretto rientra in due risoluzioni Cee*, "Gazzetta del Sud", 27 nov. 1977.

no alcun interesse a risolvere il problema dell'attraversamento dello stretto con la costruzione del ponte¹⁶¹.

Fig. 38 - Posizione della Sicilia nell'ambito dell'“Accordo europeo sulle grandi strade di traffico internazionale (AGR)”



Nella seduta del 12 dicembre 1977 il Parlamento europeo approvò una risoluzione diretta al Consiglio e alla Commissione della Cee in merito a un intervento comunitario a favore del collegamento stabile Sicilia-Continente, anche perché ad esso venne attribuita una funzione determinante nel ruolo internazionale dell'Italia nelle comunicazioni tra l'Europa industrializzata e i mercati allora emergenti dell'Africa e dell'Oriente¹⁶² definiti anche nell'“Accordo europeo sulle grandi strade di traffico internazionale (AGR)” a Ginevra il 15 novembre 1975 a cura della Commissione Economica per le Nazioni Unite, nel quale erano previsti alcuni itinerari internazionali per i quali il collegamento stabile Sicilia-Continente aveva una funzione determinante. Il finanziamento europeo si pose dunque urgente e indiscutibile, così come un'attuazione immediata, da parte del Governo Italiano, della legge 1158/1971, pena un'inadempienza dell'esecutivo, in merito al non

¹⁶¹ Podda A., *Ecco a chi non interessa il Ponte sullo Stretto?*, “Il picchio verde”, Catania, 9 dic. 1977.

¹⁶² Patanè S., *Accordi internazionali e collegamento stabile Sicilia – Continente*, in Automobile Club di Sicilia e di Calabria, “Atti della XXXV Conferenza del traffico e della circolazione”, Stresa, 21-24 sett. 1978.

inserimento del ponte nel Piano Nazionale dei Trasporti, cosa che venne giudicata da molti come travalicante i confini della correttezza costituzionale¹⁶³. L'Italia, in assenza di un'infrastruttura stabile di collegamento tra Sicilia e Continente, rischiava tra l'altro un isolamento giudicato "grave e autolesionistico" nell'ambito della mappa dei traffici tra l'Europa, l'Africa e l'Asia.

Nel corso della XXXV Conferenza del traffico e della circolazione tenutasi nel settembre 1978, venne riaffermata, soprattutto da Sebastiano Patanè – componente della Commissione traffico e circolazione dell'A.C.I e delegato dagli A.C. di Sicilia e di Calabria per il collegamento stabile Sicilia-Continente – l'esigenza di rimuovere la strozzatura rappresentata dallo Stretto di Messina e di rilanciare le aree deboli facendo passare i trasporti delle aree forti attraverso proprio quelle deboli, così come del resto delineato nella stessa risoluzione Cee sulla priorità delle infrastrutture dei trasporti. La soluzione veniva, del resto, identificata, nella stessa legge n. 1158/1971.

Nel 1978 a Roma, patrocinato dall'Accademia Nazionale dei Lincei, venne organizzato un convegno sull'attraversamento dello stretto e sulla fattibilità del progetto presentato dalla SpA Gruppo Ponte di Messina. Dal punto di vista tecnico venne considerato il più qualificato incontro mai tenuto, sino ad allora, su tale argomento¹⁶⁴. Nel corso degli incontri vennero affrontati tutti gli aspetti relativi alla questione del Ponte sullo Stretto e, in particolar modo, la fattibilità del collegamento si riferiva alla proposta di un ponte sospeso a campata unica di 3,300 Km con due carreggiate viarie di tre corsie ciascuna più quella di sosta e doppio binario ferroviario, nonché una zona per gli altri servizi pubblici.

6. Gli anni '80 nel segno della "Stretto di Messina SpA"

La costituzione della società per il Ponte sullo Stretto, inoltre, diede il via ad una crescente battaglia di interessi economici e politici che ponevano in secondo piano la progettazione dell'opera e gli intenti di pianificazione nazionale e regionale. In particolare, la possibilità pratica di realizzare un'opera di così vasta portata accese gli appetiti di un'altra grande società a partecipazione statale, l'ENI, mentre i conflitti economici regionali e le logiche di spartizione che animavano le politiche finanziarie italiane, finivano per rinviare la nascita della Stretto di Messina SpA (SdM) che si ebbe solamente nel 1981.

¹⁶³ Ibidem.

¹⁶⁴ Calarco N. e Ortica P., *La "stabilità" nell'Area dello Stretto*, in Caratozzolo E., Centorrino M., Rossi S., *A sud-est del Mezzogiorno*, Materiali di studio del I ciclo di seminari, marzo-giugno 1984, EDAS, Messina, p. 17.

All'inizio degli anni Ottanta molte forze politiche associarono il mancato decollo economico di queste regioni proprio alla debolezza del sistema dei trasporti, dovuta sia a delle carenze nelle scelte politiche nazionali (mancato potenziamento del trasporto ferroviario a favore di quello stradale), sia alla storica debolezza dei settori economico-produttivi locali. Uno stallo e un'incertezza che si rifletté anche sul "discorso Ponte" e che sovrastò tutti quei deboli tentativi di riorganizzazione economica e dei trasporti rivolti all'area.

I ritardi da parte dell'esecutivo sull'attuazione della legge 1158/71 diedero il via alla presentazione di una serie di interpellanze e interrogazioni parlamentari che si succedettero a raffica tra il 1979 e il 1980. Gli onorevoli Mancini, Monteleone, Rossino, Libertini, Murmuro e Calarco espressero ripetutamente l'insoddisfazione per il comportamento del Governo che continuava ad ignorare gli impegni assunti dieci anni prima. Fu sotto tale spinta che il presidente del Consiglio Cossiga, nel marzo del 1980, nominava l'avvocato Oscar Andò commissario ad acta per la società incaricata di gestire l'operazione. Nel 1981 l'avvocato Andò fu nominato dal presidente del Consiglio Forlani presidente della Stretto di Messina SpA..

Altri quattro anni furono, quindi, necessari per avviare operativamente la società, con l'affidamento da parte del Governo della concessione per lo studio, la progettazione, la costruzione e l'esercizio del solo collegamento viario alla SdM¹⁶⁵. Furono anni di studio in cui si analizzò la fattibilità di una struttura aerea, in mare o sotterranea.

Sempre nel 1981 il Gruppo Lambertini, già vincitore del concorso internazionale del 1969, presentò alla neonata società concessionaria, la Stretto di Messina SpA, il proprio progetto di ponte strallato aggiornato che prevedeva soltanto due pile nel mare (eliminando le campate di riva). Il progetto aggiornato veniva incontro all'esigenza di offrire un più ampio varco per la navigazione delle navi avendo portato le tre grandi luci rispettivamente a 600 metri, 1800 metri, 600 metri.

Nel 1982 il ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, Claudio Signorile, annunciò la realizzazione di "qualcosa in tempi brevi". Due anni più tardi si ripresentò agli italiani con una data precisa: "Il ponte si farà entro il '94".

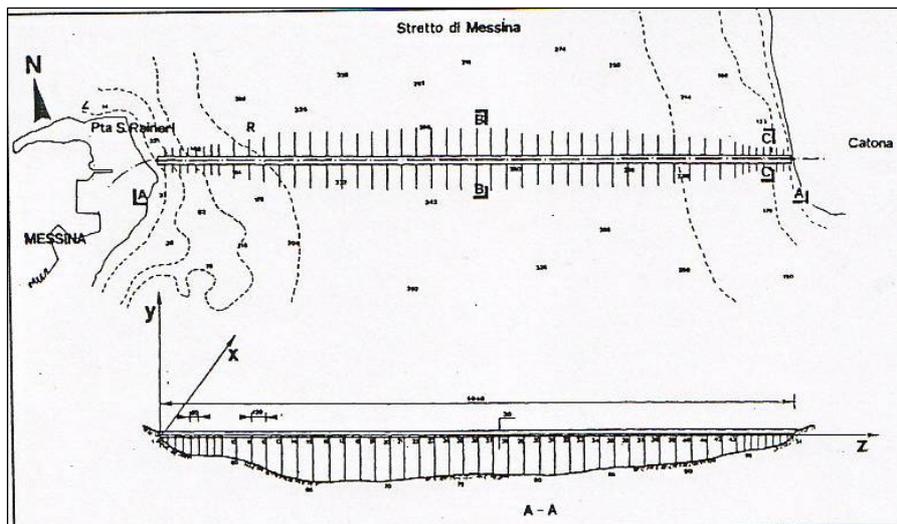
Vale la pena ricordare che il ponte ha stuzzicato in quegli anni anche la fantasia della Walt Disney, che nel 1982 pubblicò "Zio Paperone e il Ponte di Messina", quarantadue pagine di strisce nel corso delle quali, attraverso gag divertenti costruite sugli stereotipi riguardanti l'Italia e nello specifico la Sicilia – l'impiegato dei traghetti fannullone e menefreghista, le lunghe file d'attesa in estate per attraversare il ponte, le lungaggini burocratiche – e mediante citazioni ai reali dati tecnici presentati circa le diverse ipotesi di

¹⁶⁵ Pace G., *Il dibattito sull'attraversamento stabile dello Stretto*, in Pace G. e Petroncelli E. *op. cit.*, 1997, p. 35.

attraversamento, si snodava l'avventura del più ricco di Paperopoli, deciso a presentare entro sei mesi il progetto risolutivo per il problema dell'attraversamento dello Stretto di Messina.

Nel frattempo, senza alcun invito ufficiale da parte dello Stato, anche l'ENI aveva iniziato a progettare la realizzazione di una galleria alvea o sub-alvea, acquistando con fondi pubblici il progetto e i brevetti del Gruppo "Alan Grant" e costituendo la società "Ponte di Archimede nello Stretto di Messina" (1984). Quest'ultima ideò un tubo alveo flottante, con un collegamento di 6375 metri lungo la traversale che collega Catona sulla costa calabra con Punta S. Raineri a Messina, le cui testate, sul versante calabro e su quello siciliano, avrebbero dovuto assumere una funzione di collegamento metropolitano rispettivamente nella periferia di Reggio Calabria e nel centro urbano di Messina.

Fig. 39 - Prospetto e planimetria del progetto "Società Ponte di Archimede nello Stretto di Messina"



Nel 1985 la società Stretto di Messina accolse l'idea del ponte aereo e acquistò il progetto del Gruppo Ponte di Messina che prevedeva un ponte a tre campate con una centrale di 1600 metri.

La società Stretto di Messina, con la collaborazione di Riccardo Morandi, avanzò dunque la proposta di una soluzione aerea, senza comunque tralasciare in fase di fattibilità la soluzione alvea. Vennero, pertanto, studiate due alternative: i collegamenti Punta Pezzo-Ganzirri e Falcata-Concessa, con preferenza per il primo, ritenendo, come si legge nella proposta, "che il collegamento stabile tra il Continente e la Sicilia abbia nella sua configurazione mista stradale e ferroviaria soprattutto il compito di canalizzare il

traffico continentale rapidamente oltre lo stretto con un percorso tangente ai centri abitati ma esterno ad essi perché non ne siano direttamente investiti come succedrebbe se il collegamento fosse posizionato all'altezza del porto di Messina¹⁶⁶.

Il tunnel, del tipo a tubo flottante, posto a 40 metri al di sotto della superficie del mare in una zona con ridotta velocità delle correnti marine e con lunghezza di 3360 metri, era a sezione circolare con 28 elementi modulari prefabbricati della lunghezza di 120 metri ciascuno. La lunghezza complessiva del collegamento viario era di 19,2 km, mentre quella del collegamento ferroviario era di 28,3 km poiché le sue rampe erano più lunghe a causa di una inferiore pendenza massima accettabile¹⁶⁷.

Nel 1985, a suggello della convenzione firmata dalla Stretto di Messina SpA il 27 dicembre con ANAS e FS¹⁶⁸, per la disciplina della concessione per la progettazione, la realizzazione e la gestione del collegamento Sicilia-Continente, il presidente del Consiglio Bettino Craxi dichiarò che il ponte sarebbe stato fatto presto: “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 dell'88 ci sarà l'apertura dei cantieri, i quali resteranno operanti per otto, dieci anni”¹⁶⁹.

L'attraversamento stabile divenne uno dei temi prioritari del Governo Italiano il quale, in concordanza con il Master Plan della Cee per il quale l'Italia aveva un ruolo preminente di collegamento all'interno dell'area Mediterranea, nel Piano Generale dei Trasporti italiano (decreto del presidente del Consiglio 10-04-1986) individuò il “Corridoio plurimodale tirrenico Ventimiglia-Trapani-Mazara del Vallo”, all'interno del quale il ponte svolgeva un collegamento fondamentale tra l'Europa centrale e l'Africa. Craxi guardò quindi al ponte come una delle più grandi realizzazioni mondiali, in grado di apportare vantaggi all'intera Nazione, non solo come la soluzione ad un semplice problema di velocità nell'attraversamento: “esso è invece destinato a moltiplicare flussi industriali, commerciali e turistici che troveranno in nuove aree attrezzate la loro collocazione [...] a questo devono prepararsi le due Regioni più direttamente interessate, la Calabria e la Sicilia. [...] Vogliamo che lo Stato faccia finalmente un uso economico delle sue risorse, che progetti in tempi certi: tutto questo è possibile, possibilissimo. È inammissibile solo prolungare l'attuale stato delle cose. Se non

¹⁶⁶ Stretto di Messina SpA, *Proposta alternativa in tubo flottante trattenuto sul fondo*, Roma, 1995, p. 14.

¹⁶⁷ Pace G., *Il dibattito sull'attraversamento stabile dello Stretto*, in Pace G. e Petroncelli E. (a cura di), *op. cit.*, 1997, p. 37.

¹⁶⁸ Si veda Craxi B., *Un ponte verso il futuro*, Roma, 1986.

¹⁶⁹ Dichiarazioni riportate da “La Repubblica”, 27 dic. 1985, in Campione G., *Il dominio territoriale delle funzioni. Contributi ad una geografia dell'area dello stretto*, Giuffrè Editore, Milano, 1988, p. 104.

cambieremo, noi non faremo né il ponte né le altre grandi opere progettate [...], o faremmo tutto in tempi eterni e a costi disastrosi”¹⁷⁰.

Il 16 giugno 1986 venne quindi presentato dalla Stretto di Messina SpA un nuovo studio di fattibilità, con i progetti, i costi e l’affidabilità relativi a tre tipologie di soluzioni – in sotterraneo, in mare, in aria –, fra le quali il ponte sospeso venne considerata la soluzione tecnicamente più realizzabile ed economicamente conveniente rispetto ad altre soluzioni. L’allora presidente dell’IRI Romano Prodi affermava che il progetto del ponte era una priorità e che i lavori per la sua costruzione sarebbero cominciati al più presto; tale sicurezza veniva confermata anche dal ministro dei LL. PP. Signorelli, secondo il quale i lavori avrebbero potuto avere fine nel 1996. A capo della Stretto di Messina venne posto l’onorevole Andò, socialista e in odore di mafia, condannato per tangenti nel polo fieristico catanese fino al secondo grado con sentenza poi annullata in Cassazione.

Anche l’ENI, con un raggruppamento di imprese, la SSST costituita da Saipem, Snamprogetti, Spea e Tecnomare nel 1987 avanzò nel frattempo una proposta di un attraversamento stabile in alveo con tubi flottanti trattenuti e ancorati attraverso dei blocchi di calcestruzzo posti nel fondo del mare.

Il progetto prevedeva tre gallerie, a 40 metri sotto il livello del mare: una era destinata all’attraversamento ferroviario nei due sensi, le altre due erano invece destinate agli attraversamenti autostradali ciascuna con due corsie operative e una di sosta. La lunghezza totale dell’attraversamento ferroviario era di 17 Km, mentre la lunghezza media dei due percorsi viari era di 23 Km.

Nel frattempo la società Stretto di Messina terminò i suoi studi di fattibilità e nel 1988 avanzò tre proposte: un ponte sospeso con una sola campata di 3300 metri, un tunnel sommerso agganciato al fondo del mare e, infine, una galleria al di sotto del fondo marino.

Una volta considerata tardiva la proposta delle tre gallerie in alveo pervenuta dal Gruppo di Imprese facenti capo alla Tecnomare, nel 1988 l’ANAS, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e le FS, deliberarono in favore della soluzione del ponte sospeso della concessionaria Stretto di Messina SpA., sicché anche il Governo diede il suo concorde parere favorevole alla scelta della tipologia aerea, poiché questa offriva “sicurezza ampiamente dimostrata in un arco di tempo superiore al secolo di utilizzazione delle opere realizzate, minore costo, ridotto tempo di esecuzione, facile ed economica manutenzione”¹⁷¹. La soluzione scelta era quella di “un ponte sospeso a campata unica di 3300 metri sulla direttrice Cannitello-Ganzirri, con un franco di 80 metri dall’impalcato, a tre corsie più emergenza per ogni dire-

¹⁷⁰ Craxi B., *Il Ponte sullo Stretto è l’occasione di sviluppo per il Sud*, 1985 in Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, 2004, p. 148, 150.

¹⁷¹ Stretto di Messina SpA., *Il Ponte sullo Stretto. Il progetto*, Roma, 1996, p. 9.

zione con al centro due binari, più due corsie di emergenza, al costo tecnico presumibile di 5.400 miliardi compresi gli accessi viari di 18 metri e ferroviari di 19 Km, rendendo passante la stazione FS di Messina 8, il tutto eseguibile in circa 8 anni¹⁷².

Il ministro dei Trasporti si mostrò, tuttavia, parecchio cauto sul tema dei tempi di realizzazione, affermando che l'inizio dei lavori sarebbe stato deciso, ex lege, solo dopo l'approvazione tecnica del progetto di massima e relativa analisi costi/benefici, da parte degli Enti Concedenti, previo parere del CIPE e sentito il Consiglio Superiore dei LL. PP., mediante decreto interministeriale dei LL. PP., del Tesoro, del Bilancio e la Programmazione Economica¹⁷³.

In quegli anni continuarono ad essere avanzate, soprattutto da parte dei tecnici proponenti, progetti risolutivi, opinioni positive in merito al significato complessivo dell'opera e agli effetti di sviluppo che avrebbe avuto per i territori siculo-calabri: una maggiore facilità di trasporto, la rottura dell'isolamento fisico e culturale della Sicilia, la forte ricaduta positiva in termini di investimento, sia in fase di costruzione che di regime. Si continuava a sostenere la grande utilità che il ponte avrebbe avuto nel fondere in un'unica area metropolitana i centri urbani di Reggio Calabria e di Messina, oggetto in tal modo di importanti interventi di natura urbanistica, infrastrutturale e di utilizzazione produttiva delle aree. Le due regioni affermarono in quegli anni la volontà di essere protagoniste dello sviluppo del territorio, soprattutto per quanto riguardava l'impatto sul territorio dei diversi momenti progettuali dell'opera: la rampa, che avrebbe dovuto essere rispettosa delle condizioni architettoniche; gli allacci alla rete ferroviaria e stradale esistente, da realizzarsi sulla base delle indicazioni fornite dalle autonomie; le attrezzature sul territorio, tali da sfruttare le economie indotte dall'esistenza del ponte e da valorizzare le attività e l'occupazione locali; i piani di trasporto, da rendere compatibili alla strategia complessiva di sviluppo imposta dal ponte, attraverso anche quei flussi di spesa volti alle iniziative di rafforzamento delle strutture territoriali regionali¹⁷⁴.

Il ponte, inquadrato in un grande progetto di valorizzazione territoriale, diventò il punto di riferimento anche nell'ottica dei progettisti della variante al P.R.G. di Messina presentata alla fine del 1987, nella quale la città venne definita come "un organismo urbano compatibile con tutte quelle soluzioni [...] plausibili per il potenziamento dei flussi dell'attraversamento

¹⁷² Ministero dei Trasporti, *Relazione sui finanziamenti sino ad oggi erogati per lo studio del progetto dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, sui destinatari e sui risultati di tali studi*, Roma, 15 luglio 1988, in Campione G., *op. cit.* 1988, p. 106.

¹⁷³ Ibidem.

¹⁷⁴ Campione G., *op. cit.*, 1988

dello stretto e compatibile, anche, con il potenziamento indotto dei flussi derivanti dai territori siciliani [...]”¹⁷⁵.

Eppure cominciarono anche ad emergere, da più parti, delle serie perplessità sull'utilità di una simile opera, in merito sia al suo coerente inserimento nei progetti di modificazione territoriale che avrebbero investito i territori in questione, sia alla sua rispondenza all'interno dei processi di pianificazione. Del resto, le prospettive di un concreto realizzarsi dell'opera rendevano necessario che le soluzioni tecniche si confrontassero con le varie esigenze ambientali, economiche e sociali che stavano inevitabilmente modificandosi in quegli anni, dato che a mutare era soprattutto l'articolazione dei sistemi di comunicazione che rendeva sempre meno essenziali le grandi opere, quale quella del Ponte di Messina¹⁷⁶. La difficoltà, secondo alcuni, di individuare con chiarezza i reali vantaggi a livello nazionale, regionale e locale, fece sì che l'opera cominciò ad essere considerata come una mera operazione d'immagine da portare irragionevolmente avanti a discapito di altre opere possibilmente ben più utili: “Ci si chiede ancora oggi se la realizzazione di quest'opera possa realmente favorire l'integrazione tra l'area di Messina e quella di Reggio Calabria, tra la Sicilia e il Continente, tra l'Europa e il Mediterraneo, o se non convenga invece concentrare l'attenzione pianificatoria a livello locale, con interventi miranti al recupero degli agglomerati sulle due sponde e al collegamento funzionale con i loro entroterra”¹⁷⁷. Infatti gli anni Ottanta videro lo Stato impegnato negli studi di fattibilità dell'attraversamento stabile senza però pianificare nulla, pensando solo in termini di risollevarlo dell'industria italiana e della creazione di nuova occupazione, benché temporanea, dimenticandosi dello stato di abbandono e arretratezza in cui versava tutto il sistema infrastrutturale meridionale¹⁷⁸.

Anche le leggi e i progetti di pianificazione regionali, ogni qualvolta si riferivano al Ponte sullo Stretto, lo delineavano semplicemente come futuro elemento qualificante del territorio, senza tuttavia definirne meglio il ruolo o le connessioni con il tessuto dei territori più direttamente interessati, ma mantenendo piuttosto un certo distacco dalla realizzazione dell'opera¹⁷⁹.

¹⁷⁵ Ibidem, p. 109.

¹⁷⁶ Pace G., *op. cit.*, 1997.

¹⁷⁷ Ibidem, p. 24.

¹⁷⁸ Ivi.

¹⁷⁹ Ibidem. Si fa riferimento ai piani regionali che sin dagli anni Sessanta hanno definito il quadro infrastrutturale della Regione, avanzando proposte in merito al miglioramento della rete stradale, ferroviaria e portuale, nei quali il ponte veniva visto come un'alternativa valida sulla quale basare l'organizzazione e l'integrazione del territorio e del sistema dei trasporti.

7. Gli anni '90

Nel 1990 il primo ministro Andreotti pose a capo della Stretto di Messina SpA Antonio Calarco, direttore della "Gazzetta del Sud", che resterà in sella fino al 2002, quando Berlusconi lo sostituirà con Pietro Ciucci, in palese conflitto d'interessi in quanto a capo anche dell'ANAS.

Sotto Calarco nel 1992 venne presentato il progetto di massima definitivo, con relazioni tecniche, previsioni di spesa, tempi, e Valutazione d'Impatto Ambientale: tutto in modo approssimato al solo scopo di mandare avanti le cose e, soprattutto, tutto a carissimo prezzo.

Dopo sette anni di progettazione, la società Stretto di Messina offrì quindi al Governo italiano il suo progetto di attraversamento stabile dello stretto, frutto della collaborazione tra esperti nazionali e internazionali. Inoltre, la società progettò anche tutte le opere di collegamento con le infrastrutture esistenti. Sul versante siciliano, veniva previsto un tratto autostradale tra il ponte e la Messina-Palermo e un raccordo ferroviario con la stazione di Messina, quasi del tutto in galleria. Sul versante calabrese, i collegamenti sarebbero stati quello stradale con l'autostrada Salerno-Reggio e quello ferroviario con la linea costiera esistente nel tratto tra Scilla e Cannitello e con la futura linea ad Alta Velocità Salerno-Reggio. Ancora, fu studiata la possibilità di realizzare un servizio di metropolitana tra Messina e Reggio, fornito di otto stazioni e con un tempo di percorrenza di 30-35 minuti.

Il ponte, posizionato lungo l'asse più breve, tra i laghi di Ganzirri in Sicilia e la località Cannitello a Nord di Punta Pezzo in Calabria, era sospeso a campata unica di 3300 metri, con le tecnologie più all'avanguardia per resistere a sismi violenti come quello che nel 1908 distrusse Messina e a venti con velocità superiore a 216 km/h. Le strutture di fondazione delle torri poste sulla terra emersa avrebbero consentito di superare i problemi legati alle forti correnti, mentre per quanto concerne il problema dei forti venti, fu progettato un impalcato in acciaio molto aerodinamico ed elastico, costituito da tre cassoni longitudinali indipendenti, separati da grigliati e sorretti da travi-cassoni trasversali che lo rendevano in grado di contenere a meno di 2 metri lo spostamento laterale in mezz'ora con un vento trasversale di 100 km/h¹⁸⁰.

Il progetto di massima presentato dalla Stretto di Messina SpA prevedeva:

a) la realizzazione dell'attraversamento tramite ponte sospeso in campata unica, di sezione larga 60 metri, con corsie autostradali e ferroviarie, i cui accessi sono previsti in siti posti in aree contigue alle periferie nord degli abitati di Messina e Villa San Giovanni, sorretto dalle torri poste alle estremità;

¹⁸⁰ Pace G., *op. cit.*, 1997, p. 41.

b) collegamenti stradali all'aperto e in galleria, per complessivi 24 chilometri sulle due contrapposte sponde dello Stretto di Messina, nonché raccordi ferroviari, all'aperto e in galleria, per complessivi 36,5 chilometri sui due versanti;

c) rampe di dimensioni notevoli per elevare le sedi stradali e ferroviarie del lato calabro e di quello siculo alla quota dell'impalcato del ponte pari a 64 metri sul livello del mare;

d) erezione di due torri di 376 metri e ancoraggi delle stesse con cavi di acciaio attraverso blocchi interrati;

e) opere e attrezzature di inserimento dell'opera nell'ambiente circostante, la cui problematicità è ben rappresentata dall'altezza delle due torri che supera quelle delle emergenze orografiche dell'area interessata;

f) opere relative a fondazioni e ancoraggi che comporterebbero rilevanti sbancamenti in aree anche intensamente antropizzate; gli ancoraggi sono infatti costituiti da blocchi in calcestruzzo che raggiungono i 291.000 mc in Sicilia e 230.000 mc in Calabria e necessitano di scavi di notevole estensione planimetrica con profondità fino a 50 metri dal piano di campagna; le torri del ponte alte 376 metri poggiano su coppie di piloni il cui diametro alla fondazione è di 55 e 48 metri, rispettivamente in Calabria e in Sicilia, con cubature complessive di 88.000 e 74.000 mc;

g) elementi di arredo, qualificazione, copertura o schermatura relativi alle rampe di accesso necessarie per raggiungere la quota di 64 metri sul livello del mare alla quale corre l'impalcato;

f) raccordi stradali che prevedevano due gallerie e due viadotti sulla sponda siciliana e raccordi ferroviari che necessitavano però di una rettifica in variante della linea Battipaglia-Reggio nel tratto Cannitello-Scilla (3.063 metri di galleria) con quattro rampe di accesso (sull'attuale linea poggeranno le fondazioni della torre del ponte).

Tuttavia, nonostante l'estrema rigorosità progettuale e il realismo relativo ad una sua concreta progettazione pratica, sorsero numerosi dubbi in merito alle dimensioni dell'impalcato – 60 metri di larghezza e 3.660 metri di lunghezza –, alle dimensioni dei cavi di sospensione e alle torri alte 376 metri. Le perplessità emersero soprattutto per quanto riguardava il fortissimo impatto ambientale che una tale opera avrebbe avuto per un territorio

Sul piano economico e sociale, le opinioni maturate dai tecnici della società per l'analisi dei costi-benefici, contenute nel rapporto di sintesi sugli studi eseguiti dalla Stretto di Messina SpA, si basarono sul grande intervento infrastrutturale in grado di risolvere il problema della piena connessione della Sicilia con il Continente accrescendo la mobilità di uomini e merci. L'utilità diretta dell'opera veniva identificata nella facilità di trasporto, ma veniva evidenziata anche la valenza culturale dell'intervento, ovvero la fine dell'isolamento fisico della Sicilia e il passaggio a una situazione di omogeneità dell'isola rispetto al continente e all'Europa. Inoltre l'opera avrebbe

avuto una forte ricaduta produttiva sia in fase di costruzione con l'impiego di notevole manodopera, che in fase di regime, accorciando la distanza economica tra la Sicilia e il resto d'Italia e dando stimolo alla produzione agricola e industriale dell'isola. Ma non veniva sottovalutato l'apporto di reddito derivante dalla spesa turistica e le opportunità di investimento diretto da parte di imprenditori esterni in Sicilia e in Calabria legate alla realizzazione dell'opera. Infine, si riteneva che l'attraversamento stabile dello stretto avrebbe avuto un'altra valenza territoriale determinata dalla fusione dei centri urbani di Reggio Calabria e Messina in un'unica area metropolitana dove realizzare interventi urbanistici, infrastrutturali e di utilizzazione produttiva delle aree in grado di dare nuovo impulso all'economia locale e, in prospettiva, al restante territorio¹⁸¹.

Tuttavia era da più parti condiviso il pensiero per il quale la costruzione della sola opera non sarebbe riuscita a rivitalizzare tutto l'indotto economico dell'area, né a rappresentare un'infrastruttura di per sé sufficiente ma, piuttosto, avrebbe costituito un elemento di ulteriore isolamento per la Sicilia che avrebbe perso la sua peculiarità di importante porto commerciale e di transito.

Nonostante tali considerazioni generalizzate e provenienti da più parti del mondo tecnico e scientifico, lo Stretto di Messina presentò lo Studio di Impatto Ambientale conforme alle prescrizioni fissate dal D.P.C.M. 27/12/88. Tra il luglio del 1994 e l'autunno del 1995 prima le FF. SS. e poi l'ANAS completarono l'esame tecnico del progetto di massima al quale accordarono parere favorevole, richiedendo però l'approfondimento di alcuni aspetti tecnologici e raccomandando che il progetto proseguisse nell'iter delle decisioni amministrative e politiche essendo sufficientemente maturo e avanzato per tali finalità.

Nell'ottobre 1997 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organismo tecnico dello Stato, approvò all'unanimità il Progetto di massima (corredato dei pareri della Delegazione alta sorveglianza ANAS e FS), concedendogli il proprio parere favorevole e autorizzando lo studio della progettazione esecutiva. A quasi trent'anni dal bando per il concorso di idee, il progetto di massima, che corrispondeva al progetto definitivo previsto dalla nuova Legge Quadro sui lavori pubblici, pur con prescrizioni e osservazioni, venne ritenuto valido per essere sviluppato in un progetto esecutivo dal massimo organo di consulenza tecnica dello Stato: era praticamente l'approvazione definitiva alla costruzione data dallo Stato alla SdM. L'anno seguente la Mitsubishi Heavy Industries LTD, una delle più grandi società costruttrici di ponti di grande luce del mondo, manifestò il proprio interesse a partecipare, sia in qualità di costruttore che di finanziatore, alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

¹⁸¹ Campione G., *Il dominio territoriale delle funzioni. Contributi ad una geografia dell'area dello stretto*, Giuffrè, Milano, 1988, p. 107.

Il presidente del Consiglio Romano Prodi che, come presidente dell'IRI (azionista al 51% della SdM) era stato attivo sostenitore del collegamento stabile, sollecitato a più riprese dall'Unione Europea, emanò una Direttiva per avviare l'adeguamento alla normativa comunitaria della concessione alla società Stretto di Messina SpA. Anche a livello europeo venne approvato un Master Plan per l'alta velocità ferroviaria che prevedeva per il 2010 il superamento di diverse "strozzature" nel continente, tra cui quella dello Stretto di Messina.

Nel luglio 1998 la Camera e il Senato affrontarono il tema del ponte con un'ampia discussione, da cui emerse la chiara volontà di giungere in tempi ragionevoli alla realizzazione dell'opera. Il Parlamento impegnò quindi il Governo a trasmettere il progetto di massima al CIPE, dove giunse il 15 agosto. Dopo una serie di analisi rivolte allo Studio d'Impatto Ambientale, che richiese l'intervento di numerosi organismi pubblici, fu richiesto dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica l'intervento di società private in grado di fornire ulteriori dettagli tecnici per la valutazione finale. Nel maggio 1999 il CIPE deliberò che venissero indette due procedure ad evidenza pubblica sul progetto del ponte: la prima "per la definizione degli aspetti tecnici delle problematiche territoriali, ambientali, sociali, economiche e finanziarie del progetto di massima approvato" e la seconda "per approfondimenti su aspetti tecnici di carattere specialistico"; nel luglio dello stesso anno il ministro dei Lavori Pubblici Enrico Micheli confermò che in tempi brevi sarebbe stato varato il bando di gara per la scelta dei due advisor per la valutazione del progetto del ponte, che avrebbero dovuto esaminare il progetto sia sotto l'aspetto tecnico sia sotto il profilo economico ed eventualmente proporre alternative percorribili per collegare in modo stabile la Sicilia al Continente. Infatti i molti volumi del progetto erano quasi tutti dedicati a dimensionamenti e verifiche degli elementi tecnico-costruttivi, mentre le problematiche legate ai vari livelli di programmazione e politiche territoriali mancavano o erano trattate assai genericamente.

Neppure nel "parere" del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici fu per esempio toccato un punto che gli esperti ponevano ormai da anni: se fosse ammissibile, alle soglie del Duemila, un unico enorme "collo di bottiglia" tra la Sicilia e la Calabria, per la totalità di merci e passeggeri, quando tra l'altro la riduzione del traffico su gomma si poneva uno dei grandi problemi, o non bisognava puntare piuttosto sulla diversificazione di modi, mezzi e vie di comunicazione tra la Sicilia e il Continente? A questo proposito si faceva notare (oltre al consolidamento dei sistemi aeroportuali regionali) il fatto che lo stato avesse già speso oltre 40 mila miliardi in vent'anni per realizzare o ampliare nell'area i porti di Milazzo, Messina e Catania da una

parte e Saline, Reggio Calabria, Villa S. Giovanni e Gioia Tauro dall'altra¹⁸².

Nel settembre del 1999 una delegazione giapponese (guidata dal prof. Yukitake Shioi dell'Hachinohe Institute of Technology e dal Dr. Hidekazu Fukunishi Representative Manager dell'Honshu – Hokkaido Bridge) impegnata per la realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario tra l'isola di Hokkaido (Sapporo) e quella di Honshu (Tokio), in Europa per una missione di studio, si interessò alla tecnologia impiegata nel progetto del ponte. Lo stesso giorno venne pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto del ministro dei Lavori Pubblici (5 agosto 1999) inerente i criteri di redazione dei bandi di gara per l'individuazione degli advisor che avrebbero dovuto fornire al Governo gli elementi per la decisione definitiva sulla realizzazione dell'opera¹⁸³.

Il decreto indicava che nei bandi di gara – pubblicati poi nella Gazzetta Ufficiale il 21 ottobre 1999 – avrebbero dovuto essere inclusi “il contenuto degli incarichi, le modalità di espletamento dei medesimi, l'importo da porre a base di appalto, i requisiti di qualificazione di cui debbono risultare in possesso i soggetti che intendano partecipare alle gare, i criteri di aggiudicazione, i tempi massimi di espletamento degli incarichi, le fonti di copertura finanziaria dell'onere relativo”¹⁸⁴.

Il primo bando di gara, in ambito Cee, riguardò “l'affidamento dell'appalto pubblico dei servizi di consulenza tecnica per approfondimenti su aspetti tecnici di carattere specialistico del progetto di massima del Ponte sullo Stretto di Messina, segnalati nel voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici n. 220 del 10 ottobre 1997”. L'importo a base di gara fu di L. 1.660.000.000 pari a Euro 857.318, IVA esclusa: questa gara venne poi vinta il 12 gennaio 2000 dalla Parsons Transportation Group di Washington con la controllata Steinman di New York.

Il secondo bando di gara riguardò “l'affidamento dei servizi per la definizione degli aspetti tecnici delle problematiche territoriali, ambientali, sociali, economiche e finanziarie del progetto di massima del Ponte sullo Stretto

¹⁸² Ziparo A., *Il ritorno delle grandi infrastrutture: il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina*, in Studio Bergamini (a cura di), *L'insostenibile leggerezza del ponte. Parte terza. Il progetto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Le critiche degli urbanisti*, 2002, disponibile all'indirizzo www.mobilitasostenibile.it.

¹⁸³ “Sono indette due procedure di gara ad evidenza pubblica con le modalità previste dal decreto legislativo n. 157/1995 al fine di pervenire all'affidamento di distinti incarichi per: a) definire gli aspetti tecnici delle problematiche territoriali, ambientali, sociali, economiche e finanziarie del progetto di massima approvato, e valutare, con riguardo a tali aspetti, altre possibili configurazioni delle comunicazioni tra la Sicilia ed il continente idonee a garantire il massimo sviluppo potenziale delle economie delle regioni interessate; b) approfondire gli aspetti tecnici di carattere specialistico segnalati nel voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici n. 220 del 10 ott. 1997”. G. U. n. 205 del 01-09-1999.

¹⁸⁴ Gazzetta Ufficiale n. 205 del 01-09-1999.

di Messina, approvato con voto n. 220/1997 del Consiglio superiore dei lavori pubblici, relativo ad un ponte sospeso a campata unica di 3.300 metri [...] e per la valutazione con riguardo ai predetti aspetti, di altre possibili configurazioni delle comunicazioni tra la Sicilia e il Continente idonee a garantire il massimo sviluppo potenziale delle economie delle regioni interessate”. L’importo a base di gara fu di L. 4.150.000.000 pari a Euro 2.143.296,00 IVA esclusa: questa gara venne vinta il 20 dicembre 1999 dal Certet dell’Università Bocconi e la Coopers & Lybrand, insieme a Pricewaterhouse Coopers, Sic e Sinora.

La presentazione di un progetto ormai quasi definitivo e soprattutto approvato anche dal Governo italiano, fece emergere un coro di perplessità in merito non solo al progetto in sé, ma soprattutto in relazione alle reali conseguenze che tale opera avrebbe potuto avere a livello di impatto ambientale su un territorio in grado di regalare un paesaggio e un ecosistema unico, nel quale natura e cultura hanno da sempre trovato una convivenza in grado di creare valore. Si trattava di considerazioni che, lungi dal poter essere considerate mere valutazioni di “detrattori a priori” del ponte, andavano inevitabilmente prese in considerazione per portare a compimento una valutazione seria e cosciente sul progetto di tale infrastruttura sotto molteplici aspetti tra loro interrelati: il fattore ecologico-ambientale, il fattore socio-economico, il fattore culturale e, non ultimi, problemi politici e di diritto che andavano – e vanno – ben al di là di una legge del 1971.

Nel 1998 si costituì quindi un comitato, “Tra Scilla e Cariddi”, che nelle intenzioni dei componenti – Verdi, Legambiente, WWF, ma anche numerosi tecnici e accademici illustri – aveva lo scopo di battersi per evitare la costruzione del ponte e la distruzione di un ecosistema unico nel Mediterraneo: il comitato si fece carico della produzione di studi e della documentazione necessaria per sostenere un appello all’UNESCO, a distanza di anni sempre ribadito con forza da Legambiente, e della raccolta di adesioni a sostegno della proposta, per l’inserimento dello Stretto di Messina tra i Patrimoni dell’Umanità.

“L’interesse scientifico che riveste l’ecosistema dello stretto è altissimo, da molteplici punti di vista, e impegna costantemente ricercatori, biologi, fisici, naturalisti. [...] Da un punto di vista umanistico la natura e la storia di questo sito offrono richiami e suggestioni di natura non soltanto estetica, ma marcatamente epistemologica. Riteniamo che l’area dello Stretto di Messina – che può dunque essere annoverata a pieno titolo tra i luoghi patrimonio dell’umanità – sia oggi in serio pericolo. Questa minaccia è rappresentata dal progetto di costruzione di una megastruttura, il Ponte sullo Stretto, che non soltanto sfigurerebbe la fisionomia dell’area, ma trasformerebbe irreversibilmente l’ecosistema.

Chiediamo pertanto che l’intera area, delimitata dai Comuni costieri delle Province di Reggio Calabria e di Messina che si affacciano sullo stretto, sia

posta sotto la protezione dell'UNESCO. Il progetto di costruzione del ponte tra Scilla e Cariddi, qualora si realizzasse, rappresenterebbe la cancellazione fisica dell'ecosistema dello stretto, già attualmente fortemente compromesso. E, si badi bene, in tal caso non si tratterebbe soltanto di un irreversibile danno ambientale, ma della cancellazione delle basi biologiche e fisiche di un patrimonio culturale antichissimo. Un patrimonio che senza alcun dubbio è componente di rilievo dei "mondi vitali" delle popolazioni mediterranee e contiene tradizioni, linguaggi, simboli e risorse di identità. [...] Il progetto del ponte può soltanto essere definitivamente cancellato, al contrario sarebbe cancellata la memoria del tratto di mare tra Scilla e Cariddi, quello che i nostri figli dovranno ancora chiamare lo Stretto di Messina (...), un luogo simbolico di relazione tra storia e natura, dove la comunità umana da sempre riconosce quel senso concreto della distanza che sola può determinare l'incontro fra le differenze". Così recitava l'appello all'UNESCO lanciato nel 1998 dal Comitato "Tra Scilla e Cariddi" e intitolato *Perché la saggezza prevalga sulla incoscienza*. Lo Stretto di Messina può essere considerato il cuore del Mediterraneo. "Una politica saggia che intenda valorizzare la nostra società, le nostre risorse, il benessere degli abitanti dovrebbe porre l'intangibilità di questo patrimonio unico all'attenzione del mondo e farne il perno di una nuova identità sociale consapevole e fiera della propria ricchezza"¹⁸⁵.

Lo Stretto di Messina rientra senz'altro a pieno titolo nell'ambito dell'importante capacità dell'estetica del paesaggio, di creare e identificare un immaginario collettivo, tale per cui occorrerà sempre domandarsi se la creazione di un ponte sedimentandosi nel corso del tempo nell'immaginario, possa determinare una mutazione del gusto estetico verso il paesaggio¹⁸⁶. La stessa preoccupazione veniva espressa in merito al significato simbolico dell'attraversamento dello Stretto di Messina che, negli anni '60 e '70 era "un punto simbolico di partenza per ogni mèta lontana, il luogo favoloso che segnava il distacco dalla Sicilia nel quale si concentravano memorie di tutte le epoche e timori ancestrali mai sopiti"¹⁸⁷. Secondo lo studioso Riggio, "il Ponte sullo Stretto non è neanche una priorità politica, dato che non sta in cima ai pensieri dei siciliani, né tanto meno dei calabresi, ma il fatto che è stato dimostrato senz'ombra di equivoco è che il ponte da solo non porterebbe alcun rimedio palpabile alle carenze strutturali delle ferrovie siciliane e calabresi; ma neanche il traffico automobilistico né il trasporto gommato pesante guadagnerebbero in maniera consistente". Tutto

¹⁸⁵ Pieroni O., *Otto osservazioni per cercare di capire Salviamo lo Stretto! Perché la saggezza prevalga sulla incoscienza...*, "Il Sole che ride", n. 14, 12 ag. 2002, Roma, pp. 5-7.

¹⁸⁶ Puglisi G., presidente della Commissione Italiana UNESCO, *Atti della Tavola Rotonda nell'ambito del convegno di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio*, Università di Palermo, 2003.

¹⁸⁷ Riggio S., *op. cit.*, 2003.

ciò renderebbe la costruzione del ponte “la realizzazione di un’opera futuristica della tecnica moderna che, a partire dagli anni ’90, si trasforma in metafora di politica oscura guidata dal movimento dei capitali e gestita dal malaffare. [...] Resta da chiedersi quindi che cosa resti del progetto ponte e dell’esperienza socio politica che esso costituisce per noi tutti. La risposta è talmente ovvia da rendere perfino imbarazzante la sua formulazione: tolta la retorica, spogliato dei suoi orpelli, il Ponte di Messina resta un grande imbroglio, un patto, neanche tanto segreto con la ‘ndrangheta che ha tanti debiti arretrati da riscuotere dal nostro Governo. Un’opera che non sarà magari portata a termine, forse neanche iniziata, ma che nelle more della sua realizzazione avrà il potere di distruggere il tessuto urbano di una città e di escludere la messa in cantiere di opere veramente utili ma certamente meno spettacolari e meno appetibili per i detentori del potere e delle risorse economiche”¹⁸⁸.

Dunque, agli inizi del Terzo Millennio, nonostante l’opera fosse stata definita “infrastruttura strategica”, promossa anche dall’Unione Europea, erano numerose le domande di chi si opponeva alla costruzione del ponte: se fosse davvero conveniente per le popolazioni locali un’opera del genere; quanto sarebbe venuto a costare il pedaggio e chi lo avrebbe incassato; se davvero si sarebbero trovate società finanziarie o gruppi economici seri disposti ad affrontare costi crescenti e diseconomie esterne per realizzare un’opera la cui funzionalità già mostrava segni di obsolescenza, a fronte della diminuzione dei costi di trasporto aereo, del potenziamento del traffico navale e degli auspicabili processi (già in atto nei paesi “moderni”) di demotorizzazione privata.

Il particolare periodo politico italiano, attraversato dallo scandalo tangentopoli e dall’emergere di numerose magagne in cui si trovavano coinvolti diversi imprenditori e politici, portava a chiedersi anche da dove sarebbe venuto tutto il cemento necessario a costruire il ponte e chi avrebbe gestito il mercato delle attività estrattive, del cemento, delle costruzioni e degli appalti in un’area caratterizzata da innegabili rischi di infiltrazioni mafiose.

Nei fatti, alla fine degli anni Novanta, non c’era ancora nessun cantiere, ma solo un progetto di massima, che resterà bloccato per altri dieci anni.

¹⁸⁸ Ivi.

3. Oggi un ponte ai blocchi di partenza?

1. Il secondo Governo Amato e i primi pareri al progetto

Dal punto di vista politico l'opera, fortemente voluta dai governi presieduti da Silvio Berlusconi e che infatti già nel 2001, verrà indicata tra le grandi opere nel "Contratto con gli italiani", un contratto simbolico stipulato in occasione delle elezioni politiche svoltesi nel maggio di quell'anno, è stata considerata l'emblema della modernità, un monumento del progresso, il cui valore simbolico è stato ritenuto utile per rimuovere i sensi d'inferiorità dell'Italia.

Nel gennaio del 2000, dopo che erano già stati spesi 140 miliardi per la progettazione, nonostante lo Studio di Impatto Ambientale del 1990 conforme alle prescrizioni fissate dal D.P.C.M. 27/12/88, un coro di voci si levò contro il ponte, mentre il nuovo presidente del Consiglio dei Ministri, Amato dichiarava che solo il Parlamento aveva il potere di annullare la legge (già approvata) per il progetto.

Tab. X - I contrari

I SOGGETTI DEL "NO AL PONTE"	POSIZIONI
Sottosegretario ai Lavori pubblici, Gianni Mattioli	Un impatto ambientale devastante sui territori interessati
Verdi, WWF e Legambiente	Chiesero pubblicamente le dimissioni del presidente del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici Aurelio Misiti che si era detto sicuro circa la realizzazione dell'opera
Ministro dei Lavori Pubblici, Willer Bordon	Il ponte sarebbe "una gigantesca opera inutile"; "Sulla costruzione del Ponte di Messina finora il Governo non ha preso alcuna decisione e ogni giudizio espresso nel frattempo deve ritenersi una valutazione puramente personale" ¹

In seguito alle polemiche che continuavano anche nel nuovo Millennio, il presidente della Regione Calabria Chiaravalloti e Aurelio Misiti, divenuto assessore regionale nella Giunta di centrodestra guidata da Chiaravalloti, si dichiararono disposti a realizzare il ponte insieme alla Regione Sicilia (le

¹ Bordon W., *Sulla costruzione del Ponte di Messina finora il Governo non ha preso alcuna decisione*, "Corriere della Sera", 29 gennaio 2000, p. 24.

due regioni detenevano il 24,50% delle azioni della SdM). Bypassando di fatto le lungaggini statali, il progetto di Chiaravalloti era di rilevare un altro 26,50% delle azioni attualmente in mano all'IRI². Gli assessori delle due amministrazioni regionali, nell'incontro con Giuliano Amato, presentarono un protocollo d'intesa nel quale si intendeva chiedere che il Governo centrale, facendosi da parte, assegnasse di fatto la responsabilità diretta dell'opera alle due regioni meridionali, cosa che, secondo lo stesso Misiti, era un diritto loro riconosciuto dalla "legge Bassanini, che stabilisce che le reti di collegamento appartengono allo Stato, mentre la competenza sui "nodi" spetta alle autorità locali. E cos'è il Ponte sullo Stretto se non il "nodo" in cui converge l'intero sistema d'infrastrutture meridionale?"³. I capitali – 9 mila miliardi – sarebbero stati interamente privati e facilmente reperibili una volta dato l'avvio al progetto, di cui Sicilia e Calabria chiedevano in affidamento al Governo la gestione, ottenendo quindi la maggioranza nella SdM, che avrebbe bandito il concorso internazionale sulla scorta dell'offerta ricevuta e stabilendo i criteri di gestione. Secondo tale ipotesi, erano necessari dieci anni per portare a compimento il ponte: due per la preparazione e otto per la costruzione⁴. Secondo alcuni sostenitori del "sì al ponte", questa era la soluzione più conveniente e più veloce per concludere la lunga vicenda legata allo Stretto di Messina.

Il presidente Ciampi, nel novembre del 2000, sollecitò il dibattito politico verso una soluzione della "questione-ponte": "Bisogna vedere [...] se il ponte serve, e allora bisogna andare incontro a questa scelta. Oppure si dica con franchezza che l'opera non è adatta [...] è il momento di arrivare a una conclusione, a una scelta definitiva". Il presidente indicò, tra l'altro, un soluzione che fosse in grado di coniugare sviluppo e infrastrutture, indicando la via marittima come una delle vie di collegamento da sviluppare attraverso il Tirreno e l'Adriatico, le cosiddette "autostrade del mare"⁵.

Le incessanti critiche mosse dalle associazioni ambientaliste, fautori del "no al ponte", riguardavano anche gli aspetti prettamente economici che l'opera comportava e che, indirettamente, sarebbero ricaduti anche sulla popolazione, considerato anche che quelle opere ancor più necessarie per l'ammodernamento dei trasporti isolani, mancavano del tutto: "Costerà salato l'attraversamento del Ponte sullo Stretto di Messina: oltre 115.000 lire di pedaggio per almeno mezzo secolo. Solo così si potrà rientrare nelle spese (22.000 miliardi di lire) per la sua costruzione [...] E la cifra non tiene conto del fatto che un imprenditore vorrà guadagnare dall'opera e che ci

² Misiti A., in d'Errico E., *Faremo da soli il Ponte sullo Stretto*, "Corriere della Sera", 11 giugno 2000, p. 7.

³ Ivi.

⁴ Ivi.

⁵ *Il presidente a Messina sollecita il Governo a decidere. Ciampi: sul ponte bisogna scegliere*, "Corriere della Sera", 25 novembre 2000, p. 7.

saranno da aggiungere le spese per il personale, l'ordinaria amministrazione e soprattutto gli interessi sull'enorme massa di denaro investita. Intanto le opere davvero necessarie a rendere moderno ed efficiente il sistema dei trasporti al Sud restano ancora sulla carta: per coprire in treno la distanza tra Palermo e Messina occorrono più di tre ore e per far fronte alle carenze strutturali dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, qualcuno propone il senso unico⁶.

Nel frattempo però giunse, nel novembre dello stesso anno, il responso degli advisor nominati dal ministro dei Lavori pubblici. Il parere fu sostanzialmente positivo per quanto riguardava gli aspetti tecnici, ma mostrò qualche riserva il verdetto che riguardava l'impatto ambientale e la compatibilità economica⁷: i costi dell'opera rischiavano di essere troppo elevati rispetto ai vantaggi che ne sarebbero derivati, tanto che gli stessi esperti dell'advisor economico manifestarono qualche riserva sulla necessità di spendere una somma ingente per un'opera controversa e, secondo alcuni, addirittura inutile⁸.

Questa difficile situazione economica fece passare in secondo piano anche il non trascurabile problema dell'impatto ambientale del ponte, tra l'altro evidenziato anche dall'advisor. Di fronte a tali argomentate considerazioni, ci fu chi ribadì l'ingente spesa affrontata ogni anno dalle Ferrovie dello Stato per garantire il trasporto di merci e passeggeri da Reggio a Messina, che veniva stimato in 250 miliardi di lire. E, paradossalmente la prima reazione in senso negativo fu proprio del Governo, nello specifico del ministro delle Politiche comunitarie, il verde Gianni Mattioli, che sostenne l'impossibilità di un giudizio favorevole sul ponte, senza le condizioni per un via libera sull'impatto ambientale. Concordi con il ministro era naturalmente il WWF che, per bocca del suo presidente, ribadì l'inutilità dell'opera e la necessità di "impiegare una parte dei 10 mila miliardi per migliorare le ferrovie siciliane, il sistema stradale e incentivare il cabotaggio".

Il Governo annunciò comunque di lì a poco l'imminente decisione sulla fattibilità del ponte, rilanciando contemporaneamente l'allarme per le infiltrazioni mafiose sui mega-appalti messi in cantiere nel Mezzogiorno e sulle risorse finanziarie rese disponibili con l'"Agenda 2000". Il ministro delle Finanze, Ottaviano Del Turco, a tal proposito ritenne urgente l'istituzione di un sistema di monitoraggio per gli appalti⁹.

⁶ *Ponte sullo Stretto di Messina. Il pedaggio costerà oltre 115.000 lire*, disponibile all'indirizzo: <http://www.legambienteonline.it/news2000/stretto.htm>.

⁷ D'Errico E., *Ponte sullo Stretto, c'è il sì degli esperti*, "Corriere della Sera", 27 novembre 2000, p. 25.

⁸ Rizzo S., *Il Ponte sullo Stretto è costoso, non conviene ai privati*, "Corriere della Sera", 20 dicembre 2000, p. 2.

⁹ Martirano D., *Ponte sullo Stretto, Visco lancia l'allarme mafia «Bisogna vigilare sugli appalti nel Mezzogiorno»*, "Corriere della Sera", 5 dicembre 2000, p. 14.

Tab. XI - Le considerazioni tecnico-finanziarie nella relazione degli advisor (2000)

CONSIDERAZIONI DEGLI ADVISOR (2000)	
La realizzazione del ponte a campata unica sullo Stretto di Messina non costerebbe meno di 9 mila miliardi	6.300 miliardi necessari per costruire l'opera in senso stretto
	2.700 necessari per la realizzazione delle opere accessorie (rampe per arrivare al ponte, gli snodi, gli svincoli e le urbanizzazioni)
Tale importo era largamente superiore rispetto a quello stimato dagli esperti della SdM: 7.200 miliardi. Una valutazione superiore del 25% alle previsioni ufficiali	5.100 miliardi per la costruzione del ponte
	2.000 miliardi per le altre opere
Difficoltà relative al tempo di ammortamento dell'opera	Talmente ampio, da rendere per nulla conveniente un investimento agli occhi dei privati che avrebbero dovuto sostenere l'intera opera. Le cifre sul flusso del traffico eventualmente garantito dal ponte erano considerate notevolmente incerte. La soluzione per la riduzione del tempo di ammortamento avrebbe comportato l'applicazione di pedaggi così elevati da scoraggiare automobilisti e camionisti. Anche ammettendo la presenza di un investitore privato, si sarebbe dovuto effettuare una concessione molto lunga, di almeno 50 anni, mentre la normativa in vigore non contemplava concessioni di durata superiore a 30 anni ¹⁰

Il Governo si riservò fino a metà gennaio dell'anno successivo per le valutazioni conclusive del ministro dei Lavori pubblici, Nerio Nesi e di quello del Tesoro, Vincenzo Visco, in merito alle conclusioni sia dell'advisor tecnico, la Parson transportation, sia del secondo advisor, nominato per l'esame economico e ambientale, ovvero la PriceWaterhouseandCoopers, associata nell'impresa a Certet dell'Università Bocconi, a Sic e Sinora.

Il rilancio delle grandi opere fu però uno dei pilastri più grossi della campagna elettorale di Silvio Berlusconi.

¹⁰ Ivi.

Tab. XII - Il piano delle grandi opere nel programma elettorale di Berlusconi (2000)

LE RISORSE PROMESSE PER IL PIANO SULLE GRANDI OPERE ¹¹	COMPOSIZIONE E DESTINAZIONE
187.500 miliardi	Il 48% messa a disposizione dallo Stato
	Il 34% proveniente dai privati con il metodo del cosiddetto project financing
	Il 18% come contributo dall'Unione Europea
50.000 miliardi	Ferrovie (soprattutto l'alta velocità)
50.000 miliardi	Strade
50.000 miliardi	Riassetto idrogeologico e reti idriche
25.000 miliardi	Servizio metropolitano in varie città italiane
9.000 miliardi	Ponte

Nel gennaio del 2001, i ministri del Tesoro e dei Lavori pubblici illustrarono le conclusioni contenute nei rapporti degli advisor incaricati di esaminare i problemi tecnici e finanziari e nelle relazioni degli esperti dei Ministeri: Gaetano Fontana per i Lavori pubblici e Fabrizio Barca del Tesoro. Si trattò sostanzialmente di una presentazione tecnica dei vantaggi e delle difficoltà, soprattutto di ordine economico, per la realizzazione del collegamento stabile fra la Calabria e la Sicilia, nella quale, pur con la massima considerazione e condivisione delle perplessità espresse dagli advisor, l'orientamento appariva ampiamente possibilista.

Il ponte venne considerato tecnicamente realizzabile e, per alcuni aspetti, addirittura preferibile rispetto alle ipotesi alternative, come quella di puntare sullo sviluppo "multimodale", potenziando il trasporto marittimo nell'area.

Tab. XIII - Le conclusioni tecnico-finanziarie nelle relazioni degli esperti dei Ministeri per i Lavori pubblici e del Tesoro.

LE CONCLUSIONI DEGLI ADVISOR	
Punti di forza	Punti di debolezza
Il ponte potenzialmente pronto entro il 2012	Aumento delle stime iniziali di costo: necessari altri 10.828 miliardi. Agli oltre 9 mila miliardi necessari per l'opera, si dovevano sommare infatti gli oneri finanziari in quanto, secondo il gruppo di advisor che ha fatto la stima, il contributo statale non avrebbe potuto essere inferiore a 6.561 miliardi, cioè al 60% del totale.

¹¹ Rizzo S., *Grandi opere nel cassetto per 187.000 miliardi*, "Corriere della Sera", 20 dicembre 2000, p. 2.

<p>Pedaggi per coloro che vi transiterebbero: gli automobilisti pagherebbero in media 21.000 lire e i passeggeri dei treni 10.000 lire di tariffa</p>	<p>Stime molto basse dei volumi previsti di traffico: 100 mila veicoli nell'anno 2002, con un calo nel 2032 a 18.500 veicoli.</p>
<p>Riduzione del tempo di attraversamento dello stretto da 2 ore e mezzo a 45 minuti</p>	<p>Ponte destinato "a restare fortemente sottoutilizzato dal traffico stradale". "Le tendenze del traffico non verranno significativamente modificate dalla disponibilità del ponte come itinerario alternativo: è questa la principale ragione per cui l'utilizzo del ponte come itinerario alternativo rimane modesto"¹². "Il grado di utilizzo medio del ponte sul versante stradale sarà estremamente limitato anche dopo vent'anni di attività. Il progetto ponte non altera significativamente con la sua esistenza il forte favore del mercato per i trasporti via mare e via aereo né gode di un mercato sufficientemente ampio"¹³.</p> <p>Limitato indotto occupazionale: "di entità limitata sono gli effetti occupazionali diretti...e in ogni caso più elevati (oltre 1000 occupati in più) a regime quelli della prospettiva multimodale"¹⁴.</p> <p>Incisivo impatto ambientale: "l'impatto maggiore dell'opera ci sarebbe nella fase di costruzione sull'ambiente terrestre (idrico, geomorfologico, naturalistico) per via dell'entità delle aree di cantiere e accessorie (cave, discariche), dell'entità delle aree di sostegno del ponte (aree di escavazione e gestione degli inerti); per le opere di fondazione della torre e del viadotto Pantano sul lato della Sicilia, che coinvolgono l'area dei laghi di Faro e Ganzirri, interessata da provvedimenti di tutela (Zona di Protezione Speciale) e iniziative di recupero ambientali. Nella fase di esercizio, il manufatto ponte ha effetti negativi rispetto all'importanza ornitologica dello stretto, in particolare per quanto riguarda il profilo delle correnti migratorie, e rispetto alle interferenze visive e di inquinamento acustico e atmosferico"¹⁵.</p>

¹² Ministero dei LL.PP.,Di.Co.Ter.: "Collegamento Sicilia-Continente", consegna dell'Executive Summary predisposto dall'Advisor, 15 gennaio 2001, Relazione di accompagnamento redatta dalla Amministrazione, p. 7.

¹³ Ibidem, p. 11.

¹⁴ Mattioli G. (a cura di), *Il Ponte sullo Stretto*, disponibile all'indirizzo: www.movimentoecologista.org/assem_blea2002/Ponte_stretto.shtml

¹⁵ Dalla Relazione Tesoro e Lavori Pubblici, 15 gennaio 2001, in, Corso A., *Il ponte e gli uccelli. L'impatto che avrà il Ponte sullo Stretto di Messina dal punto di vista ornitologico*, Quaderni di Birdwatching, disponibile all'indirizzo: www.promisland.it, 16 giugno 2002.

Al di là di tutte queste considerazioni di carattere ambientale e tecnico-finanziario, che sembrarono non incidere sulla propensione politica alla costruzione del ponte, il problema principale venne da più parti considerato quello dell'incidenza economica dell'opera nelle casse dello Stato: l'onere economico massimo che si poteva sostenere era compreso fra 2 mila miliardi (costo della soluzione alternativa al ponte) e 5.400 miliardi, pari al 50% del costo dell'opera. Tuttavia l'opinione del ministro del Tesoro Visco era che lo Stato non avrebbe comunque potuto finanziare più del 40% dell'opera e che il restante 60% era da reperire presso finanziatori privati; inoltre si pensava di rivedere l'ostacolo economico attraverso un rinnovo della concessione trentennale, in quanto gli advisor avevano fatto presente che il costo del ponte non sarebbe stato ammortizzabile nei 30 anni che la legge Merloni stabiliva come durata massima delle concessioni.

Un altro dei problemi principali verso una soluzione definitiva al problema dello Stretto di Messina, era di carattere essenzialmente politico, laddove all'interno della maggioranza di Governo, si riscontrava una netta opposizione all'idea del ponte¹⁶.

All'interno di tale fase di stallo, i Verdi sostennero che le relazioni presentate non potevano che far propendere verso le soluzioni alternative al ponte e Legambiente chiese addirittura lo scioglimento della SdM che invece, nelle opinioni di Barca e Fontana, avrebbe dovuto avere un ruolo più ampio, non soltanto di "aggiudicatrice dei lavori" ma anche "di regia complessiva di rigenerazione dell'intero bacino territoriale": insomma avrebbe dovuto assumere il ruolo di "authority dello stretto", secondo le parole del presidente della stessa società Calarco il quale, nel frattempo, dichiarò che una volta chiusa la procedura, avrebbe consegnato le proprie dimissioni.

Nei fatti però, la partita politica restava ancora aperta, sospesa tra un giudizio che non era né "sì" né "no"¹⁷ e immersa nelle polemiche politiche tra maggioranza e opposizione e all'interno della stessa maggioranza, soprattutto in merito alla mancanza di una vera e propria relazione tecnica sugli aspetti strutturali¹⁸, anche perché non sembrò venire dall'advisor una valutazione a sostegno del progetto e Giuliano Amato, nonostante la furiosa pressione di Nesi, concluse che il Governo (il successivo) avrebbe fatto bene ad aggiungere agli elementi di giudizio, sui quali basare la decisione,

¹⁶ Rizzo S., *Ponte sullo Stretto di Messina. Si punta ai fondi dei privati per coprire il 60% della spesa*, "Corriere della Sera", 23 gennaio 2001, p. 31

¹⁷ Rizzo S., *Messina, 11 anni per il ponte*, "Corriere della Sera", 24 gennaio 2001, p. 19.

¹⁸ Il rapporto di Fontana e Barca riguardava solo lo studio sulle tematiche ambientali ed economiche elaborato da uno dei due advisor (PriceWaterhouse-Sintra-Net-Certet); un secondo advisor (Steinman-Parson transportation) era stato incaricato di esaminare gli aspetti tecnico strutturali del progetto. Proprio tali risultati dovevano ancora essere presentati. Rizzo S., *Ponte sullo Stretto: lo studio è incompleto. E Amato rinvia l'esame*, "Corriere della Sera", 27 gennaio 2001, p. 19.

un'accurata ricognizione nel capitale privato per saggiare le disponibilità del mercato.

Le imminenti elezioni politiche spinsero anche il candidato premier del centrosinistra Rutelli, a prendere una posizione in merito alla “questione ponte”, che lui intendeva risolvere inquadrando l’opera in un maxi-piano di opere pubbliche: 36 mila miliardi in dieci anni per rifare porti, aeroporti, strade, autostrade e ferrovie. L’obiettivo dichiarato fu quello di “rompere lo storico isolamento del Mezzogiorno” attraverso un complesso di infrastrutture, alcune delle quali giudicate dai Verdi e dalle associazioni ambientaliste necessarie, anche se il ministro verde Mattioli citò dati europei per sostenere che se il problema era incrementare il trasporto merci tra Sicilia e Continente, sarebbe costato molto meno investire su navi e aerei¹⁹. Il candidato premier criticò la “Legge Obiettivo sulle opere pubbliche” promessa da Berlusconi definendola un “Libro dei sogni” altamente incostituzionale in quanto scavalcava le competenze dei singoli enti locali e, dal canto suo, prometteva attente procedure di impatto ambientale sull’opera che avrebbe dovuto essere completata in dieci anni e per la cui realizzazione si prevedevano 17 mila nuovi posti di lavoro in 7 anni (50 mila grazie all’indotto) e 10.000 miliardi di spesa²⁰.

Nell’aprile del 2001 il presidente del Consiglio Giuliano Amato giunse ad una soluzione di compromesso che fu votata all’unanimità dal Consiglio, secondo la quale il Governo si impegnava a stanziare 4.600 miliardi per finanziare le cosiddette “opere invariante”, cioè le infrastrutture di accompagnamento al ponte (svincoli, raddoppi stradali in Sicilia e in Calabria), mentre i ministri del Tesoro (Vincenzo Visco) e dei Lavori pubblici (Nesi) avrebbero avviato la verifica delle disponibilità nel mercato, cercando entro 60 giorni imprenditori e investitori privati (sostanzialmente banche) pronti a versare 5.000 miliardi di fondi. Gli altri 5.000 miliardi sarebbero venuti dallo Stato²¹.

2. I progetti delle grandi opere del secondo Governo Berlusconi

L’11 giugno 2001 entrò però in carica, una volta vinte le elezioni, il Governo Berlusconi II, il cui punto principale di programma era quello di varare nel successivo Dpef 10.000 miliardi per la realizzazione delle prime grandi opere.

¹⁹ Saulino F., *Ponte di Messina, Rutelli non convince i Verdi*, “Corriere della Sera”, 25 febbraio 2001, p. 11.

²⁰ Ivi.

²¹ Sarcina G., *Sì al Ponte di Messina, ma a metà con i privati*, “Corriere della Sera”, 19 aprile 2001, p. 5.

LE SEI GRANDI OPERE PREVISTE NEL DPEF DEL GOVERNO BERLUSCONI II ²²
<ol style="list-style-type: none">1. Il sistema Mose a Venezia contro l'acqua alta;2. La costruzione di una bretella al casello autostradale di Mestre;3. Il restauro del Teatro La Fenice;4. La Variante di valico sull'Appennino tosco-emiliano;5. Il potenziamento della Salerno-Reggio Calabria;6. L'inizio dei lavori per il ponte. Lungo 3,6 chilometri, il costo previsto dall'ultima bozza era superiore di 9.000 miliardi, con una percentuale del 48% coperta dallo Stato, il 34% – circa un terzo delle spese – a carico di capitali privati con il metodo del project financing, infine il 18% sotto forma di finanziamenti provenienti dall'Unione Europea²³.

Per realizzare l'opera simbolo del suo programma di Governo, Berlusconi incominciò quindi una serie di incontri con i rappresentanti di diversi gruppi bancari per ottenere, proprio da coloro che avrebbero dovuto mettere i soldi con il metodo del project financing, le risposte ai quesiti più importanti sul ponte. Nel frattempo i ministri Visco e Tremonti si orientarono in direzione di una gara internazionale per il reperimento delle risorse per finanziare l'opera: si trattò sostanzialmente di un appalto da 206 milioni di euro che apriva la competizione per l'affidamento della costruzione e la concessione di gestione.

Intanto l'advisor Gallo & C, banca d'affari del gruppo Meliorbanca, incaricato di sondare la disponibilità dei privati, in collaborazione con la commissione mista Tesoro-Infrastrutture, ricevette 18 manifestazioni d'interesse per il project financing, il piano di finanziamento del progetto. Tutti i gruppi interpellati erano convinti che il ponte, a certe condizioni e con determinate garanzie, fosse finanziabile e ben otto gruppi finanziari si dissero addirittura pronti a concorrere a un eventuale bando di gara in tempi brevi, pur chiedendo di rivedere la legge Merloni, per alzare oltre il 50% il tetto imposto alla partecipazione dello Stato alla spesa e allungare oltre 30 anni la durata della concessione di gestione.²⁴

²² Sarcina G., *Diecimila miliardi per il via alle grandi opere*, "Corriere della Sera", 19 giugno 2001, p. 2.

²³ Di Caro P., *Grandi opere, Berlusconi comincia dal Sud*, "Corriere della Sera", 27 agosto 2001, p. 3.

²⁴ Scagliarini R., *Avanti, signori sul ponte c'è posto*, settimanale "Corriere Economia", 15 ottobre 2001, p. 8.

Scheda 2 - I gruppi finanziari interessati al bando di gara

GRUPPI FINANZIARI CHE MANIFESTARONO INTERESSE AL BANDO DI GARA	
-	La cordata capeggiata da Banca Opi: San Paolo-Imi, Caisse des Depots, Bank Of America, Royal Bank of Scotland e Mediocredito Centrale;
-	La cordata del gruppo Intesa: Mediobanca, Bnl, Kpmg e Banca Popolare di Milano;
-	Abn-Amro;
-	La Cofiri di Gilberto Gabrielli;
-	Deutsche Bank;
-	Bank Gesellschaft Berlin;
-	Gruppo Condotte Acque;
-	Salini Costruzioni.

Ma anche nella nuova maggioranza emersero dei contrasti. Il ministro dell'Ambiente, Altero Matteoli, si disse pronto a bocciare il piano per le grandi opere strategiche che il collega dei Trasporti, Pietro Lunardi, stava per presentare al CIPE, Comitato interministeriale per la politica economica. Matteoli puntava sia alla salvaguardia dello strumento della "Valutazione d'Impatto Ambientale" (VIA), il pre-esame dei progetti che egli chiedeva di applicare sin dai progetti di massima, sia a sostenere come "ineludibile" la scelta del trasporto su ferro rispetto a quello su strada, compresa l'alta velocità: "Se realizziamo grandi vie di comunicazione veloce per i passeggeri, si liberano le linee per le merci e tutti sentiranno molto meno il bisogno di realizzare più autostrade".²⁵

La "Legge Obiettivo sulle Grandi Opere" (n. 443/2001) fu comunque approvata dal Senato nel dicembre del 2001, sbloccando di fatto un programma che prevedeva ben 80 opere pubbliche, una spesa di 236.000 miliardi in dieci anni e una creazione di 350-400 mila posti di lavoro, escluso l'indotto, in cinque anni²⁶.

Il 21 dicembre 2001 il CIPE approvò l'elenco delle opere che rientravano nella Legge Obiettivo consentendo di passare – di fatto solo nelle intenzioni del ministro delle Infrastrutture Lunardi – alla progettualità vera e propria di un ponte che aveva una spesa prevista di 9.600 miliardi²⁷.

Nonostante le parole del ministro dell'Ambiente che si riprometteva di vigilare sull'impatto ambientale, tutte le associazioni ambientaliste dichia-

²⁵ Baccaro A., *Grandi opere, Matteoli frena Lunardi*, "Corriere della Sera", 22 novembre 2001, p. 18.

²⁶ Baccaro A. *Infrastrutture, cantieri per 236 mila miliardi*, "Corriere della Sera", 7 dicembre 2001, p. 27.

²⁷ Rizzo S., *Grandi opere, via al piano del Governo*, "Corriere della Sera", 21 dicembre 2001, p. 29.

rarono battaglia e l'intenzione di fare ricorsi alla Corte Europea e Costituzionale in merito alla Legge Obiettivo²⁸.

A complicare ancora di più le cose c'era – e tutt'oggi c'è – l'inquietante preoccupazione che la mafia potesse mettere le mani su 4 mila miliardi, una cifra quattro volte superiore a quella a rischio (1.000 miliardi) nel caso in cui si fosse scelta l'ipotesi alternativa molto meno costosa del ponte (2.040 miliardi). Proprio sul tema delle infiltrazioni mafiose, scatenò una vera e propria bufera la frase pronunciata nel corso della trasmissione televisiva Sciuscià, dal presidente della società per l'edificazione del ponte, Calarco: "Se la mafia è in grado di costruire il Ponte sullo Stretto, benvenuta mafia". Mentre da una parte si sosteneva che questa fosse solo una battuta pronunciata per criticare la faziosità del programma, "reo" di criminalizzare il ponte, altri ribattevano sostenendo l'assoluta incompatibilità dei ruoli di editore, di direttore e di presidente di ente pubblico rivestiti da Calarco, e chiedendo un intervento della Commissione Antimafia. Il presidente della Commissione, Giuseppe Lumia, affermò la gravità delle parole di Calarco: "Calarco non può rimanere a presiedere la società: quanto da lui sostenuto rende il suo ruolo del tutto inaffidabile"²⁹.

Del resto sembrò evidente, almeno all'apparenza, la volontà politica di tutelare l'opera dello Stretto di Messina da eventuali incursioni malavitose; lo stesso ministro dei Lavori Pubblici chiese che nello studio degli advisor sulle opere migliorative dei collegamenti Sicilia-Continente (il progetto del ponte e l'alternativa del sistema multimodale), fossero introdotti elementi idonei ad apprezzare le possibili conseguenze, in termini di eventuale incremento o decremento delle occasioni malavitose, delle diverse scelte, nonché indicazioni relative alle azioni di contrasto necessarie da mettere in atto.

Rocco Sciarrone, sociologo e professore di sociologia generale all'Università di Torino, propose un'attenta disamina³⁰ delle caratteristiche del contesto nel quale l'opera sarebbe stata realizzata, un'area, quella dello stretto, nella quale operano "le più potenti organizzazioni mafiose italiane (Cosa Nostra e 'ndrangheta) [...] si sta parlando di una zona in cui le attività criminali non hanno carattere di episodicità, ma sono strutturate e coordinate a livello organizzativo, e quindi realizzate con sistematicità"³¹ [...]. Nelle zone ad alta densità mafiosa, attività essenziali per i cantieri di co-

²⁸ Baccaro A., *Ponte sullo Stretto, il Governo dà via libera*, "Corriere della Sera", 22 dicembre 2001, p. 25.

²⁹ Calabrò M. A., *Ponte di Messina, bufera su Calarco: «Se la mafia ci aiuta sarà benvenuta»*, "Corriere della Sera", 1 febbraio 2001, p. 18.

³⁰ Sciarrone R., *E la mafia starà a guardare? Il rischio criminalità*, riv. "Meridiana. Rivista di storia e scienze sociali", n. 41, volume II, Donzelli Editore, Roma 2001, pp. 165-186. Disponibile all'indirizzo: www.terrelibere.org/noPonte/index.php?y=inc&lin=sciarrone.htm

³¹ Becchi A., *Criminalità organizzata. Paradigmi e scenari delle organizzazioni mafiose in Italia*, Donzelli, Roma 2000, pp. 40-1, in Sciarrone R., *Op. cit.*, 2001.

struzione, come movimenti terra, trasporti, forniture di materiali inerti e calcestruzzi, sono spesso svolte da imprese mafiose o controllate dalla mafia. Rispetto al rischio di una eventuale infiltrazione della criminalità organizzata, la prima osservazione da fare è relativa alla spesa complessivamente preventivata (9400 miliardi di lire pari a 4,85 miliardi di euro). Il riferimento non è solo all'ingente somma prevista, che ovviamente esercita un notevole effetto di richiamo sull'imprenditorialità, sia essa legale o illegale, ma al fatto che si tratta di una soluzione concentrata a livello territoriale. Ciò si accompagna inevitabilmente a una concentrazione finanziaria degli investimenti previsti. Date l'entità della spesa e le caratteristiche delle organizzazioni criminali presenti sul territorio, esistono buone ragioni per ipotizzare che queste ultime cercheranno di trarne profitto [...] occorre innanzitutto distinguere la costruzione del manufatto vero e proprio dalle infrastrutture di servizio. Il rischio rappresentato dalla criminalità organizzata varia infatti a seconda delle diverse fasi di realizzazione, delle caratteristiche degli interventi e dei diversi tipi di infrastrutture. [...] Il rischio criminalità è presente e certamente più evidente [nell'ambito] delle infrastrutture di collegamento e di accesso [...], di servizio [...], dei servizi ai cantieri”³².

Sciarrone propose anche un'ipotesi per fronteggiare il rischio criminalità nell'ambito del progetto del ponte, ovvero quello della “creazione di una task force guidata da magistrati che opererebbero come aggiunti presso le Direzioni Distrettuali Antimafia di Messina e Reggio Calabria, coordinati dalla Direzione Nazionale Antimafia e coadiuvati da un apposito nucleo della Direzione Investigativa Antimafia, allo scopo di compiere una sistematica attività di indagini di prevenzione nei confronti di tutti i soggetti economici impegnati nell'opera. In tale prospettiva, sarebbero necessari controllo preventivi e in itinere accurati e puntuali. Si potrebbe quindi approntare un sistema appropriato di «sensori» per monitorare le diverse fasi di esecuzione dell'opera e garantire la massima trasparenza delle stesse. Tutto questo in un quadro caratterizzato da precisi criteri di attribuzione e riconoscimento delle responsabilità per ogni segmento di attività”³³.

Eppure, i favorevoli alla realizzazione al ponte guardavano alla componente mafiosa proprio come un motivo in più alla base della necessità di costruire l'opera, come dire che non farlo vorrebbe dire arrendersi alla criminalità senza combattere, senza far vedere la forza dello Stato contro la mafia e la 'ndrangheta. Scrive Giuseppe Cruciani, giornalista e scrittore di un recentissimo volume dal titolo, esemplificativo, *Questo ponte s'ha da fare*: “nessuno nega che il problema sia enorme, che le opere pubbliche vengano infiltrate dalla criminalità [...] Ma questo comporta forse l'interruzione degli investimenti nelle zone dove imperversano 'ndrangheta e Cosa nostra? O rinunciare allo sviluppo per timore dei mafiosi? [...] D'altra

³² Sciarrone R., *op. cit.*, 2001.

³³ *Ibidem*.

parte, la criminalità prospera dove c'è la ricchezza ma anche nelle zone sottosviluppate³⁴. Ma lo Stato ha altre vie per combattere tali organizzazioni criminali, dei metodi che non comportano spese enormi, un impatto incontrollabile sul territorio e l'attivazione massiccia della criminalità.

Le tensioni che ruotavano attorno all'ipotesi di costruzione del ponte, non impedirono al Premier Silvio Berlusconi di rilanciare con forza, all'inizio del 2002³⁵, la volontà del Governo di portare a compimento l'opera.

Nel marzo del 2002 le votazioni alla Camera sul disegno di legge collegato alla finanziaria per le infrastrutture, furono caratterizzate da polemiche legate alla volontà del Governo di far approvare il collegato al più presto per rendere operativa la Legge Obiettivo, in quanto il provvedimento in questione conteneva infatti le norme in grado di mettere in moto i finanziamenti necessari a far partire il piano delle grandi infrastrutture presente nel programma elettorale di Berlusconi. Fra gli articoli da sottoporre al Senato vi erano anche le modifiche alla cosiddetta Legge Merloni, tra cui l'abolizione di quel limite trentennale alle concessioni pubbliche, considerato dalle forze politiche e imprenditoriali favorevoli, il principale ostacolo alla realizzazione del ponte³⁶.

In concomitanza con l'avanzare in ambito politico dell'idea e mentre non cessava nemmeno il dibattito scientifico in merito al progetto, non mancavano osservazioni di carattere socio-economico sul ruolo da attribuire al ponte in relazione al ruolo nuovo che si voleva dare al Meridione d'Italia, ovvero quello di "un Nord di un'area mediterranea che vuole collegarsi, attraverso il Nord d'Italia, con un'area europea [...]". In quest'ottica la Sicilia e la Calabria assumerebbero un ruolo centrale, avendo enormi possibilità di sviluppo³⁷. I sostenitori dell'opera vedevano nel ponte, il mezzo per "realizzare un reale salto di qualità nella urbanizzazione del territorio, creando una vera area metropolitana [...]". Esso non sarebbe quindi un mero simbolo, ma anche uno strumento concreto per segnare la svolta nella strategia meridionale³⁸.

³⁴ Cruciani G., *Questo ponte s'ha da fare. Lo Stretto di Messina e le opere incompiute che bloccano l'Italia*, Rizzoli, Milano, 2009, p. 16-17.

³⁵ Il 1 gennaio 2002, entrata in vigore dell'euro.

³⁶ R. R., *Infrastrutture, sì della Camera Corsie più veloci per le opere*, "Corriere della Sera", 13 marzo 2002, p. 27.

³⁷ De Michelis G., *Intervista a Gianni De Michelis. Una grande opportunità di progresso*, 28 marzo 2002, in, Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, 2004, p. 27.

³⁸ *Ibidem*, pp. 28-29.

Tab. XIV - Le diverse opinioni sulla fattibilità del progetto del ponte

CONSIDERAZIONI SULLA FATTIBILITÀ DEL PROGETTO	
I soggetti	Le posizioni
Geologi dell'Enea Fabrizio Antonioli, Stefano Sylos Labini, Luigi Ferranti ed enti italiani e stranieri	Tesi di un'instabilità naturale dello stretto a causa delle "insidie naturali" presenti nei luoghi in cui si pensava di far sorgere il ponte: i sollevamenti verticali del suolo e gli spostamenti orizzontali. Nell'ambito di un progetto chiamato "Sicilcoste", l'Enea svolse un lavoro mirato "a rintracciare situazioni come grotte e solchi di battente marino in cui i segni del sollevamento in corso sono così evidenti che, ricorrendo ai metodi di datazione al radiocarbonio, si può misurarne il tasso annuo. [Il risultato è stato che a] Scilla, la costa della Calabria si solleva di circa 1,5 centimetri ogni decennio. A Ganzirri, in Sicilia, il sollevamento è più modesto: 0,4 centimetri ogni decennio" ³⁹ . Inoltre, attraverso un sistema Gps (Global Positioning System), gestito da una rete di satelliti artificiali, i ricercatori giunsero alla determinazione degli spostamenti orizzontali che affliggono le coste dello stretto, nello specifico la Sicilia Orientale verso Nord-Ovest e della Calabria Meridionale verso Nord o Nord-Est, con il risultato di una divergenza dei due estremi dello stretto dell'ordine di un metro ogni secolo ⁴⁰ . Dalle prime indagini furono rilevati sia i movimenti verticali fra le due sponde "differenziali, cioè più marcati sulle coste calabre e meno in quelle sicule, sia quelli orizzontali, di allontanamento delle due sponde, che sono ben più consistenti e che potrebbero causare problemi per la tenuta del ponte nel corso del tempo" ⁴¹ .
Pietro Ciucci, amministratore delegato della SdM	Gli spostamenti tettonici previsti dall'Enea avrebbero determinato un impatto ininfluenza sulla sicurezza del ponte, in quanto i giunti per la ferrovia erano in grado di assorbire oscillazioni pari complessivamente a 6,80 metri, ampiamente superiori, quindi, a quelle previste dagli esperti dell'Enea. I progettisti avevano inoltre tenuto conto del rischio sismico tanto che l'opera sarebbe stata realizzata in modo da resistere ad un terremoto fino a 7,2 gradi della scala Richter, superiore a quello verificatosi nel 1908.
Arturo Aloni, presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Messina	Sostenne che erano numerosi i problemi connessi alla costruzione del ponte, a partire soprattutto dall'impatto sulle due zone interessate, Torre Faro da un lato e Villa San Giovanni dall'altro, causati dagli espropri e dalle case distrutte. Nonostante ciò, egli giudicò il ponte l'occasione per fare di Messina una città realmente turistica e proficuamente industriale. Una buona organizzazione, grazie alle modifiche del Piano Regolatore e ai fondi di Agenda 2000, avrebbe reso il ponte una vera ricchezza per Messina e per tutta la Sicilia, in grado di creare delle grosse economie, solo a condizione che

³⁹ Antonioli F., in, Foresta M. F., *Ponte sullo Stretto, nuovi rischi*, "Corriere della Sera", 19 marzo 2002, p. 20.

⁴⁰ Ferranti L., Foresta M. F., *Op. cit.*, 2002.

⁴¹ Ibidem.

	esso fosse accompagnato dal miglioramento di tutte le autostrade della Sicilia, ad esempio la Messina-Palermo fino ad Agrigento e la Salerno-Reggio Calabria ⁴² .
--	--

I sostenitori dell'opera ribattevano dunque alle critiche in merito alla fattibilità scientifica, tecnica ed economica del ponte, sostenendo che avrebbe potuto colmare i gap di sviluppo solo se si fosse guardato ad esso non come semplice infrastruttura, ma come elemento da collegare ad un programma organico di sviluppo in grado di promuovere un ammodernamento di mentalità e innestare, quindi, trend positivi⁴³.

A livello istituzionale, nonostante la profonda convinzione della maggioranza circa l'incredibile svolta positiva che il ponte avrebbe avuto sul Sud Italia, non sembrò facilmente risolvibile la questione delle modalità con cui portare avanti il progetto di realizzazione del ponte e, in generale, delle grandi opere pubbliche inserite nella Legge Obiettivo. Un punto di scontro molto forte tra i Ministeri dei Lavori pubblici e quello dell'Ambiente era rappresentato dalla natura del VIA – il documento di Valutazione d'Impatto Ambientale – che attua una preventiva verifica degli effetti sul territorio di opere pubbliche come il ponte.

Ciascuno dei dicasteri approntò una riforma del procedimento giudicato dal Governo troppo lungo e complicato e, in particolare, il decreto legislativo di Lunardi venne contestato dalle associazioni ambientaliste – Legambiente, WWF, Italianostra, Fai, Greenpeace – in quanto avrebbe comportato la sostituzione della VIA con una semplice istruttoria sul progetto preliminare a cura dei Ministeri dell'Ambiente e dei Beni culturali cui veniva comunque lasciato un ruolo marginale. Il testo di Matteoli invece, attraverso una successiva intesa con Lunardi, si riprometteva di lasciare “intatti i compiti istruttori riservati alla VIA, [inserendo] controlli successivi sul rispetto delle prescrizioni ministeriali”, anche se un eventuale progetto, una volta approvato dal CIPE a maggioranza, avrebbe anche potuto non tener conto delle obiezioni dei dicasteri⁴⁴.

3. Le critiche al piano della società Stretto di Messina SpA

Il 4 maggio 2002 fu dunque dato il “via libera” alla Legge Obiettivo e il ministro delle Infrastrutture Lunardi – che nel 2001 finì nella bufera quando affermò che con la mafia e camorra bisognava comunque convivere – si af-

⁴² Alonci A., *Intervista a Arturo Alonci. Lo sviluppo corre sul mare*, 6.04.2002, in, Cristiano R., *op. cit.*, 2004, p. 32.

⁴³ Garofalo E., *Intervista a Enzo Garofalo. Infrastruttura per far crescere la Sicilia*, 24.05.2002, in, Cristiano R., *op. cit.*, 2004, p. 47.

⁴⁴ Baccaro A., *Grandi opere pubbliche e impatto sull' ambiente. Matteoli contro Lunardi*, “Corriere della Sera”, 11 aprile 2002, p. 22.

frettò a precisare che nella legge era previsto un monitoraggio costante sulla regolarità dei lavori nei cantieri, degli appalti, dei subappalti. Con l'approvazione del decreto legislativo da parte del Consiglio dei Ministri, il ministro diede l'avvio al programma delle grandi opere da 47,5 miliardi di euro solo per il primo triennio, con i lavori per il Ponte sullo Stretto pronti a partire da lì a 36 mesi⁴⁵.

Per quanto riguardava gli investimenti nelle Regioni, sul fronte calabrese si intendeva operare attraverso un piano di azione più ampio, con l'impiego di 15 miliardi di euro per i successivi dieci anni, volti al potenziamento delle infrastrutture stradali, e di 300 milioni di euro per interventi migliorativi sulle reti idriche della Regione Calabria, il cui presidente Chiaravalloti ribadì la volontà della regione di partecipare con capitali pubblici e con partner regionali privati sia all'opera di progettazione che a quella successiva di costruzione del ponte, ribadendo che secondo lui la realizzazione del ponte non escludeva le altre opportunità di trasporto già esistenti, creando semmai una complementarietà tra le diverse forme.

Nel frattempo fu rivisto l'organico della società concessionaria. A capo della SdM furono nominati: presidente, Giuseppe Zamberletti, già ex ministro della Protezione civile e presidente dell'Igi, l'istituto espressione dei grandi costruttori; amministratore delegato, Pietro Ciucci, direttore generale dell'IRI; mentre l'ex presidente Nino Calarco divenne presidente onorario. Silvio Berlusconi e il ministro delle Infrastrutture, insieme ai nuovi vertici della concessionaria dell'opera, garantirono che la prima pietra del ponte sarebbe stata posata entro la fine del 2004 e che per il 2010 sarebbe stato aperto al traffico di automobili e treni⁴⁶, grazie alla disponibilità di fondi reperiti con la tecnica del project financing e grazie all'ipotesi della possibilità di attingere ai soldi dell'IRI in liquidazione, di cui era stata decisa la fusione in Fintecna⁴⁷, tra l'altro proprietaria della SdM al 51%.

“Il ricorso ai fondi dell'IRI avrebbe una serie di vantaggi: infatti, nonostante le difficoltà della finanza pubblica, i soldi sarebbero concretamente disponibili, dal momento che l'IRI in liquidazione (e cioè Fintecna) ha in tasca più di tre miliardi di euro e, siccome sono fuori dal bilancio dello Stato, non incidono nemmeno sui parametri del Patto di stabilità europeo. Per di più, il ricorso ai fondi dell'IRI risulterebbe per lo Stato certamente meno costoso del ricorso al finanziamento dei privati, a fronte di un rientro dell'investimento così lontano nel tempo”⁴⁸.

⁴⁵ Baccaro A., *Per le grandi opere 47 miliardi in tre anni*, “Corriere della Sera”, 5 maggio 2002, p. 21.

⁴⁶ Rizzo S., *Il Ponte sullo Stretto si farà: nel 2004 via alla costruzione*, “Corriere della Sera”, 7 giugno 2002, p. 1.

⁴⁷ Rizzo S., *Ponte sullo Stretto, 3 miliardi dall'IRI*, “Corriere della Sera”, 31 ottobre 2002, p. 27.

⁴⁸ Ivi.

Tab. XV - Le caratteristiche del progetto preliminare del ponte

DATI DEL PROGETTO DI MASSIMA DEL PONTE	
Caratteristiche tecniche	Lungo 3.360 metri e dal peso di 97mila tonnellate, sarebbe sorretto da due torri a quattro pilastri di 390 metri e su di esso verrebbero ricavate tre corsie autostradali per ogni senso di marcia (sulle quali viaggiare alla velocità massima di 90 chilometri orari) e due binari ferroviari (velocità massima di 130 chilometri all'ora).
Programma operativo tracciato dal comitato scientifico	<ul style="list-style-type: none"> - progetto preliminare dotato degli elementi per la via e la localizzazione urbanistica entro il terzo trimestre 2002; - Approvazione del progetto da parte del CIPE entro il primo trimestre 2003; - Progetto per la gara di concessione entro il primo trimestre 2003; - Gara di aggiudicazione Concessione entro il 2003. Da questo punto in poi la società Stretto esercita solo Alta Sorveglianza. - Redazione progetto definitivo entro il primo semestre 2004; - Approvazione progetto da parte del CIPE entro il 2004; - Avvio lavori entro marzo 2005, con progetto esecutivo avviato nel secondo semestre 2004.
Costo dell'opera	Secondo le stime indicate dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sarebbe ammontato a circa 9000 miliardi di lire (circa 4 miliardi e mezzo di euro) con l'apporto di capitali privati per il 50%.
Le competenze	Nel contesto di un progetto così complesso, il quadro delle competenze da assumere era così rappresentato: la SdM avrebbe avuto la responsabilità tecnica; il ministro delle Infrastrutture nominò anche un commissario, l'ingegnere Remo Calzona; poi c'era il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, presieduto da Aurelio Misi, assessore ai Lavori pubblici della Regione Calabria, da sempre interessato alla concreta realizzazione del ponte; infine la società Infrastrutture SpA, guidata dal ragioniere generale dello Stato, Andrea Monorchio, che avrebbe dovuto occuparsi dei finanziamenti ⁴⁹ .

In relazione al recente studio dell'Enea, il ministro delle Infrastrutture Lunardi, aggiunse che sarebbe stata una struttura in grado di assorbire le oscillazioni dei pilastri fra di loro fino a sette metri e che, lavorando ad una modifica del progetto, si prevedeva un abbassamento del ponte da 65 a 50 metri per arrecare un minore impatto ambientale. Nella relazione tecnica il ponte veniva rappresentato non soltanto come un elemento in grado di unificare le città di Messina e Reggio Calabria, ma anche come l'elemento centrale della più importante città-regione del Mediterraneo che renderebbe possibile la rapida congiunzione dell'Hub portuale di Gioia Tauro all'Hub

⁴⁹ Ivi.

aeroportuale di Catania. Ai due Hub andrebbe collegata anche Palermo grazie alla linea ferroviaria ad Alta Velocità in via di programmazione.

Il rischio di sovrapposizione dei ruoli non poteva quindi affatto escludersi, così come era assolutamente prevedibile la soddisfazione del presidente della Regione Siciliana Cuffaro e la replica altrettanto scontata di Legambiente che affermava, per bocca del suo presidente Realacci, che nessun gruppo finanziario avrebbe mai deciso di finanziare il ponte, a meno di una completa garanzia sui rischi finanziari da parte dello Stato. Per Legambiente era un'opera inutile, visto che i dati sull'andamento del traffico di passaggio sullo stretto si presentavano in continuo calo da oltre 10 anni. Secondo Realacci, sarebbero state più importanti e necessarie altre opere in grado di risolvere i gravissimi problemi di carenza idrica, dei servizi pubblici, della rete ferroviaria dato che in Sicilia sono a doppio binario solo 195 Km e solo la metà è elettrificata.

Anche i Verdi diedero battaglia con la senatrice Anna Donati, capogruppo in Commissione Trasporti, che sottolineò la difficoltà del Governo di trovare i 4,6 miliardi di euro per realizzare il ponte così come i 2,3 miliardi di euro necessari a realizzare gli investimenti ferroviari e stradali da fare prima del ponte, col rischio quindi di costruire l'infrastruttura e lasciare poi, la linea ferroviaria Messina-Palermo a binario unico⁵⁰.

Nonostante tutte le polemiche, nel corso del 2002 la SdM – sostenuta dalle iniziative legislative del Governo italiano – riprese quindi in mano il progetto di dieci anni prima, lo aggiornò e l'anno dopo lo ripresentò modificato e corredato da uno Studio sull'Impatto Ambientale.

Il 10 luglio 2002 ambientalisti e Verdi presentarono un libro-studio, “Il ponte insostenibile”⁵¹, sull'impatto ambientale della mega-infrastruttura dello Stretto di Messina, nel quale si descriveva un “impatto stabile devastante sui territori coinvolti, sull'ambiente naturale, sul paesaggio, sulla struttura urbana e insediativa, con effetti sociali e culturali sottovalutati”. Da qui la presentazione dello studio e anche di una petizione popolare contro la realizzazione dell'infrastruttura. Legambiente ha sempre sostenuto la natura di “opera dannosa e inutile” del ponte, mentre il WWF sottolineava che realizzazione del ponte avrebbe avuto un effetto disastroso sulla realtà ambientale e sociale interessate. I Verdi, invece, concretizzavano il loro no in tre richieste: una politica dei trasporti che punti sulle autostrade del mare, il potenziamento del traghettamento e una rigorosa Valutazione d'Impatto Ambientale.

⁵⁰ Donati A., *Governo schizofrenico, annuncia realizzazione del ponte e fa proclami a sostegno del cabotaggio*, 7 giugno 2002, disponibile all'indirizzo: www.ecquologia.it.

⁵¹ Bettini V., Guerzoni M., Ziparo A. (a cura di), *Il ponte insostenibile. L'impatto ambientale del manufatto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina*, Alinea, Firenze, 2002.

Tab. XVI - Posizioni a favore e contro la realizzazione dell'opera

POSIZIONI A CONFRONTO	
<p>Petizione popolare presentata dalle associazioni ambientaliste e dai Verdi, nella quale si chiedeva, in particolare, di considerare un vincolo la valutazione degli advisor che avevano sottolineato la sostanziale mancanza e inattendibilità dei dati relativi alla mole di traffico e all'ammortamento finanziario dell'opera e di bloccare ogni sostegno finanziario destinato alla progettazione e alla realizzazione dell'opera. In alternativa, i Verdi indicavano la "necessità di convogliare le risorse destinate alla realizzazione del ponte al potenziamento e ammodernamento della statale jonica 106 e delle trasversali di collegamento con la A3 nel territorio calabrese; al rilancio della rete autostradale interna e costiera della Sicilia e della rete ferroviaria delle due regioni; di costituire una rete tra i porti esistenti per favorire l'intermodalità dello spostamento della persona e di impegnarsi per la costruzione e completamento delle opere necessarie a dare risposta all'emergenza idrica e alla realizzazione di opere di ripascimento per frenare i fenomeni erosivi delle coste arginando gli effetti del dissesto idrogeologico"⁵².</p>	<p>Giuseppe Zamberletti, presidente della SdM, che replicava soprattutto a chi criticava il progetto affermando che si mirava a incentivare il trasporto su gomma, e sostenendo che un collegamento stabile stradale e ferroviario era la soluzione migliore per assicurare la continuità infrastrutturale con la Sicilia, mentre senza il ponte si sarebbe dovuto mettere nuovamente mano a tutto il sistema portuale lasciando irrisolto problema della decongestione del traffico nelle città interessate⁵³. La costruzione del ponte veniva visto come un concreto vantaggio che creando di riflesso un indotto lavorativo e quindi occupazione, avrebbe sicuramente dato "respiro alla città e alla Regione tutta per almeno dieci anni [...] e un ruolo di prim'ordine nell'area mediterranea"⁵⁴ consentendo di rivolgersi anche ad un mercato importantissimo poco lontano dalla Sicilia, quello dell'area del medio e basso Oriente e del Nord Africa, con il quale si sarebbe potuto presumibilmente instaurare futuri scambi proficui una volta terminato lo storico scontro tra Palestina e Israele⁵⁵.</p>

Tanti erano i benefici intravisti grazie all'opera che, proprio alla luce di essi, alcuni sostenitori del ponte tendevano anche a negarne palesemente l'evidente impatto ambientale sui territori, in nome di un progresso al quale l'ambiente avrebbe dovuto inevitabilmente piegarsi, pur nel tentativo di non alterare troppo la morfologia e le caratteristiche del territorio, cosa che, nel caso del ponte, era – ed è – oggettivamente impossibile.

Intanto sulle due sponde iniziavano a svolgersi manifestazioni di cittadini contro la realizzazione del manufatto, promosse da associazioni locali e nazionali, secondo le quali la vera ricchezza della Sicilia risiede nelle sue bellezze naturali da preservare a tutti i costi.

Il 27 luglio 2002 Legambiente denunciava le dieci emergenze che hanno messo in ginocchio la Sicilia, sostenendo che la situazione nell'isola fosse aggravata "dalla presenza di un Governo Regionale assolutamente inad-

⁵² Tratto dall'indirizzo: www.verdi.it/apps/presentazione.php?pagina=giu2002.

⁵³ Quotidiano "La Sicilia", 10 luglio 2002.

⁵⁴ Buzzanca G., *Intervista a Giuseppe Buzzanca. Una reale occasione di sviluppo*, 8 giugno 2002, in Cristiano R., *op. cit.*, 2004, p. 55.

⁵⁵ Ivi.

guato a creare le premesse per un nuovo sviluppo dell'isola e da un Governo Nazionale che per il Mezzogiorno ha pensato al solo Ponte sullo Stretto»⁵⁶.

Tab. XVII - Le emergenze della Sicilia denunciate dal Legambiente

LEGAMBIENTE E LE DIECI EMERGENZE DELLA SICILIA	
Trasporti	Il 92% delle ferrovie sono a binario unico (contro una media nazionale del 60%); il 42% delle tratte non è elettrificato. La velocità commerciale sulla rete non si spinge oltre i 30km/h.
Siccità	Ogni 5 litri che arrivano nelle case, 5 si perdono per strada e altri 5 non vengono raccolti per lo stato delle dighe.
Mafia	È seconda alla Campania per numero di infrazioni accertate: nel 2001 sono stati 4.334 gli illeciti ambientali, oltre il 38% in più rispetto al 2000 (3.133).
Incompiute	Almeno 8 le dighe incompiute. Se fossero ultimate ci sarebbero circa 110 milioni di mc di acqua in più. L'Ancipa potrebbe contenere 24 milioni di mc d'acqua ma l'abbandono ne diminuisce la portata di 10 milioni di mc. La diga di Blufi dell'86 non ha ancora visto la luce. Stessa sorte per gli invasi di Lentini e Gibbosi.
Disoccupazione	Nel 2001 arriva al 24% (media nazionale 10%, Sud 21%). Il Pil nel '97 è stato pari a 22 milioni e 698 mila lire, (34,494 milioni livello nazionale; 23,070 milioni Mezzogiorno). Il tasso di lavoro sommerso va oltre il 30%, (livello nazionale 15,1% del Pil; 22,6% nel Mezzogiorno).
Abusivismo	50.987 le abitazioni abusive sulle coste. Va da 1.000 a 1.250 euro la spesa che ogni famiglia dovrà sostenere per "il riordino" delle coste voluto dal Governatore Salvatore Cuffaro: depurazione, fogne, rete idrica, strade e illuminazione pubblica. 4.500 nuove costruzioni fuorilegge nel 2001. Ogni giorno vengono costruite 12 costruzioni abusive.
Industrie a rischio	Il polo di Augusta-Priolo produce annualmente 170mila tonnellate di rifiuti; quello di Gela, nonché la raffineria di Milazzo, da decenni hanno determinato una forte escalation del rischio sanitario. Ad Augusta la mortalità per tumore è più alta del 22% rispetto alla media, mentre la mortalità generale per le donne di Gela è più alta del 17,4%.
Erosione delle coste	Il 13,5% delle coste è a rischio erosione. Sul totale dei 998 chilometri di costa (isole escluse) ben 134 sono danneggiati.
Petrolio	Circa 220 milioni di tonnellate di petrolio ogni anno sfiorano le coste trasportate, in gran parte dei casi, da una flotta fatta quasi tutta di carrette dei mari.
Politica	In tutti questi mesi sviluppo al Sud è stato tradotto con tre sole parole: ponte ⁵⁷ .

⁵⁶ Sicilia: la Regione cade a pezzi, comunicato stampa del 22 luglio 2002, disponibile all'indirizzo: www.legambiente.eu

⁵⁷ Quotidiano "La Sicilia", 27 luglio 2002.

Le critiche all'ipotesi del ponte riguardavano anche le carenze proprie del progetto di massima e del Sia presentato dalla società concessionaria, come fece rilevare Ziparo, il cui contributo nel volume "L'insostenibile leggerezza del ponte" rilevava i seguenti elementi critici di strutturazione del Sia presentato dalla SdM:

- a) la mancata distinzione tra le diverse scale d'impatto;
- b) il coordinamento carente tra le diverse tematiche affrontate;
- c) l'uso di metodi inadeguati per l'analisi e per approfondire e valutare gli effetti ambientali;
- d) la lettura degli effetti, realizzata soltanto per gli elementi principali del tracciato;
- e) la sottovalutazione degli ecosistemi di pregio presenti nello stretto e di conseguenza dell'intero ambito;
- f) la scarsissima valutazione degli effetti indotti dal sistema di attraversamento aereo e di alcuni effetti pure rilevanti;
- g) la sottovalutazione degli impatti legati alla sicurezza e alla dismissione;
- h) la sottovalutazione degli impatti del cantiere (in tutto 9 cantieri stradali e 5 ferroviari);
- i) la mancata valutazione di tutte le alternative e la scorretta metodologia di comparazione di quelle considerate"⁵⁸.

Sempre Ziparo sottolineava soprattutto la rilevanza dell'impatto del ponte a livello di "trasformazioni paesaggistiche e percettive dello Stretto di Messina, un ambiente la cui unicità è nota a scala mondiale. Il ponte "renderebbe esplicito, ciò che "appare", ma viene nello stesso tempo "negato" dalla frattura e dalla distanza. Questo è forse il tema emozionalmente più forte dell'ambito paesaggistico in questione: la "tensione" continua tra le due sponde, l'estrema vicinanza, il guardarsi continuo senza toccarsi, senza cioè realizzare l'oggetto della "tensione". L'impatto paesaggistico va proiettato almeno su quattro piani: a) la modificazione della scena dell'insieme dello stretto; b) la trasformazione della geografia e della orografia dei luoghi; c) la modificazione del paesaggio dei versanti; d) la nuova percezione dello stretto e l'impatto soggettivo (emotivo e psicologico) e collettivo (socio-culturale) sulle popolazioni interessate"⁵⁹.

⁵⁸ Ziparo A., *op. cit.*, p. 2, 2002.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 10.

Scheda 3 - L'opinione di Ziparo sull'impatto ambientale del ponte e le trasformazioni paesaggistiche sullo stretto

LA TRASFORMAZIONE DELL'AMBIENTE DELLO
STRETTO DI MESSINA SECONDO ALBERTO ZIPARO

In particolare “per quanto riguarda la scena dell'intero ambiente dello stretto, appare più appropriato parlare di trasformazione che di modificazione. L'effetto dell'attraversamento aereo, caratterizzato all'attacco delle due sponde da un sistema di torri dall'altezza di 376 metri, appoggiate su coppie di pilastri il cui diametro alla fondazione è di 55 e 48 metri, rispettivamente in Calabria e in Sicilia nonché dei collegamenti ai massicci blocchi di ancoraggio, di 291.000 mc in Sicilia e di 230.000 in Calabria e ancora colossali rampe di accesso, in aggiunta agli elementi dell'attraversamento aereo vero e proprio (ingombro longitudinale della struttura sospesa a campata unica, della lunghezza di 3.300 con impalcato corrente, stradale e ferroviario, della larghezza di 60 metri) è quello del ridisegno radicale dello scenario che assume adesso più i contorni della Baia che quelli dello stretto. [...] Altri elementi del sistema degli impatti principali, sottovalutati o non considerati dal SIA redatto dal proponente, riguardano: – gli aspetti idrogeologici e la circolazione idrica sotterranea [...];– l'incidenza delle attrezzature di suolo sull'ambiente marino; – l'estrazione di inerti e la posa dei rifiuti [...];– gli aspetti biologici costieri e marini [...];– gli aspetti direttamente naturalistici [...]. A fronte di questi specifici fattori si è rilevato un incompleto inquadramento biogeografico dell'area, con uso di metodologie di indagine inconsistenti, e ancora la mancanza di un'analisi puntuale sulle specie vegetali e faunistiche presenti e dei parametri evolutivi in presenza di una macroalterazione quale il ponte. [...] È da notare infine come la SdM abbia ritirato il SIA originario, a suo tempo depositato presso l'Ufficio VIA del Ministero dell'Ambiente, riservandosi di produrre un elaborato “migliorato”; riferito però sempre allo stesso progetto”⁶⁰.

Proprio in merito a questo punto, Ziparo insieme a Virginio Bettini – uno dei padri della VIA in Italia e docente di questa materia all'Università di Venezia – e Marco Guerzoni – urbanista –, ritenevano che la prevista analisi comparativa, all'interno della VIA, non avesse dimostrato il minor impatto rispetto al traghettamento e che non fosse stata effettuata alcuna Valutazione Ambientale Strategica, assolutamente fondamentale per un'opera che presenta una rete di opere connesse.

I fautori del “no al ponte” sottolineavano anche che nonostante tutti gli investimenti fatti, i progetti presentati e i pareri istituzionali avanzati, non si riuscisse a rispondere alla domanda più elementare di tutte: ovvero perché si sarebbe dovuta costruire una simile opera? L'unica risposta sembrava – e sembra tutt'ora – risiedere solo nel piano del miglioramento dei trasporti e dei collegamenti stradali e ferroviari, “non tenendo peraltro conto che, dal tempo delle prime proposte ad oggi, si sono realizzati o ampliati nelle regioni interessate sette aeroporti e una decina di porti e soprattutto che, date le tecnologie attuali e quelle prossime future, l'acqua e l'aria, come la terra, diventano infrastrutture di trasporto: [...] in questo senso vanno analizzate le nuove forme di trasporto in relazione alle prossime tipologie infrastrutturali”⁶¹.

⁶⁰ Ibidem, pp. 3-12.

⁶¹ Ibidem, p. 12.

Il 21 novembre 2002 il “Coordinamento dei sindaci per il raddoppio ferroviario della dorsale tirrenica”, a poca distanza di tempo dal disastro ferroviario di Rometta Marea, replicando con disappunto alla decisione manifestata il giorno precedente dal Governo Nazionale circa la priorità assegnata alle grandi infrastrutture per il Mezzogiorno fra le quali il ponte, chiedeva l’assegnazione dei fondi necessari a completare il raddoppio ferroviario tra Patti e Castelbuono, ribadendo che a nulla sarebbe servita la realizzazione del ponte se non fosse stata prioritariamente raccordata ad una rete di infrastrutture moderne ed efficienti in grado di coprire tutto il territorio dell’Isola⁶².

Anche il presidente dei Verdi, Alfonso Pecoraro Scanio, invitava il premier Berlusconi ad impegnarsi in “fatti concreti”, considerando il ponte “una truffa e uno spreco”, insomma, “un insulto all’intelligenza e ai siciliani”, perché ritenuto solo un alibi creato dal Governo per non affrontare i veri problemi, come testimoniava il mancato stanziamento dei fondi per la rete ferroviaria in Sicilia⁶³, di contro a conferenze stampe entusiastiche, come quella tenuta da Lunardi e Berlusconi, il 20 novembre, nel corso della quale fu ribadita la volontà del Governo di fare il ponte, perché avrebbe cambiato “radicalmente la vita, mentalità e cultura degli italiani [oltre a] determinare un incremento dello 0,5-0,7% del prodotto interno”⁶⁴.

Eppure i timori che riguardavano nello specifico la città di Messina, si allargavano oltre il discorso di impatto ambientale e di sconvolgimento caotico dell’organizzazione urbana, per investire dei temi che stavano sicuramente a cuore di buona parte dell’opinione pubblica. Ci si domandava se il ponte avrebbe potuto determinare uno svantaggio per Messina a favore di altre città metropolitane – quali Palermo e Catania – e quali fossero le condizioni affinché la città dello stretto potesse passare da una condizione di economia fortemente terzariizzata a quella di un territorio non più assistito dalla spesa pubblica, ma caratterizzato da un’economia duratura e non virtuale, perché connessa ai benefici presunti apportati dalla eventuale costruzione del ponte⁶⁵: il terreno finanziario doveva necessariamente ampliarsi, consentire la partecipazione di imprese locali che andavano valorizzate; doveva determinarsi un reale indotto economico nella provincia, legato soprattutto allo sfruttamento della vocazione turistica della città⁶⁶; si dovevano insediare e/o sviluppare, quelle piccole e medie imprese attinenti proprio alla naturale tendenza turistico-culturale di Messina e dintorni, verso le

⁶² Quotidiano “La Sicilia”, 21 novembre 2002.

⁶³ Pecoraro Scanio A., *Ponte Messina. Pecoraro: truffa e spreco, un insulto ai siciliani*, 21 novembre 2002, disponibile all’indirizzo: www.ecquologia.it.

⁶⁴ “Corriere della Sera”, 20 novembre 2002.

⁶⁵ Ballistreri M., *Intervista a Maurizio Ballistreri. L’occasione del libero scambio*, 16 luglio 2002, in, Cristiano R., *op. cit.*, 2004, p. 72.

⁶⁶ Crimi R., *Intervista a Roberto Crimi. È un ponte sull’indotto*, 23 luglio 2002, in, Cristiano R., *op. cit.*, 2004, p. 76.

quali indirizzare il turista⁶⁷; infine occorre pensare alla formazione di quelle professionalità impegnate nella realizzazione e gestione del manufatto.

Erano anni caratterizzati da un vivo dibattito intorno al ponte, la cui realizzazione, con tutto ciò che comportava, sembrava essere sempre più realistica. Il nuovo Consiglio di Amministrazione della SdM, guidato da Pietro Ciucci e presieduto da Giuseppe Zamberletti, si era impegnato a presentare entro l'anno il nuovo progetto preliminare del ponte che, secondo l'amministratore delegato della società, avrebbe anche potuto non comportare alcun onere a carico dello Stato, perché nell'aggiornamento del piano economico-finanziario, ritenevano possibile ridurre sensibilmente i costi del ponte. Questo, insieme a una attenta valutazione dei volumi di traffico e dei conseguenti ricavi, avrebbe potuto ridurre i contributi pubblici ben al di sotto del 50% inizialmente ipotizzato, sino ad annullarli.

Si avviava in questo modo – così come indicato nella Legge Obiettivo – la procedura di approvazione del progetto, la cui Valutazione d'Impatto Ambientale dell'opera era stata realizzata in quattro mesi da un'associazione temporanea di imprese guidata dalla società francese Systra, di cui faceva parte anche Bonifica SpA. Ciucci si proclamava ottimista perché lo sviluppo del progetto sembrava aver migliorato molti dei punti di particolare criticità quali ad esempio quelli relativi alla fase di costruzione, ai raccordi a terra, riducendo – secondo i vertici della SdM – fortemente i problemi dell'impatto complessivo.

Non si allentavano però le polemiche e le considerazioni critiche in merito alla fattibilità economica e tecnica dell'opera in relazione anche alla sua utilità e funzionalità al modello di sviluppo di un'area e di due regioni, la Calabria e la Sicilia, che non hanno dimensioni tali da giustificare un investimento di quelle dimensioni e per le quali, invece, si otterrebbero risultati migliori ed effetti più positivi se si facessero interventi cento volte meno costosi sui tratti autostradali del Mezzogiorno.

Dal punto di vista tecnico, le critiche più taglienti al megaprogetto venivano anche dagli economisti quali ad esempio Marco Ponti, professore straordinario di economia dei trasporti al Politecnico di Milano, che rilevava in un suo studio⁶⁸ il fatto che nel caso del ponte non era stata mai chiesta dal Governo un'effettiva analisi costi/benefici. La più recente analisi del progetto, quella commissionata dal Governo di centrosinistra agli advisor, accennava che il ponte avrebbe potuto stimolare il traffico attraverso lo stretto solo in presenza di una drastica riduzione dei costi del trasporto. Una circostanza che il progetto non garantiva e che le tendenze economiche – ancor più quelle attuali – addirittura smentivano.

⁶⁷ Livio F., *Intervista a Filippo Livio. Per il turismo: "finalmente ci siamo"*, 7.08.2002, in, Cristiano R., *op. cit.*, 2004, p. 86.

⁶⁸ Brambilla M., Ponti M., *op. cit.*, 2002.

Scheda 4 - Brambilla M., Ponti M., Analisi costi-benefici del progetto del ponte

L'ANALISI COSTI-BENEFICI CURATA DA MARCO PONTI E MARCO BRAMBILLA PER IL POLITECNICO DI MILANO

Lo studio riscontrava che, considerate le tendenze del sistema economico generale, "l'indicatore di convenienza economica è fortemente negativo"⁶⁹, quindi "il Ponte sullo Stretto non genera benefici sufficienti per chi lo utilizzerà, a fronte dei costi da sostenere per realizzarlo"⁷⁰. Laddove l'advisor aveva ipotizzato un rendimento del capitale investito pari al 12 per cento, Ponti e Brambilla segnalavano che un livello del genere si avrebbe avuto solo con un'ipotesi di alta crescita economica; nell'ambito di una crescita bassa il rendimento del capitale scenderebbe all'8 per cento. Attraverso i dati necessari a realizzare un'adeguata analisi costi-benefici (domanda di trasporto merci e passeggeri, costi di realizzazione, tempi di esecuzione, etc.) ed estendendo la valutazione all'interno di un adeguato orizzonte temporale, i risultati ottenuti evidenziavano che sia dal punto di vista economico che dal punto di vista finanziario il progetto del ponte non era conveniente. Inoltre, riferendosi al costo-opportunità marginale dei fondi pubblici, si voleva determinare quale utilizzo dei fondi pubblici (in un contesto di vincoli di bilancio) poteva generare il massimo miglioramento del benessere sociale. I risultati emersi mettevano in evidenza che il migliore risultato per la collettività si sarebbe avuto riducendo l'impegno dello Stato nella erogazione di fondi pubblici.

Nel corso della ricerca si sottolineava che i risultati sfavorevoli ottenuti per il progetto, avevano indotto la pubblica amministrazione a rinunciare alla metodologia costi-benefici al fine di non dover giustificare un evidente utilizzo non efficiente delle risorse pubbliche.

Queste le considerazioni finali di tale studio scientifico: "Con le considerazioni fino ad ora esposte sono tre le conclusioni che si possono trarre dall'analisi costi-benefici:

- Analisi economica: l'indicatore di convenienza economica rimane fortemente negativo se riferito ad uno scenario con concessione trentennale, e solamente con eccezionali condizioni favorevoli nell'arco di 50 anni, si ha un'inversione del segno;
- Analisi finanziaria: i risultati ridimensionano la fiducia che sembra valere per molte opere pubbliche circa il ruolo della finanza di progetto (ricorso a capitali privati);
- Usi alternativi dei fondi pubblici: nell'ambito di previsioni realistiche dell'andamento dell'economia e dei traffici, i maggiori benefici sociali si hanno riducendo l'impegno delle finanze pubbliche e lasciando l'accesso al ponte soggetto a pedaggio.

Nonostante i risultati manifestino un'inesistente validità trasportistica del ponte la decisione di realizzare questa infrastruttura può prescindere dagli esiti dell'analisi costi benefici e considerare la modifica della rete infrastrutturale con il collegamento stabile, come un intervento animato da altre motivazioni [...]"⁷¹, che risiedono in una mera e azzardata operazione d'immagine.

4. Le reazioni al progetto preliminare della Stretto di Messina SpA

Il 14 gennaio 2003 il Consiglio di Amministrazione della SdM, con azionista di maggioranza Fintecna, la società che aveva recentemente assorbito l'IRI in liquidazione, approvava il progetto preliminare del collegamento

⁶⁹ Ibidem, p. 11.

⁷⁰ Ibidem, p. 12.

⁷¹ Ibidem, p. 15.

viario e ferroviario tra Sicilia e Continente, corredato dallo Studio di Impatto Ambientale e dagli elaborati per la localizzazione urbanistica.

Il successivo 16 gennaio la società inoltra la documentazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell' Ambiente e Tutela del Territorio e al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, nonché alla Regione Siciliana e alla Regione Calabria, dando così l'avvio alla procedura prevista dalla Legge Obiettivo.

Scheda 5 - Mario Centorrino e gli aspetti economici del progetto preliminare del ponte

I DUBBI DI MARIO CENTORRINO SULLA FATTIBILITÀ ECONOMICA DEL PROGETTO DEL PONTE
<p>Dalla lettura degli studi che completavano la presentazione tecnica vera e propria dell'infrastruttura, lo studioso faceva sorgere dei punti interrogativi interessanti. "Il primo riguarda quali soci, in che misura e con quali risorse, dovranno provvedere all'aumento di capitale della SdM (2,5 miliardi di euro) necessario a fornire la quota pubblica del costo del ponte. [...] Il secondo riguarda la partecipazione privata, le cui modalità sono ancora da definire, che dovrà coprire il 60 per cento dei 4,6 miliardi di euro ritenuti necessari alla realizzazione dell'opera. Da un lato, dunque, cade l'idea di procedere a gare internazionali per la concessione di costruzione e gestione del ponte, che viene invece confermata, con affidamento ex lege, alla SdM. Dall'altro, sgomberato il campo [...] dall'ipotesi romantica di project financing puro, si rimanda a tempo indeterminato la prefigurazione dell'apporto del capitale privato, che sarà garantito, questa l'unica anticipazione sul punto, solo dai flussi generati dalla gestione dell'opera [...]: che cosa assicura che la valutazione di redditività da parte degli investitori privati sia positiva, coincidendo in tal modo con quella effettuata dalla società pubblica, visto che, ancora per una esemplificazione, non è stato deciso se e quanto dovrà versare Trenitalia per far transitare i suoi convogli sul ponte stesso? Si pensa per ora [...] solo a una lunga fase progettuale finanziata dal capitale pubblico, in attesa di avere elementi più certi per attirare (e convincere) il capitale privato? Guardiamo a un terzo aspetto della questione, anch'esso per certi profili non facilmente decifrabile. Con il ponte cesserà l'opportunità del traghettamento (Ma da chi saranno assolte le funzioni minime alternative nell'ipotesi di inagibilità [del ponte]?). Si potrebbe pensare a una riconversione del traghettamento pubblico e del privato nelle "autostrade del mare", del resto sostenute e promosse con interventi autorevoli (Ciampi). Ora, tutto lo schema finanziario dell'infrastruttura ponte è costruito a partire dalla condizione estrema che nessun mezzo transiti dal Continente all'Isola o viceversa, se non attraverso il ponte. Questo significa che, in linea teorica, nel 2011 ci saranno mille lavoratori da rioccupare. Un elemento finora ignorato nelle analisi costi-benefici, fondate viceversa sul ridimensionamento del servizio privato e sull'azzeramento del deficit di gestione proprio di quello pubblico"⁷².</p>

All'indomani della presentazione del progetto preliminare, venivano già espresse delle domande in merito a delle anomalie circa la fattibilità economica della costruzione del ponte. Mario Centorrino, Ordinario di Politica Economica nell'Università di Messina, già vice-presidente del Comitato Scientifico dell'Osservatorio Regionale sull'Economia Siciliana del Banco

⁷² Ivi.

di Sicilia e consulente presso diversi dipartimenti ministeriali – in un articolo de “La Repubblica”⁷³ sosteneva che tale progetto lasciava “indeterminati almeno tre aspetti fondamentali nella impostazione di una stima a supporto dell’accertamento della redditività dell’opera”⁷⁴.

Si trattava sostanzialmente di “un’offerta incompleta” nell’ottica dell’economia, nel senso che non era stata presentata con tutte le informazioni necessarie per poter essere giudicata realmente, pur essendo presentata come un progetto in grado di dare all’area dello stretto un modello di sviluppo, soprattutto turistico, che poteva favorire economie di scala, la nascita di nuove imprese e la valorizzazione delle risorse già esistenti. Ma l’economista criticava anche l’infondatezza delle funzioni che venivano attribuite al ponte: quella di assicurare alla Sicilia l’alta velocità, una funzione irrealizzabile, secondo l’autore, a causa di evidenti ragioni economiche; quella di coinvolgere nella costruzione del manufatto le economie siciliana e calabrese, coinvolgimento che non vi sarebbe per il poco interesse dimostrato dalle associazioni industriali; la funzione di sviluppo del turismo, che sarebbe invalidata dall’assenza di un Master Plan.

Nella confusione più generale del quando e come realizzare l’opera e di chi, soprattutto, avrebbe dovuto farlo, sembrava prevalere più l’opinione che il ponte ricercasse un effetto monumento, cioè il desiderio di realizzare un segno a prescindere da tutto, piuttosto che un vero e proprio obiettivo e piano di sviluppo.

Secondo Gianni Mattioli, le motivazioni che avevano sino ad allora ostacolato la realizzazione del Ponte erano soprattutto legate a difficoltà tecniche e finanziarie, come si poteva evincere dal parere conclusivo dell’advisor che metteva a confronto, dal punto di vista economico, la realizzazione del ponte e la alternativa rappresentata dal potenziamento della multimodalità (strada e ferrovia, più traghetto, aereo, nave), evidenziando come le tendenze del traffico non sarebbero state significativamente modificate dalla disponibilità del ponte “come itinerario alternativo: è questa la principale ragione per cui l’utilizzo del ponte come itinerario alternativo rimane modesto”⁷⁵. E ancora, – ricorda l’advisor – “di entità limitata sono gli effetti occupazionali diretti...e in ogni caso più elevati (oltre 1000 occupati in più) a regime quelli della prospettiva multimodale”⁷⁶.

Anche Mattioli sosteneva che l’unica reale motivazione a favore della “soluzione-ponte”, sottolineata peraltro dall’advisor, era che essa “è supe-

⁷³ Centorrino M., *Le domande sospese sul Ponte dello Stretto*, quotidiano “La Repubblica”, edizione di Palermo, 18 gennaio 2003, p. 1.

⁷⁴ Ivi.

⁷⁵ Ministero dei LL.PP.,Di.Co.Ter., *Collegamento Sicilia-Continente, consegna dell’Executive Summary predisposto dall’Advisor, Relazione di accompagnamento redatta dalla Amministrazione*, 15 gennaio 2001, p. 7, tratto da: www.movimentoecologista.org/assemblea2002/ponte_stretto.shtml.

⁷⁶ Ibidem, p. 18.

riore a quella multimodale sul piano della visibilità istituzionale e dell'immagine del Mezzogiorno.”

Numerosi dubbi venivano mossi anche dalla Capogruppo Verdi-Ulivo in Commissione Lavori Pubblici a Palazzo Madama, Anna Donati, secondo la quale, oltre al pesante impatto ambientale, ai dati che confermavano l'incertezza sui volumi di traffico, alla debolezza del piano finanziario, alla disattenzione sul rischio sismico, un'altra lacuna era data dal fatto che non era vero che “grazie alle risorse proprie di Fintecna, provenienti dalla liquidazione dell'ex-IRI, il Ponte sullo Stretto [... sarebbe] a costo zero per lo Stato, come ha sostenuto il presidente del Consiglio. Infatti l'IRI e le sue società controllate sono state sempre e interamente a partecipazione pubblica, quindi la scelta di come investire le risorse derivanti dalla liquidazione dell'IRI deve rimanere rigorosamente pubblica, dando priorità all'ammodernamento della rete infrastrutturale del Mezzogiorno”⁷⁷.

La presentazione della relazione del progetto affermava che il meccanismo finanziario poteva reggere, purché fossero esclusi gli investimenti sulla rete infrastrutturale della Calabria e della Sicilia, come l'ammodernamento ferroviario e il miglioramento della Salerno-Reggio Calabria, le reali opere che dovrebbero costituire l'autentica priorità per le infrastrutture del Mezzogiorno. Inoltre le stime di fattibilità economica riguardanti la crescita dei flussi di traffico per il ponte, che erano descritte tra il 30-50% in più, erano secondo la rappresentante dei Verdi, “assolutamente ingiustificate rispetto ai dati certificati dagli advisor internazionali. Le stime di crescita non sono supportate da una coerente valutazione delle tendenze in atto, dove nell'ultimo decennio è cresciuto prevalentemente il trasporto via mare e il traffico aereo nelle relazioni con l'area dello stretto e nei traffici Nord-Sud del Paese. È evidente che queste stime di crescita allegate alla SIA servono a far quadrare i conti per la fattibilità economica e finanziaria del Ponte sullo Stretto”⁷⁸. Questo andamento non giustificava la realizzazione del ponte e non garantiva quegli elevati livelli di ritorno degli introiti tariffari che avrebbero dovuto assicurare almeno il ripagarsi del 50% del finanziamento.

Ciucci, amministratore delegato della società concessionaria per la realizzazione dell'opera, riteneva invece che si era ormai entrati in una fase fondamentale nella quale si passava ad esaminare attentamente le caratteristiche tecniche del ponte e la compatibilità dell'impatto ambientale e le sue concrete potenzialità di sviluppo. Quanto al piano di finanziamento, rife-

⁷⁷ Donati A., *Ponte sullo Stretto. Donati, falso sostenere che il ponte sarà a costo zero per lo Stato. Il parlamento discuta le priorità infrastrutturali del mezzogiorno. I verdi presenteranno un ricorso in sede europea per la violazione direttive su VIA*, disponibile all'indirizzo: www.ecquologia.it, 14 gennaio 2003.

⁷⁸ Donati A., *Conferenza stampa. Le dieci buone ragioni dei verdi per bloccare il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina*, 19 febbraio 2003, disponibile all'indirizzo: www.ecquologia.it.

rendosi quindi al reperimento dei finanziamenti, l'amministratore guardava ai flussi di cassa (cash-flow), comprensivi degli introiti derivanti dall'attraversamento ferroviario, per rimborsare tutti i capitali investiti attraverso interessi e dividendi, anche durante il periodo di gestione. Egli sosteneva che i dati sui volumi del traffico non fossero assolutamente sovrastimati e che, in ogni caso, "per investimenti di questo tipo, con un così lungo periodo di gestione necessario per il recupero del capitale, il grado di incertezza è una componente non eliminabile"⁷⁹. Tale incertezza veniva però controbilanciata da considerazioni assolutamente ottimistiche circa l'opportunità di sviluppo che il ponte avrebbe rappresentato per le capacità già insite nel territorio, dando incredibili benefici diretti e indiretti che ammonterebbero dal 41% al 47% dell'investimento attraverso "la ricaduta economica del moltiplicatore applicato al livello di spesa complessivo. E poi si attiveranno per effetto volano anche tutte le attività non strettamente collegate al ponte"⁸⁰.

Anche il presidente degli Industriali di Messina riteneva che il ponte poteva porsi come un valore aggiunto forte, favorendo un'economia che al momento non c'era, ma solo se il territorio fosse stato in grado di organizzarsi e di attrezzarsi, non concentrandosi solo sulla vocazione fortemente turistica, ma guardando anche alla promozione del commercio, dell'artigianato, non tralasciando quindi la piccola e media impresa e la cantieristica. Il presidente Puglisi auspicava fortemente la realizzazione del ponte, dichiarando che il suo vero impatto non sarebbe stato ambientale, ma solo sull'economia e sul tessuto urbano che doveva attivarsi per tempo per favorire l'integrazione dell'infrastruttura con il territorio, con l'aiuto di tutte le forze politiche, imprenditoriali, sociali e sindacali della città e non solo⁸¹.

Intanto anche il Comune di Villa San Giovanni, che avrebbe dovuto ospitare un pilone del ponte, chiedeva formalmente l'interruzione e la sospensione della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale sul ponte, attraverso un comunicato congiunto di WWF, Italia Nostra e Legambiente.

Eppure la procedura di VIA era pronta ad iniziare, secondo le parole del ministro dell'Ambiente, Altero Matteoli, ad opera di una Commissione di Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero, presieduta dal direttore generale Bruno Agricola, che era composta da 20 membri, scelti tra professori universitari, esperti e dirigenti della pubblica amministrazione divisi in diversi gruppi di lavoro ad hoc su argomenti specifici, mentre tre membri si sarebbero occupati della redazione del parere.

⁷⁹ Ciucci P., *Intervista a Pietro Ciucci: Banco di prova per l'economia del Sud*, 17 marzo 2003, in, Cristiano R., *op. cit.*, 2004, p. 22.

⁸⁰ Ivi.

⁸¹ Puglisi G., *Occasione di rilancio per le PMI siciliane*, 15 settembre 2003, in, Cristiano R., *op. cit.*, 2004, p. 131.

Il provvedimento di compatibilità ambientale doveva essere adottato dal CIPE, contestualmente all'approvazione del progetto preliminare. In caso di motivato dissenso del ministro dell' Ambiente o di quello per i Beni culturali, l'adozione del provvedimento era demandata al Consiglio dei Ministri, che vi provvedeva nella prima riunione utile successiva. La Valutazione d'Impatto Ambientale doveva individuare gli effetti diretti e indiretti del progetto sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione di questi fattori, nonché sui beni materiali e sul patrimonio culturale. Il Ministero dell' Ambiente poteva in seguito ordinare la sospensione dell'opera nel caso che, dopo opportune ispezioni, si fossero riscontrate nella fase di realizzazione, violazioni degli impegni presi, oppure modifiche del progetto con significative conseguenti variazioni dell'impatto ambientale. Il WWF criticava la decisione del ministro di procedere alla Valutazione d'Impatto Ambientale in quanto, rilevava l'associazione, c'era una serie di mancanze e omissioni nello Studio di Impatto Ambientale presentato dalla società, tale da permettere al ministro l'interruzione dei termini della VIA.

Scheda 6 - Le critiche degli ambientalisti al progetto preliminare di ponte della SdM

LE RAGIONI DEGLI AMBIENTALISTI
<p>Secondo gli ambientalisti “la documentazione della Stretto di Messina SpA si mostrava ampiamente carente, in quanto venivano dimenticati gli 11 Siti di Interesse Comunitario ai sensi della Direttiva Habitat (92/43/CEE) e le 2 Zone di Protezione Speciale ai sensi della Direttiva Uccelli (79/409/CEE). Venivano trascurate le opere viarie e ferroviarie complementari e la bretella ferroviaria tra il ponte e la linea tirrenica. Non venivano localizzate tutte le aree di cantiere, cave, deposito e discarica per un'opera i cui lavori sarebbe durati al minimo 6 anni. Si accreditava l'idea di intensi flussi di traffico quando dal 1991 al 1999 l'attraversamento di automobili e moto indicava una diminuzione rispettivamente dell'8 e del 6%. Si affermava che il ponte avrebbe aumentato l'occupazione quando la sola cosa certa è che avrebbe comportato una perdita netta di 764 posti di lavoro: infatti gli addetti ai traghetti che rischiavano di essere licenziati erano 1234, mentre a regime il ponte necessiterebbe di soli 480 addetti”⁸².</p> <p>Le critiche di questo tipo degli ambientalisti venivano ribattute dai sostenitori dell'opera, che sostenevano che in realtà la SdM aveva addirittura aumentato i fondi per le consulenze, tra cui quelle per studiare e monitorare le “caratteristiche chimico-fisiche delle acque dello stretto e possibili relazioni con i flussi migratori dei cetacei”, “l'investigazione radar delle specie di uccelli migratori notturni”, il finanziamento di “un'accurata indagine psico-socio-antropologica sulla percezione del ponte presso le popolazioni residenti” e un piano di comunicazione mirato a “a mitigare gli aspetti critici di natura cognitiva” [...] Si può discutere dell'utilità di queste ricerche, costate centinaia di migliaia di euro, alcune delle quali peraltro obbligatorie per legge, ma è incredibile che gli accusatori siano gli stessi partiti ecologisti e radicali che poi si scandalizzano per il presunto scempio delle coste e dei volatili”⁸³.</p>

⁸² Quotidiano “La Sicilia”, 23 marzo 2003.

⁸³ Cruciani G., *op. cit.*, 2009, p. 25.

Il 23 marzo Italia Nostra, Legambiente e WWF Italia, da Palermo, contestando i capisaldi delle argomentazioni del progetto preliminare della SdM e dei ministri Matteoli e Lunardi, annunciavano un intervento alla Corte Costituzionale sulla legittimità della Legge Obiettivo e per la mancata applicazione delle direttive europee 85/337 e 97/11 di Valutazione d'Impatto Ambientale, che non potevano in ogni caso essere violate per un progetto, quale quello del ponte con un evidente impatto devastante su un'area delicatissima e ad elevato rischio sismico. In particolare, le associazioni nel proprio Atto di Intervento, sostenevano che non si poteva procedere a programmare autorizzare un'infrastruttura come il ponte senza il pieno coinvolgimento delle regioni e degli enti territorialmente competenti.

Legambiente e le altre principali associazioni giudicavano – e giudicano tutt'oggi – il ponte un'opera letteralmente insensata per l'impatto ambientale e territoriale che determinerebbe su un ecosistema delicato come quello dello stretto, e perché insisterebbe su una delle aree a più elevato rischio sismico dell'intero Mediterraneo. Ma soprattutto, insensata se la si misura con i drammatici problemi di mobilità del Mezzogiorno. Rispetto a una situazione così degradata, che costituisce oltretutto uno degli ostacoli principali sulla via del rilancio economico delle regioni meridionali, il Ponte sullo Stretto non migliorerebbe le cose di una virgola, anzi le peggiorerebbe assorbendo qualche migliaio di miliardi di soldi pubblici.

A tutto ciò bisogna aggiungere gli inevitabili costi associati all'opera, che sarebbero essenzialmente di natura economica – dovuti alla cessazione di alcune attività economiche, ad esempio quella dei traghetti dovuti all'impatto del ponte sull'ambiente. Per quanto riguarda i benefici, il più importante sarà l'investimento interno, mentre più problematico è individuare i benefici economici indiretti, ovvero quale può essere la crescita indotta da tale investimento, sia come spesa indotta da questi investimenti sia come facilitazione del commercio, quindi di attivazione del commercio con il resto del Paese, traffico aggiuntivo, e l'effetto monumento che sarebbe quell'effetto che attiva turismo, perché opere così grandi attraggono turismo. La soluzione alternativa migliore veniva sicuramente individuata nel potenziamento della multimodalità, subordinata però alla realizzazione di un sistema integrato attraverso la creazione di una rete infrastrutturale collegata e il miglioramento dell'intera rete di trasporti sia in Sicilia che in Calabria. Il 4 aprile 2003 il Consiglio dei Ministri approvava però il decreto legislativo riguardante modifiche e integrazioni alla legge del 1971 sulla realizzazione dell'attraversamento dello Stretto di Messina.

Con il decreto, il Ministero delle Infrastrutture diveniva concedente della SdM per la realizzazione dei lavori e vigila sull'esecuzione di essi tramite una struttura di missione, mentre la società concessionaria diviene organi-

simo di diritto pubblico. Il Ponte sullo Stretto diventa così un’“opera di preminente interesse nazionale anche ai fini comunitari”⁸⁴.

Dopo la Commissione Ambiente della Camera, anche la Commissione Lavori Pubblici del Senato dava il via libera al decreto legislativo che consentiva al progetto del ponte di passare allo stato di fattibilità, giudicando di fatto attuabile la forma contrattuale del project financing elaborato per consentire la realizzare senza contributi statali: il cash flow era infatti ottimistico, legato a delle previsioni che indicavano in costante aumento il traffico di autoveicoli e di treni, pur continuando a sussistere il servizio di traghettamento e le “autostrade del mare”⁸⁵. Si riteneva, in tal modo, che l’iniziativa economica, avrebbe avuto ritorni tali da ricoprire l’investimento iniziale e remunerare gli investitori, anche se naturalmente in tempi lunghi, data la complessità dell’opera⁸⁶.

Il 9 aprile 2003, il procuratore nazionale antimafia, Piero Luigi Vigna, a margine della presentazione del rapporto Ecomafia di Legambiente, lanciava l’allarme di infiltrazioni mafiose negli appalti delle infrastrutture che dovevano accompagnare la costruzione del ponte. “Data la tecnologia che richiede la costruzione del ponte – ha spiegato Vigna – e soprattutto perché la sua realizzazione è affidata ad un General Contractor che sarà passato ai raggi x, non è pensabile che vi siano possibilità di infiltrazioni di un’impresa mafiosa che fa il ponte. Ma – ha sottolineato – la nostra attenzione è rivolta alle infrastrutture che accompagnano la costruzione dell’opera (strade, hotel, pompe di benzina, centri congressi) e quindi stiamo cercando di monitorare i trasferimenti di terreni che ci sono stati per vedere se sono stati acquisiti da qualche organizzazione criminale”⁸⁷. Proprio per una migliore analisi della situazione, ha aggiunto, “la Direzione Nazionale Antimafia ha attivato un coordinamento tra le procure di Reggio Calabria e Messina”⁸⁸.

Il 24 aprile il Governo varava in via definitiva il decreto legislativo n. 114 che, in attuazione di specifica delega contenuta nell’art. 14 della legge 1 agosto 2002, n. 166, aggiornava la legge n. 1158/71 per la disciplina del collegamento stabile sullo Stretto di Messina identificando l’opera “di preminente interesse nazionale”. Il decreto legislativo confermava la SdM quale concessionaria per lo studio, la progettazione, la costruzione e la gestione dell’opera e quale organismo di diritto pubblico.

⁸⁴ Il quotidiano “La Sicilia”, 4 aprile 2003.

⁸⁵ Vincenzo Franza Amministratore delegato della società Tourist Ferry Boat, che garantisce il servizio di traghettamento nello stretto, dichiarava che il Gruppo si stava preparando a diversificare l’offerta, avviando, tra l’altro, le prime iniziative di *autostrade del mare*. Cfr., *Intervista a Vincenzo Franza. Un’opera che condizionerà il territorio* – 7.04.2003, in, Cristiano R., *op. cit.*, 2004, pp. 99-103.

⁸⁶ Brianti N., *Infrastruttura progettata con un occhio rivolto al futuro*, 7 aprile 2003, in, Cristiano R., *op. cit.*, 2004, pp. 104-106.

⁸⁷ Quotidiano “La Sicilia”, 9 aprile 2003.

⁸⁸ Ivi.

Il 28 aprile, l'Assemblea straordinaria degli azionisti approvava all'unanimità l'aumento di capitale dell'importo complessivo di 2.500 milioni di euro, già deliberato il 18 marzo 2003 dal Consiglio di Amministrazione, da eseguire nel corso del successivo quinquennio in relazione all'eventuale manifestarsi dei fabbisogni finanziari connessi alla realizzazione del ponte.

Tab. XVIII - Considerazioni pro e contro al parere favorevole sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto del ponte

LE REAZIONI AL RESPONSO POSITIVO SULLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE	
PRO	CONTRO
Folco Quilici, ⁸⁹ documentarista e membro del consiglio di amministrazione della SdM, ha sostenuto che, non negando “che l'intervento dell'uomo possa essere devastante e distruttivo, occorre sempre vigilare perché non ci siano sconvolgimenti drammatici. Ma il compito di ogni persona saggia è di trovare un punto d'equilibrio. Bloccare gli ecomostri, senza paralizzare, a priori talune opere indispensabili e ben progettate. [...] Il progetto attuale, un ponte sospeso, così com'è stato concepito, ha una linea perfetta, armonica, disegnata sul paesaggio. [...] Il ponte come necessità non si può discutere; è l'unione e l'amore tra culture, civiltà. [...] i ponti nella storia dell'uomo [...] sono sempre serviti per unire, sviluppare, aumentare lo scambio di idee e prodotti.” ⁹⁰	“Lo Studio di Impatto Ambientale è da ripensare perché, pur ammettendo che la zona è ad altissimo rischio sismico non si utilizzano al livello di progetto i dati già esistenti o che potrebbero scaturire da studi appositi”. Questo era il parere del geologo Mario Tozzi (Cnr), sul via libera con prescrizioni dato dal Ministero dell'Ambiente al progetto del ponte. “La stima della pericolosità sismica – secondo Tozzi, che ha aderito all'appello delle associazioni ambientaliste contro l'opera – è poco credibile per la dichiarata impossibilità di procedere agli studi sull'attività sismica delle singole faglie: il dubbio grave è che gli impatti sismici non siano stati valutati in maniera approfondita proprio per non constatare l'impossibilità del progetto” ⁹¹ .

Il 20 giugno la Commissione Speciale per la Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente esprimeva il suo parere favorevole sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto del ponte e dei suoi collegamenti, “fatti salvi tutti gli adempimenti e le autorizzazioni, a condizione che si ottemperi alle prescrizioni sopra riportate”⁹². Proprio in relazione a tali adempimenti – studi geologici, studi sismici, studi tettonici, uno specifico piano di monitoraggio di 30 milioni di euro per le ricadute dei cantieri sulle zone circostanti relative ai Siti di importanza comunitaria, una ricostruzione del modello idrogeologico per tutte le gallerie – Legambiente si domandava come la SdM avesse potuto progettare il ponte senza aver preso in considerazione e analizzato questi aspetti basilari e come fosse

⁸⁹ Cruciani G., *op. cit.*, 2009, p. 69.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 71.

⁹¹ Tozzi M., in, Cianciullo A., *SuperPonte, sì al progetto ma con mille correzioni* quotidiano “La Repubblica”, 21 giugno 2003, p. 24.

⁹² www.senato.it/japp/bgt/showdoc/showText?tipodoc=Sindisp&leg=14&id=116516.

possibile che le osservazioni della Commissione fossero scarse al punto tale da poter essere presentate in sole otto pagine, per un progetto enorme e tecnicamente complesso come quello di un ponte sospeso di 3.300 metri.

5. La posizione dell'Unione Europea e l'avanzare del progetto di massima

Il 30 giugno la Commissione Van Miert, incaricata dalla Commissione Europea di identificare i progetti prioritari per gli investimenti dei partner europei, individuava il ponte tra i 18 progetti prioritari a livello europeo da rendere operativi entro il 2020 nell'ambito della rete transeuropea di trasporto per il periodo 2007-2020. Anche in questa occasione i Verdi si opposero attraverso una serie di osservazioni critiche⁹³ inerenti ad una serie di punti.

Scheda 7 - Le critiche dei Verdi al ponte quale progetto prioritario europeo.

LE OSSERVAZIONI CRITICHE DEI VERDI ALL'INSERIMENTO DEL PONTE QUALE PROGETTO PRIORITARIO INSERITO NEL DOCUMENTO VAN MIERT PER LA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO
<p>In primo luogo veniva discusso il fatto che lo stesso documento poneva l'ammodernamento della linea ferroviaria Napoli – Reggio Calabria – Palermo tra i progetti “importanti per la coesione territoriale”, con una priorità di intervento maggiore rispetto al ponte, soprattutto date pessime condizioni della linea ferroviaria da Napoli a Reggio Calabria (450 km) e della tratta siciliana Messina-Palermo, per due terzi ancora a binario unico. Tuttavia, proprio questa infrastruttura non risultava tra le priorità di finanziamento per gli investimenti ferroviari del Governo italiano. Secondo i Verdi, poi, il carattere non strategico del ponte nell'ambito dello sviluppo per il Mezzogiorno era dato dal fatto che il ponte non era inserito negli elenchi delle infrastrutture su cui attivare un cofinanziamento dell'Unione Europea tramite i fondi strutturali per il periodo 2000-2006 per il Mezzogiorno. Allo stesso modo, il Piano Operativo Regionale (POR) sia della Sicilia che della Calabria, attuativo del Piano Operativo Nazionale nei Trasporti, non prevedeva il ponte tra le infrastrutture che potevano beneficiare dei fondi europei.</p> <p>Naturalmente gli ambientalisti attaccavano anche gli elementi strutturali del progetto presentato al Governo e approvato in sede istituzionale. Al di là dell'impatto ambientale, evidenziavano anche gli aspetti critici sulla bancabilità dell'opera, per i suoi alti costi a fronte di stime di traffico stradale e ferroviario assai prudenti, dimostrati peraltro da tutte le verifiche tecniche e di fattibilità economica affidate dal Governo nel 1998 ad advisor internazionali, dalle successive esplorazioni del mercato e dei potenziali soggetti interessati e dalla relazione conclusiva della Commissione ministeriale Infrastrutture-Tesoro dell'ottobre 2001. Emergeva il quadro di un progetto che è sempre stato interpretato come scarsamente prioritario, a fronte della necessità di investire subito sul miglioramento delle reti infrastrutturali esistenti, individuando e realizzando 4.650 miliardi di vecchie</p>

⁹³ Frassoni M., Donati A. (a cura di), *Osservazioni critiche al ponte ferroviario/stradale sullo Stretto di Messina. Progetto prioritario inserito nel documento Van Miert per la rete transeuropea di trasporto*, Roma 3 luglio 2003, disponibile all'indirizzo: www.verdi.regionelombardia.net/livello%202/livello3/temdossier/mobilita/retiten081203htm.

lire di opere indispensabili per le aree geografiche interessate dal progetto.

Infine, la realizzazione del ponte potrebbe determinare il freno dello sviluppo di un sistema di trasporto sostenibile in espansione in Italia, dal momento che presuppone che una quota crescente di trasporto merci (da e per la Sicilia), sia su tratte nazionali che internazionali via Alpi, avvenga su gomma; un sistema che è sostanzialmente contrastante con il Libro Bianco della Commissione della Comunità Europea "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"⁹⁴, riguardante tutte le principali tematiche connesse al trasporto di merci e persone in Europa, con un riferimento anche all'eliminazione delle strozzature sui grandi assi di comunicazione internazionale.

L'attraversamento stabile dello Stretto di Messina non era presente come infrastruttura strategica negli elenchi segnalati dall'Unione Europea nel Libro Bianco: anzi, nello stesso documento si privilegiava lo sviluppo del cabotaggio marittimo per alleggerire via mare il transito congestionato su gomma attraverso le alpi, un auspicio che contrastava con la strategia di fondo che sottende alla realizzazione del ponte.

Il 1° agosto 2003 il CIPE approvava comunque il progetto preliminare del ponte e dei suoi collegamenti.

Per quanto concerne i tempi per la realizzazione dell'opera, erano state previste le seguenti fasi:

- la gara per l'affidamento dei lavori di costruzione a Contraente Generale entro il 2003;
- lo svolgimento dell'iter di approvazione del Progetto definitivo nel corso del 2004 e nei primi mesi del 2005;
- l'apertura dei cantieri nella primavera del 2005;
- il completamento dei lavori e l'apertura al traffico nel 2011;
- il 2012 quale primo anno completo di esercizio dell'opera.

Il Progetto preliminare era composto da una relazione generale e 48 relazioni specialistiche; 347 elaborati grafici riguardanti il ponte e i collegamenti; 282 elaborati relativi allo Studio di Impatto Ambientale (SIA) e alla Localizzazione Urbanistica. In ambito SIA, sono state inoltre predisposte 38 relazioni e analisi specialistiche relative al quadro programmatico, progettuale e ambientale, comprendenti principalmente la valutazione della soluzione ponte rispetto al potenziamento di quello che era l'attuale sistema di traghettamento, la valutazione costi/benefici, nonché il confronto tra il nuovo progetto presentato e quello di massima elaborato nel 1992.

Coerentemente alle prescrizioni di legge, c'erano inoltre ulteriori 28 elaborati grafici e 11 documenti tra cui, in particolare, il piano di sicurezza e il quadro economico⁹⁵.

Il Progetto preliminare costituiva l'aggiornamento del Progetto di massima del 1992 e recepiva le deliberazioni formulate dal Comitato Tecnico Scientifico, coordinato dal Prof. Remo Calzona, istituito dal ministro delle infrastrutture nel febbraio 2002 al fine di formulare gli indirizzi per la pro-

⁹⁴ Libro bianco presentato dalla Commissione il 12 settembre 2001, *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*.

⁹⁵ Quotidiano "La Sicilia", 14 gennaio 2003.

gettazione del ponte. Inoltre, il progetto era stato adeguato alla normativa nel frattempo intervenuta sulla sicurezza, sulla progettazione stradale e nello Studio di Impatto Ambientale, vengono accolte le raccomandazioni formulate nel 1997 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e, dall'advisor tecnico del Governo Steinman International.

Il ponte sospeso a campata unica, così come progettato, si riteneva sarebbe stato in grado di resistere senza danni ad un sisma corrispondente al grado 7,1 della scala Richter (più severo del devastante terremoto che colpì Messina nel 1908) e di affrontare, grazie alle proprie caratteristiche aerodinamiche, venti con velocità superiore a 216 Km/h.

Tab. XIX - Le caratteristiche del progetto preliminare del ponte

DATI DEL PROGETTO PRELIMINARE DEL PONTE	
Tipologia	Ponte sospeso a campata unica con una lunghezza di 3.300 metri, che costituisce la luce centrale più lunga del mondo.
Impalcato	Ponte sospeso a campata unica con una lunghezza di 3.300 metri. Impalcato lungo 3.666 metri, tenuto conto della luce delle due campate laterali sospese, e largo 60 metri. Formato da tre cassoni di cui due laterali per la piattaforma stradale e uno centrale per quella ferroviaria. La sezione stradale era formata da tre corsie per ogni carreggiata (due di marcia e una di emergenza), ciascuna di 3,75 metri, mentre la sezione ferroviaria aveva due binari con due marciapiedi laterali pedonabili.
Torri	L'altezza delle due torri era stata aumentata di oltre 6 metri (fino a 382,60 metri) per consentire un franco navigabile minimo di 65 metri di altezza e per 600 metri di larghezza, mentre era stata abbassata di 11 metri la quota di attacco a terra in Sicilia.
Il sistema di sospensione	Veniva assicurato da due coppie di cavi d'acciaio, ciascuno del diametro di 1,24 metri e interasse di 52 metri, ciascuno costituito da 44.352 fili di diametro di 5,38 mm, con una lunghezza totale tra gli ancoraggi di 5.300 metri.
Dati di costruzione	Le tecnologie costruttive previste utilizzano tecniche e materiali consolidati e lungamente sperimentati in questo settore dell'ingegneria. Molto rilevante era il ricorso ai processi di prefabbricazione in stabilimento i quali avrebbero offerto – secondo i tecnici della società – le migliori garanzie di qualità, controllo dei tempi di esecuzione, minimizzazione dell'impatto sull'ambiente.
L'opera di attraversamento	Risultava sostanzialmente costituita dall'impalcato, dalla torre e dal blocco di ancoraggio con le relative fondazioni, dal sistema di sospensioni, dai cantieri del Ponte di Ganzirri e Mortelle e da cantieri remoti di Milazzo e Venetico, con dei necessari collegamenti rappresentati da: il viadotto di accesso stradale e ferroviario; il collegamento stradale alle autostrade esistenti; l'area di esazione; il collegamento ferroviario del ponte alla nuova stazione di Messina con i relativi cantieri; cave e discariche ⁹⁶ .

⁹⁶ Minutoli M., Cucinotta R., Dipartimento Politica del Territorio, Settore Urbanistica e gestione del Territorio, *La relazione tecnico-urbanistica*, riv. "Città e Territorio", nn. 5-6, La Grafica Editoriale, Messina, settembre/dicembre 2002, p. 3.

Le opere connesse	Le principali opere a terra nel territorio siciliano, necessarie alla costruzione del ponte, erano dunque la torre di sostegno – alta 382, 60 m con due plinti di fondazione circolari con diametro di 55 metri – e il blocco di ancoraggio dei cavi, ovvero una massa di 328.000 mc di conglomerato. Inoltre erano previsti 20,3 km di raccordo stradale e 19,8 km per quello ferroviario, da svilupparsi in massima parte in galleria ⁹⁷ . Tali raccordi avrebbero consentito il collegamento del ponte, dal lato Calabria, al nuovo tracciato dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria (A3) e alla prevista linea di Alta Capacità ferroviaria Napoli-Reggio Calabria e, dal lato Sicilia, alle tratte autostradali Messina-Catania (A18) e Messina-Palermo (A20) e alla nuova stazione ferroviaria di Messina la cui realizzazione era prevista ad opera di Rete Ferroviaria Italiana ⁹⁸ .
Il centro direzionale	Avrebbe dovuto ospitare gli uffici della società e le attività connesse con la costruzione, con la gestione, l'informazione e la promozione – esso era previsto lungo la sponda calabra. Eppure c'era chi, all'interno delle istituzioni messinesi, rivendicava il ruolo di Messina quale punto di riferimento delle iniziative collegate al ponte; “diversamente, sarebbe come dire che l'Italia continua a fermarsi in Calabria anche proponimenti di chi dovrebbe credere di più al collegamento stabile” ⁹⁹ .
Quadro economico	Il progetto preliminare, in conformità alle prescrizioni legislative, conteneva il quadro economico dell'intervento. La società aveva provveduto ad aggiornare in circa 4,6 miliardi di euro (valori 2002) il costo complessivo dell'opera, inclusi i collegamenti (nella delibera CIPE del 1 agosto 2003 erano stati previsti inoltre 130 milioni di euro per le opere compensative), mentre la stima precedente si aggirava intorno ai 4,8 miliardi di euro, che salivano a 5,4 miliardi considerando gli adeguamenti di normativa. Prendendo per buone queste somme, il risparmio si sarebbe dovuto aggirare quindi intorno al 15%.
Il piano finanziario	Non prevedeva l'erogazione di contributi a fondo perduto né il rilascio di garanzie da parte dello Stato. La fattibilità finanziaria sarebbe stata assicurata da un aumento di capitale di 2,5 miliardi di euro della SdM, pari al 40% del fabbisogno dell'opera. L'azionista di controllo della società, la Fintecna SpA, aveva dato la propria disponibilità a supportare la SdM in relazione al programmato aumento di capitale. Il restante 60% del fabbisogno sarebbe stato coperto con finanziamenti di project financing contratti in più tranche sul mercato internazionale dei capitali, garantiti unicamente dai flussi finanziari generati dalla gestione del ponte. Le concessioni mantenevano una durata trentennale.
Previsioni di lavoro	L'apertura dei cantieri era prevista entro la primavera 2005 e il completamento per il 2012, con la possibilità di una prima apertura al traffico già l'anno prima.
	Per percorrere i 3 chilometri e 600 metri dell'imponente struttura aerea, tutta di colore bianco, era previsto un pedaggio che – secondo quanto contenuto nel piano di fattibilità dell'opera – sarebbe stato pari al costo dell'attuale attraversamento in traghetto:

⁹⁷ Ivi.

⁹⁸ SdM (a cura di), *Ponte sullo Stretto di Messina*, riv. “Città e Territorio”, p. 24.

⁹⁹ Gazzarra A., *Il centro direzionale deve ricadere su Messina*, 1 settembre 2003, in, Cristiano R., *op. cit.*, 2004, p. 127.

Pedaggi	<ul style="list-style-type: none"> - 5 euro per le moto; - dai 9 ai 15,25 euro per le auto (a seconda della possibilità di usufruire di sconti, come quelli residenti, e della permanenza temporale sull'isola); - dai 47,75 ai 60,25 euro per i camion; - 70,25 euro per gli "autobus pieni".
Vantaggi per gli utenti	Utilizzando il ponte era previsto un risparmio di tempo pari ad un'ora in auto, un'ora e mezza in camion e oltre 2 ore e mezzo in treno rispetto a quello che era l'attuale sistema di collegamenti marittimi continente-isola.

Il dipartimento di urbanistica del Comune di Messina, a cui il progetto preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale del ponte fu trasmesso dalla SdM il 31 marzo 2003, aveva redatto una relazione allo scopo di supportare il Comune di Messina nell'analisi degli impatti dell'opera sul territorio comunale al fine di esprimere il proprio, richiesto, parere.

In merito al Piano Regolatore Generale della città, si sottolineava che la Variante Generale al P.R.G., approvata con decreto n. 686 del 2 settembre 2002, aveva già tenuto conto del progetto di massima dell'opera di attraversamento e dei diversi collegamenti viari, tale per cui il progetto preliminare era sostanzialmente conforme alla Variante Generale del P.R.G. Proprio tale edizione del piano urbanistico, pur ponendo come chiara "l'esigenza di riqualificare, dall'interno, la struttura urbana e di riproporre relazioni equilibrate tra i diversi ambiti [...] si contraddice clamorosamente allorché assume l'impostazione e i vincoli del ponte, con le relative attrezzature e strutture assai pesanti, a parte l'impatto diretto dell'attraversamento dello stretto"¹⁰⁰.

In relazione alle altre opere, l'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE costituiva, ai sensi della Legge Obiettivo n. 443/02 e dei relativi decreti attuativi, una variante allo strumento urbanistico.

Senza dubbio, il costo di attraversamento del ponte era uno dei tanti problemi che, secondo i critici, si poteva facilmente individuare pensando al futuro dell'opera, il cui rischio maggiore era sempre quello di diventare, almeno agli occhi dell'opinione pubblica, una "cattedrale nel deserto", laddove "nella Sicilia e nella Calabria di oggi – è inutile negarlo – il ponte non servirebbe assolutamente a nulla. E il motivo è semplice: né la Sicilia odierna, né la Calabria odierna sono dotate di quelle infrastrutture in grado di giustificare a realizzazione del Ponte sullo Stretto"¹⁰¹. Il problema è tutt'oggi facilmente individuabile nelle autostrade Salerno-Reggio Calabria e nella rete ferroviaria che vanno rifatte perché non si prestano a quel veloce trasporto delle merci cui è idealmente finalizzato il ponte – rendendolo

¹⁰⁰ Pieroni O., Ziparo A., 2007, *op. cit.*, p. 70.

¹⁰¹ Ambrosetti G., *Un passo verso il futuro*, 25 giugno 2002, in, Cristiano R., *op. cit.*, 2004, p. 63.

quindi di fatto inutile – nell’ambito del cosiddetto “Corridoio Adriatico”, quell’ipotetico “corridoio che dall’Est europeo, passando per l’Austria, il Trentino, il Veneto e tutta la costa Adriatica, giungerebbe in Sicilia e, da qui, al Nord Africa e al Medio Oriente via mare”¹⁰².

Scheda 8 - Le valutazioni del Dipartimento di Urbanistica del Comune di Messina

LA RELAZIONE DEL DIPARTIMENTO DI URBANISTICA DEL COMUNE DI MESSINA
<p>Si sottolineava che, in relazione ai diversi flussi di mobilità considerati nell’ambito urbano e inter-urbano, il ponte si inseriva “[...] come valida alternativa al sistema di trasporto attuale del quale, tuttavia, non viene previsto lo smantellamento quanto piuttosto [...] un eventuale potenziamento come valida alternativa al ponte”¹⁰³. Eppure furono sottolineate alcune difficoltà di inserimento e dei gravi impatti ed effetti che il progetto previsto poteva avere sul territorio comunale. Il progetto preliminare presentato dalla società SdM si limitava, infatti, solo agli aspetti strettamente connessi al ponte, non considerando tutte quelle opere complementari ma comunque indispensabili per la fruizione dell’opera e che erano tra l’altro, strettamente connesse alla viabilità e al collegamento del manufatto con la rete stradale del territorio cittadino e con quella autostradale esistente dell’hinterland.</p> <p>Le considerazioni conclusive dei due tecnici del Comune di Messina ponevano comunque una riserva limitata nei confronti dell’opera, affermando che essa “così come prevista nel progetto preliminare [...] non può integrarsi con il tessuto urbanizzato esistente a meno della contestuale programmazione e relativo finanziamento di tutte le opere che consentono un sostenibile inserimento del manufatto nel territorio comunale. [...] il notevole impatto dell’opera di attraversamento e dei relativi collegamenti può essere mitigato e reso sostenibile soltanto tramite interventi mirati alla riduzione degli impatti [...] In particolare, risulta evidente che la viabilità esistente [...] non è in grado di assorbire l’ulteriore carico di traffico conseguente alla cantierizzazione dell’opera e, ancor più, alla messa in esercizio del ponte”¹⁰⁴. Veniva chiesto quindi, che sin nella fase di progettazione del ponte, si prevedessero le opere integrative e mitiganti degli impatti, nonché tutte quelle misure compensative degli impatti socio-economici che certamente avrebbero gravato sulla città e sul territorio comunale.</p>

La Sicilia nello specifico dovrebbe inoltre dotarsi di adeguati porti intermodali – collegati con autostrade, strade e ferrovie –, dell’autostrada Messina-Palermo e quella tra Messina e Catania, inadeguate nonostante che negli anni Ottanta e Novanta le linee ferroviarie – totalmente da rimodernare – siano state in buona parte smantellate per favorire il trasporto gommato, “ma potenziare il sistema ferroviario, oggi, significherebbe mettere in discussione il potere esercitato dalle autolinee private in Sicilia [...] espressione dello stesso centrodestra che governa l’isola”¹⁰⁵.

Lo Studio di Impatto Ambientale – condotto da un raggruppamento temporaneo di imprese formato da Systra SpA, Bonifica SpA, Systra-Sotecni SpA, Ast Sistemi Srl – si componeva di una serie di elaborati.

¹⁰² Ivi.

¹⁰³ Minutoli M., Cucinotta R., *op. cit.*, 2002, p. 4.

¹⁰⁴ Ibidem, p. 13.

¹⁰⁵ Ibidem, p. 64.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ha messo a confronto i due sistemi di attraversamento dello stretto (ponte e collegamento marittimo). La soluzione ponte veniva considerata preferibile rispetto al potenziamento del servizio di traghetti per i seguenti motivi:

- drastico abbattimento delle emissioni di gas di scarico;
- consistente riduzione dei tempi di attraversamento che per il traffico su ferrovia si riducono in media di oltre 2h e per il traffico su gomma di circa 1h;
- sensibile riduzione della congestione delle aree urbane;
- maggior grado di integrazione socio-economica delle aree urbane dello stretto;
- positivi effetti sull'economia e sul quadro occupazionale¹⁰⁶.

Tab. XX - Le valutazioni della Valutazione Ambientale Strategica

VANTAGGI DELL'OPERA RILEVATI NELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	
Gli impatti socio-economici e territoriali	
Complessivamente l'impatto economico diretto, indiretto e indotto della fase di cantiere risultava pari all'importo di circa 6 miliardi di euro superando l'ammontare complessivo della spesa per l'investimento: di questi, oltre il 50% si concentrava in Calabria e in Sicilia e circa il 75% nel Mezzogiorno d'Italia.	
Gli effetti economici diretti	
In termini di valore aggiunto nei vari ambiti territoriali, questi erano stati stimati al 32,7% della spesa per l'investimento.	
I benefici indiretti e indotti	
Risultavano rispettivamente pari al 48% e al 42% dell'investimento stesso.	
Gli effetti sul mercato del lavoro	In fase di cantiere
	In fase di esercizio
Stimato un incremento dell'occupazione diretta e indiretta di circa 30.000 unità limitatamente alla Sicilia e alla Calabria, e di quella indiretta sull'intero territorio dell'ordine di 15.000 unità.	
L'impatto più importante avrebbe riguardato gli scambi commerciali e l'attività economica, poiché per attraversare lo stretto sarebbero stati necessari circa tre minuti, consentendo l'intensificarsi degli scambi e l'integrazione tra le diverse economie regionali ¹⁰⁷ .	
Dallo studio emergeva che l'ottimizzazione tecnica del progetto, unitamente all'adozione delle più moderne tecniche di cantierizzazione, movimentazione e smaltimento dei materiali, aveva determinato un significativo miglioramento – dell'ordine del 25% – dell'impatto	

¹⁰⁶ SdM (a cura di), *Ponte sullo Stretto di Messina*, riv. "Città e Territorio", *op. cit.*, p. 29.

¹⁰⁷ SdM (a cura di), *op. cit.*, p. 35.

Impatto ambientale	<p>ambientale rispetto al Progetto di massima del 1992. A tale miglioramento contribuivano in particolare le seguenti azioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'allaccio diretto del ponte con la prevista linea ferroviaria ad alta capacità, con l'eliminazione, rispetto al Progetto del 1992, di circa 21 Km di gallerie; - l'eliminazione di circa 1.600 metri di viadotto sul totale dei tracciati; - l'eliminazione, pressoché totale, dei trasporti via terra di materiali, mediante l'individuazione di vie alternative attraverso il mare, così da non interferire con la viabilità locale; - l'individuazione delle aree di stoccaggio e di accumulo dei materiali in luoghi remoti e comunque scarsamente abitati¹⁰⁸. <p>Sul piano infrastrutturale, il lavoro di alleggerimento aveva quindi riguardato soprattutto i raccordi a terra, mentre le modifiche della localizzazione urbanistica intendevano rispondere soprattutto all'esigenza di migliorare sensibilmente l'impatto ambientale dell'opera. Venivano rimodulate anche le funzioni e le modalità di allaccio all'autostrada Salerno-Reggio Calabria.</p>
--------------------	--

Le conclusioni intendevano evidentemente dimostrare la fattibilità economica del progetto, anche nell'ipotesi di una bassa crescita del Pil associata ad uno scenario trasportistico sfavorevole. In particolare i valori degli indicatori dimostravano “una notevole fattibilità economica del progetto ponte”: il Valore Attuale Netto Economico risultava superiore a quello dei costi in tutti gli scenari considerati; il Saggio di Rendimento Interno Economico risultava sempre positivo e compreso tra un minimo del 9% e un massimo del 12%¹⁰⁹.

Il 6 settembre 2003, nell'ambito della festa dell'Udc in corso a Fiuggi, il presidente del Copaco (Comitato parlamentare di controllo sui servizi segreti italiani), Enzo Bianco, rendeva noto che “nella relazione semestrale dei servizi segreti si sottolinea come la mafia, e in particolare Cosa Nostra, sia interessata a infiltrarsi nei lavori che porteranno alla costruzione del Ponte sullo Stretto”¹¹⁰.

Contestualmente, il procuratore di Messina, Luigi Croce, annunciava lo svolgimento di indagini già in corso per verificare presunte infiltrazioni della criminalità organizzata nei lavori di costruzione del ponte. “Da tempo ormai – ha aggiunto il procuratore – esiste un protocollo di indagini collegate con la procura di Reggio Calabria, coordinate dalla Direzione Nazio-

¹⁰⁸ Quotidiano “La Sicilia”, 14 gennaio 2003.

¹⁰⁹ Quotidiano “La Sicilia”, 14 gennaio 2003.

¹¹⁰ *La relazione dei servizi: “La mafia interessata al Ponte sullo Stretto”*, “Giornale di Calabria”, 8 settembre 2003, disponibile all'indirizzo: www.cuntrastamu.org/mafia/news/notizia.php?insid=1632.

nale Antimafia e sviluppate in numerosi incontri operativi”¹¹¹. Intanto era in corso nelle aree di Reggio Calabria e di Messina un’attività di monitoraggio delle proprietà di tutti i terreni che potevano essere interessati agli espropri per la realizzazione del ponte allo scopo di prevenire eventuali infiltrazioni della criminalità organizzata.

L’iniziativa rientrava nell’attività dei gruppi di lavoro istituiti nelle Prefetture di Reggio Calabria e Messina in applicazione della Legge Obiettivo sulle grandi opere approvata nel marzo scorso¹¹².

Scheda 9 - Il piano di investimenti della società infrastrutture delle FS, RFI

CONTENUTI DEL PIANO DI INVESTIMENTI DELLA SOCIETÀ INFRASTRUTTURE DELLE FERROVIE DELLO STATO (RFI)
<p>La Rfi annunciava l’alta velocità per collegare Catania a Palermo, con tempi di percorrenza stimati in 90 minuti rispetto ai 200 attuali. L’investimento previsto era pari a 4 miliardi di euro, ma l’attivazione rimaneva comunque collegata all’entrata in servizio del ponte. Per il completamento del raddoppio Palermo-Messina Rfi stimava circa 5,9 miliardi: 780 milioni per la tratta Fiumetorto-Castelbuono, 4,3 miliardi per Castelbuono-Patti e 651 milioni per la linea Patti-Messina. Per il raddoppio della tratta Giampileri-Fiumefreddo (42 Km per 1,97 miliardi), sulla linea Messina-Catania, la società era in attesa del via libera del CIPE al progetto preliminare. Sul tavolo del CIPE era stato presentato anche il progetto di raddoppio dell’intera linea Catania-Siracusa (1,5 miliardi), mentre nel 2008 si sarebbe attivata la linea veloce Fiumetorto-Agrigento (140 milioni) con una riduzione dei tempi di percorrenza di 18 minuti. Per il 2009 è invece prevista l’attivazione della linea veloce ed elettrificata sui 183 Km a binario semplice della tratta Siracusa-Ragusa-Gela (400 milioni), mentre è in corso lo studio di fattibilità per la velocizzazione della Palermo-Trapani (600 milioni). Un capitolo a parte è dedicato ai nodi metropolitani di Palermo, Catania e Messina per un investimento complessivo di 1,5 miliardi di euro: 780 milioni per il nodo di Palermo, 7 milioni per Messina e 714 milioni per Catania, di cui 570 per la nuova Stazione centrale sotterranea. Rfi ha annunciato che entro la fine dell’anno saranno aperti i cantieri nella Stazione centrale di Palermo per lavori di riqualificazione e ammodernamento (11 milioni di euro) nell’ambito del progetto della società Grandi Stazioni su 13 scali passeggeri nazionali. A Palermo sorgerà inoltre il nuovo “Sistema di comando e controllo” (129 milioni di euro), un sistema avanzato di gestione integrata della circolazione sulle linee Messina-Palermo, Messina-Siracusa e sul nodo di Palermo. Infine sono previsti 75 milioni (43 già finanziati) per la soppressione e l’automazione di 100 passaggi a livello e 3 milioni di euro per l’installazione di barriere anti-rumore a Taormina-Letojanni e a Cefalù¹¹³.</p>

Il 30 settembre 2003 la società infrastrutture delle Ferrovie dello Stato (Rfi), nella persona del suo amministratore delegato Mauro Moretti, presentava all’assessore regionale siciliano ai Trasporti il piano di investimenti per 16 miliardi di euro fino al 2013, data nella quale si prevedeva il completamento della tratta Fiumetorto-Castelbuono.

¹¹¹ Ivi.

¹¹² Quotidiano “La Sicilia”, 6 settembre 2003.

¹¹³ Quotidiano “La Sicilia”, 30 settembre 2003.

Il 1° ottobre 2003 la Commissione Europea adottava la proposta di revisione delle reti transeuropee di trasporto, che prevedeva anche la realizzazione del ponte, grazie anche al ruolo svolto dal presidente della Commissione UE, Romano Prodi, a margine della presentazione del piano per la crescita approvato dall'Esecutivo europeo, che prevedeva 29 progetti per 220 miliardi di euro complessivi di investimento, rilevava che l'Italia doveva porre le proprie priorità “tenendo conto del traffico esistente e potenziale, ma il progetto [ribadiva] è intero”¹¹⁴.

Il 13 ottobre 2003 la Regione Siciliana firmava con il Governo Nazionale l'intesa sulle grandi opere che avrebbe permesso di completare le autostrade Messina-Palermo, Messina-Siracusa-Gela, la tratta ferroviaria Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania, la nuova stazione ferroviaria di Palermo, l'interporto di Catania e un nuovo aeroporto internazionale¹¹⁵. Nella bozza d'intesa, in attuazione della Legge Obiettivo e in vista della realizzazione delle infrastrutture e delle opere, le parti si impegnavano a collaborare per individuare congiuntamente, e per ciascuna opera, la copertura finanziaria, le procedure autorizzative necessarie, la necessaria chiarezza nelle responsabilità e nei tempi di progettazione e di esecuzione, le sedi e gli strumenti per il monitoraggio sistematico dell'avanzamento delle azioni e delle opere.

Nel documento venivano fissati anche i tempi di realizzazione delle opere infrastrutturali: autostrada Messina-Palermo, completamento nel 2004; autostrada Messina-Siracusa-Gela, completamento del 2010; tratta ferroviaria Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania (Corridoio plurimodale Tirrenico-Nord Europa) nel 2010; ponte, affidamento dei lavori entro il 2005 e conclusione dei lavori entro otto anni dall'effettivo avvio¹¹⁶.

Contro la realizzazione del ponte, come abbiamo visto, si erano da sempre espresse le associazioni ambientaliste (prime tra tutti WWF, Italia Nostra, Legambiente), le quali sostenevano che lo Studio di Impatto Ambientale della SdM sottovaluta i problemi e contiene elaborazioni superficiali e omissioni.

I rilievi delle associazioni ambientaliste, raccolti in un dossier di 250 pagine elaborato da 40 professionisti nelle varie discipline (geologi, sismologi, economisti, architetti, urbanisti), furono quindi inviati ai Ministeri dell'Ambiente e dei Beni e delle Attività Culturali, oltre che alla stessa società¹¹⁷.

¹¹⁴ Quotidiano “La Sicilia”, 1 ottobre 2003.

¹¹⁵ www.centonove.it il 14 novembre 2003.

¹¹⁶ Quotidiano “La Sicilia”, 13 ottobre 2003.

¹¹⁷ ApBiscom (a cura di), *Le ragioni degli ambientalisti*, riv. “Città e Territorio”, *op. cit.*, p. 20.

Tab. XXI - I vari aspetti critiche del progetto di massima secondo i Verdi

LE OSSERVAZIONI CRITICHE DEGLI AMBIENTALISTI SUL PROGETTO DI MASSIMA PER IL PONTE	
Domanda di trasporto	I dati del progetto risultano sovrastimati rispetto al 2001 dall'advisor (raggruppamento temporaneo d'impresa guidato da Systra SpA) chiamato a dare il suo parere. Un esempio su tutti: la società aveva previsto, tra il 2002 e il 2032, un incremento dei transiti tra il 100% e il 200%, mentre l'advisor prospettava, sulla base del calo dei passaggi negli ultimi 10 anni, stime inferiori anche del 40%.
Aspetti economici	L'assenza, tra i costi, della stima relativa al collegamento tra il ponte e la linea ferroviaria, opera fondamentale per la funzionalità del ponte.
Rischio sismico	L'analisi del rischio sismico era stata condotta prendendo come riferimento il terremoto di Messina del 1908 con una magnitudo pari al grado 7,1 della scala Richter. Ma gli ambientalisti dichiaravano che nel mondo si erano verificati terremoti anche con magnitudo 8,9. Obiezioni riguardavano anche la frequenza delle scosse, per le quali era stato fatto riferimento al terremoto di Messina con scosse della durata di 30 secondi. Ma in Irpinia, come ricordavano appunto gli ambientalisti, la scossa più distruttiva era durata 80 secondi.
Dati occupazionali	Anche in questo caso sarebbe stata sovrastimata la previsione delle 40mila unità nei 7 anni di cantiere, 4 volte di più di quelli stimati dagli advisor in 9 anni (14.500). Per gli ambientalisti il ponte avrebbe portato a un crollo nell'occupazione pari a 1.234 posti di lavoro (quelli oggi attivi nel traghettamento) contro i 480 nuovi posti creati dal funzionamento dell'opera a regime (per una perdita netta di 764 posti).
Impatto ambientale	Omissioni si registravano per quanto riguardava gli impatti dell'opera su fauna, flora, ambiente ¹¹⁸ .

Da più parti, inoltre, si evidenziava un'incongruenza nelle stime relative al recupero delle spese di costruzione, per rifarsi delle quali sembrava necessario far pagare un passaggio auto almeno 75 euro, mentre il sito della SdM azzardava pedaggi da 9,50 a 16 euro per le macchine, fino a 63 euro per i camion e 80 per gli autobus¹¹⁹.

Per quanto riguardava gli investimenti da parte dei privati, particolarmente scettica si mostrava Legambiente i cui rappresentanti, in un articolo apparso su "La Sicilia" del 27 maggio 2003, evidenziavano l'assenza di privati disposti a finanziare l'opera. L'associazione ambientalista ricordava come, fino a quel momento, "i soli soldi destinati al ponte [...erano] quelli che, tramite varie società, ha deciso di investire il Ministero delle Finanze. Saranno i cittadini, dunque, a pagare l'opera. Quegli stessi cittadini che ne guadagneranno pedaggi più cari se viaggiano in treno e che in treno continueranno a viaggiare a una velocità media degna dei primi anni del secolo scorso: 24 km/h"¹²⁰.

¹¹⁸ ApBiscom, *Op. cit.*, pp. 21-22.

¹¹⁹ La Cecla F., *Ponte dei miracoli*, settimanale "D" di Repubblica, 23 ottobre 2004.

¹²⁰ Quotidiano "La Sicilia", 27 maggio 2003.

Nell'autunno del 2003, poi, cambiava la percezione del ponte come opera strategica fondamentale, dal momento che l'11 novembre la Commissione Europea aveva escluso il ponte dalla "quick start list" che individuava i progetti prioritari per la Rete Transeuropea di Trasporto (TEN) basata sui lavori del Gruppo Van Miert. Il ponte era stato però confermato fra le 18 opere strategiche a livello europeo (all'interno del cosiddetto "Asse del Brennero" o "Asse Berlino-Palermo", definito per collegare Berlino, Monaco, Verona, Bologna, Roma, Napoli, Messina e Palermo) e avrebbe comunque potuto ottenere i contributi europei così da ridurre i costi finanziari dell'operazione.

Sull'esclusione del ponte il ministro delle Infrastrutture Lunardi affermava che comunque la realizzazione del ponte non avrebbe subito nessun ritardo, tanto più che un piano finanziario era già stato fatto. L'amministratore delegato della SdM, Pietro Ciucci, dopo l'esclusione dell'opera dalla "lista rapida" dei progetti in parte finanziabili dall'UE, affermava quindi che la data di inizio lavori slittava a fine 2005, anziché alla metà¹²¹ e, allo stesso tempo, il presidente della Regione Sicilia, Cuffaro, dichiarava che il ponte rimaneva un'opera strategica a livello europeo, nonostante che l'infrastruttura fosse stata esclusa dalla lista delle priorità stilata dalla Commissione Europea. Sulla realizzazione del ponte, il ministro per gli Affari regionali, Enrico La Loggia sosteneva che i lavori avrebbero avuto inizio il 2005 e che dal 2012 il ponte sarebbe stato già percorribile¹²².

Del resto le intenzioni degli investitori interessati erano già rivolte al bando di gara per la costruzione del Ponte di Messina, tanto che l'amministratore delegato di Impregilo e di Aeroporti di Roma, Piergiorgio Romiti, affermava che per il primo trimestre del 2004 ci sarebbe stata una cordata di imprese il più italiana possibile, in grado di partecipare alla gara, la cui struttura, secondo Romiti stesso, poteva essere o un bando unico, o due o tre bandi successivi.

Nel dicembre 2003 le associazioni ambientaliste Comitato per la Bellezza, Italia Nostra, Legambiente, WWF e CESIA presentavano però il ricorso al TAR per chiedere l'annullamento della Delibera CIPE che, in data 1 agosto 2003, aveva approvato il progetto preliminare per la realizzazione del ponte. I punti dolenti del progetto del Ponte di Messina individuate dalle associazioni ambientaliste erano fondamentalmente quattro¹²³:

1) una violazione della normativa in tema di tutela dell'ambiente, dei beni culturali e di procedura di impatto ambientale;

¹²¹ Baccaro A., *Il Ponte sullo Stretto? Fra due anni*, "Corriere della Sera", 18 novembre 2003, p. 25.

¹²² www.centonove.it, 14 novembre 2003.

¹²³ Vacanti C., *Sarebbe piaciuto ai cittadini di Atene* – 14 luglio 2003, in, Cristiano R., *op. cit.*, 2004, p. 117.

2) carenze del progetto preliminare, in relazione alla normativa sui lavori pubblici, dal momento che non solo questo non aveva considerato le possibili alternative progettuali, realizzative e tecnologiche, ma non era stata provata nemmeno la sua fattibilità tecnica in relazione ai rischi sismici e di geotettonica;

3) problemi di ordine economico e funzionale della realizzazione dell'opera, che non rispondeva alle reali esigenze di trasporto né in relazione a uno sviluppo strutturale delle regioni interessate;

4) mancato coinvolgimento dei Comuni interessati dall'opera, che non sono stati messi in grado di esprimere il loro parere sul progetto preliminare, con conseguenze sulle pianificazioni urbanistiche dei Comuni coinvolti¹²⁴.

Si voleva far rimandare la gara finché le autorità di Governo non avessero provveduto a tutte le cautele e gli accertamenti necessari, dal momento che mancavano due strumenti fondamentali per la gara: il regolamento del Governo che definiva le caratteristiche del General Contractor¹²⁵, e la convenzione tra la SdM e lo Stato per la definizione dei rischi.

Tuttavia, quello che mancava nelle considerazioni “pro” e “contro” il Ponte di Messina, era uno sguardo critico oggettivo, il “criterio dell'utile” in grado di eliminare dalle posizioni contrarie all'opera “le paure irrazionali: paura metafisica della solitudine (“Cattedrale nel Deserto”, paura naturale dei ladri e dei briganti (“Affare del secolo per la mafia”), paura artistica dell'orrido (“Mostro ambientale”)¹²⁶, e dalle posizioni favorevoli “gli entusiasmi irrazionali: [...] legati alla megalomania “Opera immensa dell'abilità umana”, al sogno del lavoro (“Creatore di migliaia di posti di lavoro”), all'etno-antropologia (“Ponte di cultura tra i popoli”)¹²⁷.”

Spogliate di questi elementi, le considerazioni sul ponte avrebbero dovuto ruotare attorno ad una serie di domande: se vi era una reale utilità del ponte in un contesto infrastrutturale carente quale quello siciliano; se proprio il ponte non poteva diventare un elemento in grado di incentivare le infrastrutture di contorno e di inserire realmente e in modo attivo la Sicilia nel

¹²⁴ Agresti F., *I quattro vizi capitali del Ponte sullo Stretto. Le associazioni ambientaliste hanno presentato ricorso al Tar contro delibera CIPE*, 23 dicembre 2003, disponibile all'indirizzo: www.vita.it

¹²⁵ Tale figura è stata introdotta dalla cosiddetta Legge Obiettivo (443/01) che ha interpretato la procedura europea di appalti. Si tratta di un soggetto unico al quale – oltre che al concessionario – è affidata la *realizzazione delle infrastrutture strategiche*; il *contraente generale* – recita il testo – è *distinto dal concessionario di opere pubbliche per l'esclusione dalla gestione dell'opera eseguita ed è qualificato per specifici connotati di capacità organizzativa e tecnico-realizzativa, per l'assunzione dell'onere relativo all'anticipazione temporale del finanziamento necessario alla realizzazione dell'opera in tutto o in parte con mezzi finanziari privati, per la libertà di forme nella realizzazione dell'opera, per la natura prevalente di obbligazione di risultato complessivo del rapporto che lega detta figura al soggetto aggiudicatore e per l'assunzione del relativo rischio.*

¹²⁶ Vacanti C., *op. cit.*, 2003, p. 118.

¹²⁷ *Ivi.*

flusso di merci del bacino mediterraneo; se attorno ad esso poteva costruirsi una nuova identità collettiva della città, divenendo il ponte, attraverso opportune iniziative informative e di comunicazione, il centro nodale di un nuovo immaginario collettivo.

6. Il ponte... parte?

Nel gennaio del 2004 Giuseppe Zamberletti, presidente della SdM, continuava a proclamare l'operatività del ponte a partire dal 2012: entro il mese era prevista la gara per la selezione del General Contractor al quale affidare la progettazione definitiva e la realizzazione dell'opera; tale soggetto era da scegliere entro il 2005; poi il progetto definitivo e lo svolgimento delle procedure di approvazione; a fine 2005 l'apertura dei cantieri e nel 2011 il completamento dei lavori e l'apertura al traffico, compreso quello ferroviario ad alta velocità. Zamberletti aveva anche affrontato il problema dei costi, compreso il dettaglio delle tariffe per i mezzi che lo attraverseranno: 4 euro per le moto, autovetture con ritorno entro tre giorni 9 euro (oltre i tre giorni 15,25 euro), camion con ritorno entro 6 giorni 47,75 euro (oltre i sei giorni 60 euro), autobus vuoti 25 euro (pieni 70,75 euro)¹²⁸.

Nel febbraio del 2004, lo staff di Pietro Lunardi, ministro delle Infrastrutture, e quello di Pietro Ciucci, amministratore delegato della SdM, si prodigavano nel cercare i costruttori (e i potenziali investitori) alla vigilia della gara, pronta a partire alla fine del mese, per la scelta a ottobre del General Contractor, ovvero il soggetto incaricato di redigere il progetto e costruire l'opera. Erano i giorni in cui approdava al Parlamento Europeo la discussione sui 29 progetti strategici della Commissione, nei quali era compreso il ponte. Tuttavia, in Italia, si stava rafforzando l'asse degli scettici, nei quali potevano annoverarsi anche gli stessi imprenditori siciliani, preoccupati soprattutto del fatto che il ponte potesse rimanere una delle tante opere incompiute della Sicilia. Una paura che i vertici della SdM giudicavano "ingiustificata" dal momento che a novembre era stato firmato l'accordo di programma con Rete ferroviaria e ANAS e che, quindi, gli impegni potevano considerarsi già presi¹²⁹.

Eppure il mese successivo, l'11 marzo 2004, con 231 voti a favore e 198 contro, l'Europarlamento bocciava il progetto del ponte e, di fatto, rendeva molto più difficile far sì che venisse realizzato anche con il contributo finanziario dell'Unione Europea. Su iniziativa di Verdi, Socialisti, Comunisti e Liberali, era stato infatti approvato al Parlamento di Strasburgo un emen-

¹²⁸ *Ponte sullo Stretto, Zamberletti: Entro otto anni sarà una realtà*, quotidiano "La Repubblica", 25 gennaio 2004, p. 3, edizione Palermo.

¹²⁹ Puato A., *Ponte di Messina, Lunardi cerca costruttori*, settimanale "Corriere Economia", 9 febbraio 2004, p. 7.

damento soppressivo che di fatto cancellava l'infrastruttura dalla lista dei progetti prioritari nell'ambito delle reti di trasporto transeuropea¹³⁰. Il Governo italiano, per rilanciare il progetto in sede europea, avrebbe dovuto dunque sottoporlo a una ulteriore valutazione di tipo ambientale, nonché a un'analisi del rapporto tra i costi e i benefici socio-economici, prima di decidere se puntare a reinserirlo tra gli investimenti prioritari europei oppure no.

Questa bocciatura colpiva sicuramente anche da un punto di vista politico il Governo di centrodestra, il cui Premier Silvio Berlusconi e il ministro dell'Economia Giulio Tremonti avevano puntato molto sull'inserimento del ponte nel piano delle grandi opere infrastrutturali europee presentato da parte della Commissione guidata da Romano Prodi.

L'Europarlamento, intervenuto perché dotato di un potere co-decisionale sugli investimenti nelle grandi opere infrastrutturali, non aveva tuttavia cancellato definitivamente il Ponte di Messina, ma si era preoccupato di fornire delle indicazioni che dovevano essere prese in considerazione da parte della Commissione di Prodi e del Consiglio dei governi Ue. Del resto il Governo italiano avrebbe comunque potuto varare la costruzione del ponte senza necessariamente ricorrere ai finanziamenti comunitari, oppure riproporre il progetto nell'ambito del Consiglio dei Governi Ue, in seguito alle modifiche apportate. C'è da dire che l'Europarlamento aveva soprattutto puntato a rilanciare le "autostrade del mare", ovvero quei collegamenti marittimi veloci e a basso costo, attuabili anche nei porti del Mezzogiorno e richieste a gran voce da più porti come alternativa ecosostenibile al ponte¹³¹.

Tab. XXII - Reazioni alla bocciatura del progetto del ponte dell'Europarlamento.

REAZIONI ALLA BOCCIATURA DEL PROGETTO DEL PONTE DAL PARTE DELL'EUROPARLAMENTO	
Monica Frassoni, presidente Gruppo Verdi/ALE Parlamento europeo	"È una grande notizia innanzitutto perché viene cancellato un progetto insostenibile dal punto di vista ambientale, [...] ingiustificato dal punto di vista dei flussi di traffico e scandaloso per le enormi risorse finanziarie pubbliche che avrebbe sottratto ad investimenti più urgenti per gli stessi cittadini siciliani e calabresi. È un voto trasversale che va al di là degli schieramenti destra-sinistra e che ci dà ragione sui contenuti, sull'inutilità del trasferimento di ingenti fondi comunitari per tale opera faraonica" ¹³² .
Governo Italiano	Il ministro delle Infrastrutture Lunardi si era affrettato a sostenere che la decisione europea non avrebbe in ogni caso cambiato la decisione assunta dal Governo ¹³³ .

¹³⁰ Caizzi I., *L'Europarlamento boccia il Ponte di Messina*, "Corriere della Sera", 12 marzo 2004, p. 21; Il Ponte sullo Stretto di Messina è fuori dalla lista delle opere prioritarie UE, 11 marzo 2004, disponibile all'indirizzo: www.ecquologia.it

¹³¹ Ivi.

¹³² Frassoni M., *Ponte bocciato: i verdi ringraziano*, 12 marzo 2004, disponibile all'indirizzo: www.normanno.com/articolo.php?id=MI2004-03-12-4016

¹³³ Baccaro A., *I soldi li troviamo, anche se adesso i tassi saranno più alti*, "Corriere della Sera", 12 marzo 2004, p. 21.

I “NO al ponte”: l’opposizione politica al Governo e le associazioni ambientaliste	Si domandavano come l’esclusione del ponte dalla lista delle priorità europee, se confermata, potesse impedire di fatto l’esecuzione materiale dell’opera da 6 miliardi di euro, dal momento che il piano finanziario, così come era stato approvato dal CIPE, prescindeva dai contributi europei. Il 40% dell’opera (2,5 miliardi) era già resa disponibile dai fondi della liquidazione dell’IRI e un aumento di capitale, da erogarsi progressivamente in relazione all’avanzamento dei lavori, stava già facendo affluire queste risorse. Il restante 60% era da coprire attraverso il reperimento sul mercato internazionale dei capitali con lo strumento della project financing: tale quota di provenienza privata sarebbe scesa dal momento che ci fosse stata la possibilità di attingere ai finanziamenti destinati alle opere prioritarie dell’Ue, il cui apporto a fondo perduto sarebbe potuto essere anche di 600 milioni di euro (il 10% del costo dell’opera) ¹³⁴ .
P. Ciucci, A. D. SdM	Dichiarava “di chiedere comunque finanziamenti alla Banca europea per gli investimenti” ¹³⁵ , finanziamenti che però non sarebbero stati erogati alle “stesse condizioni privilegiate concesse alle opere prioritarie” ¹³⁶ .

Una settimana dopo la bocciatura del Parlamento di Strasburgo, i governi dell’Unione europea (Ue) tentavano di riaprire la possibilità di finanziare, anche con il contributo comunitario, il progetto del Ponte di Messina. Il Co-reper (un organo tecnico composto dai diplomatici dei governi Ue accreditati a Bruxelles) aveva infatti promosso la ripresa della trattativa e la Commissione Prodi, che aveva formalmente presentato la lista delle grandi opere prioritarie includendo il Ponte di Messina, si dichiarava in linea con la posizione del Governo di Roma¹³⁷.

Incuranti del parere negativo proveniente dal Parlamento Europeo e nonostante ci fosse l’attesa per sapere se il ponte avrebbe avuto o meno i finanziamenti della Comunità Europea del Piano delle opere strategiche dell’Ue, il 15 aprile del 2004 la SdM e il Governo pubblicavano il bando di gara per la progettazione definitiva ed esecutiva del ponte, senza che in Italia si avesse ancora una norma che qualificasse definitivamente la figura del General Contractor o fosse stata attestata e verificata chiaramente, attraverso regole certe e valide, l’idoneità tecnica e la capacità finanziaria dei soggetti che intendevano partecipare alla gara. Il termine ultimo di presentazione delle domande di partecipazione era stato fissato per il 13 luglio 2004. La situazione europea sarebbe stata quindi definita con la gara già iniziata.

¹³⁴ Ivi.

¹³⁵ Ivi.

¹³⁶ Ivi.

¹³⁷ Caizzi I., *L’Europa “riapre” il Ponte sullo Stretto*, “Corriere della Sera”, 14 marzo 2004, p. 24.

Tab. XXIII - Il bando di gara per la progettazione definitiva ed esecutiva del ponte

TERMINI DEL BANDO DI GARA	
Importo della gara appalto progettazione definitiva ed esecutiva del ponte	4,4 miliardi di euro.
Tempo esecuzione	Sei anni e sei mesi, al netto dei tempi per le necessarie approvazioni progettuali.
Caratteri e contenuti della gara	Doveva avvenire mediante licitazione privata e riguardava sia l'opera di attraversamento, sia i suoi collegamenti stradali e ferroviari sul versante Calabria e Sicilia. La quota che il General Contractor doveva finanziare con risorse proprie era pari ad almeno il 10% del valore dell'opera, con un massimo del 20%. Le cordate sarebbero state favorite dal fatto che il contraente generale poteva condividere i requisiti necessari con le imprese cui avrebbe affidato i lavori ¹³⁸ . La SdM si riservava di annullare la gara o di modificarne i termini in qualsiasi momento, anche in base all'esito del giudizio costituzionale sollevato dal Tar Sicilia ¹³⁹ .

Il WWF ribadiva l'illegittimità della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del bando per il General Contractor, in quanto illegittime erano anche, secondo la sentenza n. 303/2003 della Corte Costituzionale, le norme contenute nel decreto attuativo della Legge Obiettivo, che prevedevano la modifica delle regole sugli appalti pubblici con regolamento governativo invece che con provvedimento di legge. L'Italia, secondo il WWF, era "di fatto priva di un provvedimento che stabilisca i criteri selettivi delle imprese candidate al ruolo di General Contractor e che disciplini le modalità contrattuali di gara. Il Governo ha annunciato a marzo la presentazione di un apposito decreto legislativo sulla qualificazione del General Contractor. Il decreto, però, verrà definitivamente approvato tra qualche mese"¹⁴⁰. Il Wwf annunciava quindi opportune iniziative legali per chiedere l'annullamento del bando in sede italiana ed europea, dal momento poi che sul progetto dell'opera vi erano delle questioni non risolte: il piano finanziario; il costo reale del progetto del ponte e dell'ipoteca lanciata sui futuri bilanci di

¹³⁸ Baccaro A., *Ponte sullo Stretto, via alla gara per scegliere il «regista» dei lavori*, "Corriere della Sera", 15 aprile 2004, p. 27.

¹³⁹ *Il Ponte di Messina al via*, quotidiano "La Repubblica", 15 aprile 2004, p. 38.

¹⁴⁰ *Ponte Messina. WWF: non esiste norma su general contractor*, 16 aprile 2004; *Ponte Messina. Donati: Lunardi spieghi come intende risolvere le 5 incognite del progetto*, 16 aprile 2004. Disponibili all'indirizzo: www.ecquologia.it

Ferrovie dello Stato; l'assenza di un parere positivo di VIA e del finanziamento delle le opere connesse¹⁴¹.

Ma dopo la sconfitta del febbraio del 2004 – quando i giudici amministrativi del Tar dal Lazio, dopo aver esaminato i vari ricorsi presentati da Verdi e associazioni ambientaliste in merito all'annullamento della delibera CIPE dell'agosto 2003 sul progetto preliminare dell'opera, li respinse –, i Verdi ne dovettero registrare un'altra: il 21 aprile l'Europarlamento aveva deciso che anche il Ponte di Messina poteva ottenere i finanziamenti comunitari e lo reinseriva nella lista delle grandi infrastrutture di trasporto¹⁴². Veniva così ribaltato l'emendamento passato a Strasburgo promosso dai Verdi e dalle sinistre, che aveva cancellato dai progetti di interesse europeo proprio il collegamento tra la Calabria e la Sicilia, sostenuto dal Governo di Silvio Berlusconi. Era stato necessario un accordo a Bruxelles tra i governi Ue per riproporre l'inserimento del Ponte di Messina nella lista di Reti transeuropee di trasporto (Ten), che aveva ora il via libera dell'Europarlamento per i finanziamenti comunitari, che arrivavano al 20% del costo per le opere transnazionali e al 10% per quelle interne come il Ponte di Messina.

L'opera rientrava così tra le priorità della Ue, con due importanti conseguenze: la prima era quella di aver ottenuto lo status giuridico di opera prioritaria tra i tanti progetti infrastrutturali soggetti a finanziamento, e l'altra era proprio il finanziamento stesso, tale per cui l'Ue interveniva versando a fondo perduto un 10% del costo del manufatto – stimato in cinque miliardi di euro – che secondo l'amministratore delegato della SdM avrebbe consentito “di accelerare i lavori abbattendo sostanzialmente il costo dell'opera in termini di minori interessi finanziari da pagare a chi deciderà di entrare nel business del ponte”¹⁴³.

Italia Nostra, Legambiente e WWF Italia rilasciarono un documento¹⁴⁴ nel quale volevano porre l'attenzione sugli ultimi fatti e avanzamenti relativi al progetto-ponte da parte del Governo, quali: l'inserimento dell'opera nel cosiddetto Corridoio 1 (da Berlino a Palermo) delle nuove reti di trasporto transeuropee; la comunicazione e l'avviso dell'avvio delle procedure autorizzative ed espropriative riguardanti la variante ferroviaria di Cannitello; la convenzione tra SdM e FS SpA; la pubblicazione del bando per la scelta del General Contractor, i cui termini scadevano il successivo 15 settembre; il preannunciato finanziamento di 300 milioni di euro nel DPEF

¹⁴¹ Ibidem.

¹⁴² Caizzi I., *Un mese e mezzo dopo l'ultima bocciatura, il Parlamento europeo ieri ha dato il via libera al piano, inserendolo nella lista delle priorità europee*, “Corriere della Sera”, 22 aprile 2004, p. 15.

¹⁴³ *Via libera dell'Europarlamento al Ponte sullo Stretto di Messina*, quotidiano “La Repubblica”, 22 aprile 2004, p. 37.

¹⁴⁴ Italia Nostra, Legambiente, WWF Italia, *Documento sul Ponte di Messina*, 24 settembre 2004, disponibile all'indirizzo: www.patrimoniosos.it/rsol.php?op=getcomunicato&id=210.

2005-2008 per il risanamento ambientale delle aree urbane di Messina e Villa San Giovanni. “Ma tutti questi fatti dati per acquisti in realtà sono molto più contrastati: 1) la Commissione Europea ha avviato procedura di infrazione sulle procedure VIA previste dal decreto attuativo della Legge Obiettivo; 2) è stato dato Avviso al pubblico dell’avvio delle procedure autorizzative ed espropriative relative alla variante di Cannitello senza che sia stata espletata la Valutazione di Impatto Ambientale; 3) le associazioni hanno predisposto e stanno predisponendo sul bando e sulla convenzione, azioni nei confronti delle Authority che vigilano sui lavori pubblici e sulla concorrenza e alla Corte dei Conti; 4) la compensazione anticipata dei danni ambientali creati dal ponte e dalle opere connesse avviene in un quadro in cui il Governo centrale non riesce a garantire nemmeno le condizioni minime di legalità”¹⁴⁵. Le associazioni sottolineavano, inoltre, come fosse in atto “una mobilitazione crescente, promossa dai coordinamenti “anti ponte” calabrese e siciliano, cui le associazioni aderiscono [...]”¹⁴⁶.

In particolar modo, dalla lettura della Convenzione firmata dal Governo e dalla SdM, emergeva che a partire dal 2012 – data ipotizzata per il primo anno di esercizio del ponte – le Fs avrebbero dovuto pagare un “canone fisso annuo superiore a 100 milioni di euro (per l’esattezza 100,6 milioni che, in presenza di incrementi di traffico, potranno balzare a 112,7 milioni nel 2013 per poi salire gradualmente fino ai 142 milioni del 2041), per un totale di circa 4 miliardi di euro nell’arco dei trent’anni della Convenzione. E con quei 100,6 milioni come tariffa minima, a prescindere da quanti treni utilizzeranno effettivamente il ponte”¹⁴⁷. Legambiente la definiva “tassa sulle Ferrovie”, ma era l’azienda stessa a far emergere il proprio malcontento per un meccanismo che, di fatto, costringerebbe le Fs – o più precisamente Rfi, la società del gruppo che gestisce la rete ferroviaria – a pagare tre volte la partecipazione alla grande operazione ponte, in quanto la Convenzione stabiliva che, oltre ai 400 milioni investiti nella ricapitalizzazione della SdM e ai 4 miliardi di tariffa fissa per il passaggio dei treni sul ponte, entro il 2011 Rfi dovrebbe finanziare e realizzare le opere essenziali per i collegamenti tra il ponte e il resto della rete. La stessa Convenzione prevedeva, inoltre, che i 38 milioni di euro annui che erano riconosciuti dallo Stato alle Fs per la normale attività di traghettamento ferroviario, venissero trasferiti tout court alla SdM¹⁴⁸. L’associazione denunciava, quindi, il fatto che fossero interamente risorse “pubbliche” a garantire la realizzazione e che nessun investitore privato sarebbe stato realmente coinvolto nella gestione economica e nei rischi di un’opera che, considerando anche gli oneri

¹⁴⁵ Ivi.

¹⁴⁶ Ivi.

¹⁴⁷ *Anche una tassa da 4 miliardi sulle Fs per innalzare quelle grandi campate*, quotidiano “La Repubblica”, 15 aprile 2004, p. 38.

¹⁴⁸ Ivi.

finanziari, avrebbe avuto un costo di oltre 6 miliardi di Euro. Lo Stato avrebbe infatti investito direttamente 2,5 miliardi a fondo perduto attraverso quelle società che controlla direttamente (Fintecna, ANAS, FS). Si trattava di risorse che secondo i fautori del “no”, potevano – o meglio, dovevano – essere utilizzate in altro modo (dalla riduzione delle tasse ad altre infrastrutture).

Fig. 40 - Corridoio 1



Nel meccanismo finanziario era garantito, inoltre, il rientro almeno in parte del “valore di riscatto”, attraverso lo sdoppiamento della concessione in due periodi da 30 anni e impegnandosi a coprire la differenza tra quanto previsto dal piano finanziario e il ritorno di cassa dai flussi (di fatto a rimborsare i privati del prestito, attraverso una complessa partita di giro) poiché non si era in grado oggi di garantire sulla veridicità delle proiezioni legate ai flussi¹⁴⁹. Nel piano finanziario approvato insieme alla Convenzione, infatti, la previsione di crescita dei passaggi lungo lo stretto giocava un ruolo fondamentale, poiché rappresentava il riferimento delle tesi di convenienza economica, in quanto ipotizzava che nel 2012 ci sarebbe stato un

¹⁴⁹ Legambiente - Luigi Concio (a cura di), *Ponte di Messina, tutti i numeri dello spreco*, 20 marzo 2005. Disponibile all'indirizzo: www.arealocale.com.

aumento del 19% dei flussi di auto e moto, del 29% dei mezzi pesanti, del 94% dei treni. E dal 2012 in avanti una crescita pari a più del doppio¹⁵⁰.

Tab. XXIV - La crescita del traffico prevista sul ponte

Anni	2001	2012	2022	2032	2041
Auto e moto	2.299,5	2.732,2	3.710,0	4.538,0	4.735,0
Autocarri e autobus	1.204,5	1.553,3	1.965,1	2.343,6	2.538,0
Carrozze ferroviarie	210,0	407,3	472,8	539,1	577,1

Invece Legambiente sosteneva che i flussi previsti dalla SdM fossero nettamente in controtendenza rispetto ai dati degli ultimi anni, che individuavano negli aerei e nei traghetti delle valide alternative per il traffico di lunga distanza senza contare che il traffico locale nello stretto avrebbe continuato – e continuerebbe – a far uso dei traghetti (in particolare quelli tra le due città, perché il percorso con il ponte per via delle rampe di accesso allungherebbe di qualche decina di chilometri) e già nel 2005 il 75 % degli spostamenti veniva effettuato senza macchina (il traffico pendolare locale non otterrebbe vantaggi significativi a causa delle congestioni in ingresso e in uscita dalle città: circa 60 minuti dal centro di Reggio Calabria al centro di Messina)¹⁵¹.

Tab. XXV - Il calo dei passaggi sullo stretto

Passaggi/giorno	1991	1999	Differenza
Auto+moto	6.943	6.379	- 8%
Autotreni	3.623	3.393	- 6%

Tab. XXVI - L'aumento del traffico aereo

Anno	1995	1999	Differenza
Passeggeri aereo	4.370.990	6.387.500	+ 46%

¹⁵⁰ Ivi.

¹⁵¹ Si ricordi, a tal proposito, che l'unica verifica fatta in quegli anni sulla disponibilità a partecipare all'investimento da parte di operatori privati, ossia la Commissione del Ministero delle Infrastrutture coordinata da Gaetano Fontana a settembre 2001 riportava le seguenti condizioni per un interesse finanziario nell'operazione: Rischi e modifiche di costo a carico dello Stato; Nessuna concorrenza da parte di traghetti e autostrade del Mare (per cui i Tir devono prendere il ponte e la Salerno-Reggio Calabria e non la nave); Canone fisso da parte delle FS (perché sono prevedibili pochi treni); Soldi subito, durante i cantieri e non al collaudo; Possibilità di negoziazione successiva alla gara.

Tab. XXVII - La movimentazione merci in Sicilia

2003	Traffici interni*	Quota %	Traffici verso l'Italia*	Quota %
Strada	28.122,7	91,6	8.572,5	22,6
Ferrovia	207,7	0,7	2.426,7	6,5
Cabotaggio	2.355,6	7,7	26.853,6	70,9
Totale	30.686		37.852,8	

*In migliaia di tonnellate annue; Fonte: Dipartimento trasporti Regione Sicilia; Tratto da: www.arealocale.com

La domanda che fundamentalmente ci si poneva era se un simile investimento pubblico fosse davvero una priorità dal momento che in Sicilia la velocità commerciale sulla rete ferroviaria è ancora di 24 km/h, con solo metà delle tratte elettrificate e 105 km a doppio binario. Il contributo dato dalla costruzione del ponte, in termini di risparmio nel tragitto ferroviario tra Napoli e Palermo sarebbe in questo modo purtroppo realmente irrisorio e le Ferrovie si troverebbero costrette a pagare il prezzo più alto dalla realizzazione del ponte, in termini di investimenti a cui rinunciare.

Lo stesso dicasi per le strade, “perché [sosteneva Legambiente] se si fa il ponte nient’altro si farà al Sud nei prossimi 15-20 anni per disegnare una nuova politica dei trasporti e dello sviluppo”.

Quello dell’individuazione di altre priorità è stato anche interpretato come un tema in grado di fornire delle “scuse” alla classe dirigente, “un tipico caso di benaltrismo, che è quel trucco dialettico grazie al quale si evita di entrare nel merito delle questioni. [... soprattutto se...] queste famose «priorità» non sono cose inventate ma disastri in carne ed ossa. Prototipi di malagestione della cosa pubblica. È paradossale che un’opera che non esiste, come il Ponte sullo Stretto, venga additata come la causa di tutti i mali presenti. L’impressione è che parlare di altre priorità rispetto al ponte ha funzionato e continua a funzionare come alibi per l’incapacità della classe dirigente nazionale e locale di concepire una rete di trasporti efficiente per il Meridione d’Italia”¹⁵². Eppure è proprio il contrario, dal momento che sottolineare le altre esigenze infrastrutturali altro non fa che far emergere l’incapacità dirigenziale nel settore dei trasporti, non nasconde nulla, anzi addita il ponte come possibile ulteriore elemento da aggiungersi alla lista dei mali che flagellano l’Italia. È piuttosto una presa di posizione decisa, che si preoccupa di porre rimedio ad altri problemi, forse più risolvibili piuttosto che gettarsi con foga in un’opera insicura e pesante da un punto di vista finanziario.

Lo Stato comunque, prevedeva, di fatto, anche la garanzia sui rischi finanziari provenienti dalla gestione, oltre a un investimento diretto di 2,5 miliardi di Euro.

¹⁵² Cruciani G., *op. cit.*, 2009, pp. 48, 52 e 58.

L'Oice – l'associazione di Confindustria delle società di ingegneria – definiva così l'operazione finanziaria messa in piedi dalla SdM: “Nel caso del Ponte di Messina, si tratta di un'operazione di pura “cosmesi”, consistente nell'utilizzo per il finanziamento di una società pubblica, invece che di risorse provenienti dal Bilancio dello Stato, di risorse provenienti da una “privatizzazione” che altrimenti sarebbero andate a confluire nel Bilancio dello Stato. La “cosmesi è stata probabilmente voluta per ragioni di immagine, per poter sostenere la copertura privatistica di un progetto che molti ritengono assai meno prioritario di altri possibili investimenti pubblici. Il piano finanziario si regge soprattutto sulla disponibilità di mezzi propri, sostanzialmente tutti pubblici”¹⁵³.

Scheda 10 - L'opinione di Legambiente sulla Convenzione tra Governo e SdM

LEGAMBIENTE E LE PROBLEMATICHE DELLA CONVENZIONE FIRMATA DAL GOVERNO E DALLA SDM
<p>Secondo Legambiente la Convenzione, che faceva sì che venissero di fatto garantiti i prestiti sul mercato e i bond emessi per finanziare il 60% della spesa, rappresentava un tassello fondamentale visto che le previsioni di traffico a opera realizzata, sempre secondo le stime di Legambiente, non bastavano di certo a garantire gli investitori, così come era stato rilevato dallo studio degli advisor nominati nel 2000 dal Ministero dei Lavori Pubblici, il quale evidenziava che il ponte non sarebbe riuscito ad attrarre in misura significativa nuovo traffico, sottraendolo al mare e all'aereo. Una tesi diametralmente opposta a quella della SdM che prevedeva invece una crescita al 2012 del 19% per auto e moto, del 29% per i mezzi pesanti e del 94% per il trasporto ferroviario¹⁵⁴.</p>

Quando ormai, almeno a livello politico, il ponte sembrava cosa certa, continuavano ad essere divulgate informazioni in merito ai dati tecnici e agli studi che venivano fatti per garantirne la stabilità. Remo Calzona, dell'Università La Sapienza di Roma e responsabile del comitato scientifico del progetto, riteneva che gli interventi migliorativi per la futura sicurezza dell'opera, più che dai terremoti, dalle temperature o dagli attacchi sconsiderati dipendevano, soprattutto, dalle correnti aeree che lo investirebbero.

Scheda 11 - Interventi ed esperimenti migliorativi sul progetto del ponte

INTERVENTI ED ESPERIMENTI MIGLIORATIVI SUL PROGETTO DEL PONTE
<p>Secondo Calzona erano “necessarie nuove gru ben più potenti di quelle esistenti per muovere i cassoni del ponte delle dimensioni di 60 metri per 60 e pesanti ciascuno 1080 tonnellate, poi imbullonati e saldati. Altrettanto si dovrà fare con i 22 pezzi di cui sono formate le</p>

¹⁵³ Oice, *Risultati e criticità della Legge Obiettivo. Un'analisi dell'Associazione delle società di ingegneria e di architettura*, 13 ottobre 2004, Roma, p. 12. Disponibile all'indirizzo: http://www.oice.it/documenti/do_att.php?DO_ID=1787

¹⁵⁴ Ivi.

torri (le pile): lunghi 18 metri, raggiungono ciascuno il peso di 1800 tonnellate. Per i cassoni si pensa anche alla possibilità di sollevarli durante la messa in opera delle due coppie di cavi lunghi 5.300 metri posti fra le torri e la cui funzione è reggere l'intero ponte. Ciascun cavo del diametro di 124 centimetri è formato da 44.352 fili d'acciaio e pesa 7,5 tonnellate al metro. Le punte delle due torri, inoltre, data la loro altezza risulteranno più lontane rispetto alla base di 32 centimetri perché partono da una superficie sferica che è la Terra. Quindi dovranno essere costruite pendenti un po' verso l'interno per colmare la differenza. E prima di essere collegate dai cavi, per impedire che si rovescino, saranno dotate di un sistema di stabilizzazione alla base che poi sarà eliminato¹⁵⁵.

Per questo continuavano ad essere svolte sperimentazioni all'interno della grande galleria aerodinamica del Politecnico di Milano, nella quale era stato approntato sia il modello in scala completa sia le varie parti per definire meglio il tipo di disegno da privilegiare¹⁵⁶.

Giorgio Diana, direttore della galleria, spiegava che il compito che avevano svolto "è stato quello di ideare una struttura capace di imbrigliare i flussi ventosi trasformandoli, invece, in un elemento di stabilizzazione.

E ci siamo riusciti creando dei vuoti tra le due corsie autostradali laterali e quella ferroviaria centrale. Abbiamo visto che la resistenza sprigionata da una struttura unica, finora adottata nelle realizzazioni straniere, avrebbe innescato reazioni pericolose¹⁵⁷. Nell'area dove si pensava di far sorgere il ponte, si registravano correnti aeree con velocità fino a 45 metri al secondo, eppure i progettisti sostenevano che i test avevano dimostrato una stabilità aerodinamica addirittura sino a 90 metri al secondo, cioè il doppio del reale. L'elasticità del ponte arriverebbe poi ad assorbire senza danno la deformazione potenzialmente causata dalle raffiche più potenti che potrebbero spostare il ponte sino a otto metri. "Per arrivare a questi risultati [...] siamo intervenuti anche sui profili della struttura disegnati in modo da smorzare le forze che il vento accende. [...]"¹⁵⁸.

Intanto nel mese di settembre, quando il progetto, fortemente voluto e portato avanti dal Governo Berlusconi, si avviava alle fasi preliminari, il dibattito sul ponte approdava più compiutamente anche in Sicilia, a Palazzo dei Normanni, in quanto la Commissione Territorio e Ambiente dell'Assemblea Regionale Siciliana aveva convocato l'amministratore delegato della SdM per fare il punto sul progetto e soprattutto sull'impatto che l'opera avrebbe avuto sul territorio, considerando le tante polemiche che, negli ultimi anni, si erano concentrate sulla portata della grande infrastruttura¹⁵⁹. In seguito a tale incontro, la Commissione decideva di formulare una serie di emendamenti al Piano Regionale dei Trasporti per prevedere nuove arterie e chiedeva alla società SdM di intervenire presso il Governo centrale per reperire delle risorse utili alla realizzazione di nuove opere al servizio

¹⁵⁵ Ivi.

¹⁵⁶ Caparra G., *Occorrono 16.500 anni perché sia impraticabile*, "Corriere della Sera", 16 maggio 2004, p. 24.

¹⁵⁷ Caparra G., *Messina, il ponte disegnato dal vento*, "Corriere della Sera", 16 maggio 2004, p. 24.

¹⁵⁸ Ivi.

¹⁵⁹ *L'impatto del Ponte sullo Stretto sotto esame a Palazzo dei Normanni*, quotidiano "La Repubblica", 14 settembre 2004, p. 3.

dell'opera progettata, questo per evitare di correre il rischio di mandare in tilt la circolazione ordinaria attorno a Messina e dentro la città¹⁶⁰.

Nell'ottobre del 2004 emerse, nel corso della relazione che Italia Nostra, WWF e Legambiente tennero durante l'audizione del 6 ottobre della IV Commissione dell'Assemblea Regionale, un altro paradosso della vicenda del ponte: il progetto contraddiceva la legge regionale approvata il 22 giugno 2004 che appoggiava il traffico via mare, favorendo e incentivando economicamente il trasporto combinato strada-mare delle merci¹⁶¹.

Dunque se il ponte fosse costruito e reso operante, la legge sarebbe in contraddizione con quanto i finanziatori privati hanno espressamente richiesto alla Commissione interministeriale infrastrutture-tesoro incaricata di esaminare la "bancabilità" del progetto ponte, ovvero di porre espressamente, fra le condizioni del project financing, "che lo Stato sia in grado di "governare" e provvedere alla "regolamentazione dei servizi di traghettamento e delle autostrade del mare, per mitigare il possibile effetto di cattura del traffico da parte di questi servizi". In altre parole, per avviare i finanziamenti per il ponte lo Stato avrebbe dovuto impegnarsi a ridimensionare proprio quel traffico sui traghetti che invece la legge regionale intendeva stimolare. Le associazioni ambientaliste non esitarono quindi ad invitare la Regione ad abbandonare il mega-progetto e ad appoggiare coerentemente lo sviluppo del traffico via mare, ritenuto più ecologico e più sicuro¹⁶². Il 29 ottobre del 2004, dopo la scadenza del bando di gara per il General Contractor, venivano individuate le tre cordate – Impregilo, Rialto e Astaldo – che avrebbero gareggiato per l'incarico di General Contractor per il ponte¹⁶³.

7. La scelta del General Contractor e le polemiche di carattere finanziario

Nell'ottobre del 2004 si concludeva la fase di prequalifica per la scelta del General Contractor e la SdM inviava a tre concorrenti le lettere di invito per la presentazione delle offerte. L'iter dell'opera procedeva all'inizio del 2005 con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale europea e italiana del

¹⁶⁰ *Modifiche al piano dei trasporti in vista del Ponte di Messina*, quotidiano "La Repubblica", 15 settembre 2004, p. 2.

¹⁶¹ Regione Sicilia, D.D.L. n. 700, approvato dall'Assemblea nella seduta n. 218 del 22 giugno 2004, Provvedimenti per favorire la ristrutturazione e la riqualificazione del trasporto merci in Sicilia attraverso l'uso del trasporto combinato strada-mare. Tramutato poi nella Legge n. 11 del 5 luglio 2004, Provvedimenti per favorire in Sicilia il trasporto combinato strada-mare delle merci. Pubblicazione nella G.U.R.S. n. 29 del 9 luglio 2004.

¹⁶² *Ponte Messina. Italia Nostra: ma Sicilia incentiva traffico sul mare*, 8 ottobre 2004. Disponibile all'indirizzo: www.ecquologia.it.

¹⁶³ *Ponte sullo Stretto, sono tre le cordate*, "Corriere della Sera", 29 ottobre 2004, p. 27.

bando di gara per selezione del soggetto al quale affidare i servizi di Project Management Consulting. Le cordate in gara erano appunto tre, guidate da Impregilo, Astaldi e da un consorzio austriaco-canadese, Strabag-Vinci. L'importo complessivo della gara d'appalto principale era di 4,4 miliardi di euro e il tempo di esecuzione previsto di sei anni e sei mesi. L'attività di controllo e la verifica della realizzazione prevedeva un appalto separato da 150 milioni: un record nazionale per i servizi d'ingegneria. Una terza gara avrebbe riguardato poi anche il monitoraggio ambientale.

Sulla grande opera, eretta a simbolo del Governo Berlusconi, però, incombeva un'incognita. Nel gennaio del 2005 la Corte Costituzionale era stata chiamata a pronunciarsi sulla legittimità della cosiddetta Legge Obiettivo, la norma che dettava le procedure da seguire per la realizzazione delle grandi opere e, dunque, anche del ponte. La questione era stata sollevata da centosette cittadini messinesi della zona di Faro-Ganzirri, che si opponevano con forza alla realizzazione del ponte che, se realizzato, sarebbe passato sopra le loro teste causando l'abbattimento di centinaia di edifici, condomini e ville situati proprio nella zona dove, secondo il progetto preliminare, dovrebbe essere posto il pilone fondamentale del manufatto stabile. I cittadini avevano presentato ricorso al Tar di Catania sollevando la questione di legittimità della legge 443 del 2001, la Legge Obiettivo, perché non fornirebbe alcuna garanzia di partecipazione ai Comuni in merito alle scelte del Governo, alle localizzazioni delle opere e, infine, alle realizzazioni¹⁶⁴.

Intanto il Governo registrava anche il rifiuto, o meglio, il cambiamento di posizione di una parte della sua coalizione: la Lega Nord, infatti, si inseriva in quel fronte – politicamente e socialmente trasversale¹⁶⁵ – che diceva “no al ponte” e che lo definiva un improponibile ecomostro, un'opera inutile da tutti i punti di vista¹⁶⁶. Era questa la posizione del partito del Carroccio espressa da Andrea Gibelli, capogruppo della Lega nella Commissione Trasporti della Camera, il cui giudizio bocciava nettamente l'opera definendola “vergognosa e dispendiosa”. Dello stesso tono, anche se probabilmente con motivazioni differenti, era stata la manifestazione di protesta del 12 marzo 2005 per dire “no al ponte” organizzata da Italia Nostra, Legambiente e WWF e che aveva toccato le due sponde dello stretto per ribadire l'opposizione alla costruzione del ponte.

Gli ambientalisti contestavano la tassa di attraversamento, il canone annuo di 100 milioni di euro che, secondo la convenzione siglata dai ministri Tremonti e Lunardi con la SdM, le Ferrovie avrebbero dovuto versare alla

¹⁶⁴ Fortino A., *Il Ponte sullo Stretto all'esame della Consulta*, quotidiano “La Repubblica”, 25 gennaio 2005, p. 2.

¹⁶⁵ Cfr. Baccaro A., *Da Castelli a Cofferati, una grande alleanza contro il ponte*, “Corriere della Sera”, 14 marzo 2005, p. 9.

¹⁶⁶ Gibelli A., in Bagnoli R., *La Lega dà battaglia: no al Ponte sullo Stretto*, “Corriere della Sera”, 13 marzo 2005, p. 7.

SdM per fare passare i treni sul ponte. In trenta anni il canone versato sarebbe ammontato a 4 miliardi di euro, soldi che, secondo gli ambientalisti, sarebbero stati sottratti ai piani di potenziamento della rete ferroviaria siciliana che, a tutto il 2005, aveva ancora “la metà delle tratte elettrificate e solo 105 chilometri a doppio binario”¹⁶⁷.

A fine marzo fu invece il Consiglio Comunale di Messina ad esprimersi in modo contrario alla realizzazione del ponte, dopo 6 mesi di approfondimenti tecnici su tutte le componenti economico-sociali e ambientali dell’opera.

Dopo l’esposto del febbraio dell’anno precedente di alcuni dirigenti di Legambiente che denunciavano come lo studio presentato dalla SdM fosse “assolutamente carente e privo dei requisiti minimi documentali previsti dalla legge per consentire una completa valutazione dello stesso”, l’aprile del 2005 vedeva nascere una nuova accusa della procura di Roma che avviava la seconda inchiesta sul ponte, accogliendo i dubbi di Legambiente sull’impatto dell’opera nel territorio, in grado di provocare danni alle aree faunistiche dei laghetti di Ganzirri e della riserva di Capo Peloro e all’intero ecosistema. L’ipotesi di accusa era di falso in atto pubblico e abuso d’ufficio per tre membri della Commissione speciale del Ministero dell’Ambiente che avevano scritto la proposta di parere favorevole per la realizzazione del ponte. Secondo l’associazione ambientalista i commissari avrebbero approvato il progetto in tempi ristretti e senza segnalare carenze e difetti della documentazione prodotta dalla SdM. In relazione all’inchiesta in corso, Legambiente chiedeva di sospendere le procedure di gara per la scelta del General Contractor (di lì a poco, infatti, sarebbe stato scelto il General Contractor, ovvero l’impresa addetta ai lavori distribuendo poi i subappalti)¹⁶⁸ fino a quando l’inchiesta giudiziaria non avesse fatto luce su responsabilità e coinvolgimenti oltre che sulle irregolarità nell’approvazione del progetto.

Scheda 12 - Le opinioni contrarie alla scelta del General Contractor

POSIZIONI CONTRARIE ALLA SCELTA DEL GENERAL CONTRACTOR
WWF, Italia Nostra e Legambiente chiedevano che la gara per la scelta del General Contractor venisse fermata anche in base ad una relazione impietosa sulla fattibilità del progetto redatta dal Consiglio comunale di Messina che si opponeva fortemente alla realizzazione dell’opera ¹⁶⁹ . Anche la Giunta Regionale della Calabria si riservava di valutare, su pro-

¹⁶⁷ *Ambientalisti, sit in e protesta contro il Ponte sullo Stretto*, quotidiano “La Repubblica”, 13 marzo 2005, p. 19.

¹⁶⁸ Vinci E., *Stretto, falsi studi sull’ambiente*, quotidiano “La Repubblica”, 7 aprile 005, p. 36.

¹⁶⁹ *L’Ulivo contro il Ponte sullo Stretto Rischi ambientali, dubbi finanziari*, quotidiano La Repubblica, Economia, 5 maggio 2005, p. 34.

posta degli assessori alle Infrastrutture, Michelangelo Tripodi, e all'Ambiente, Diego Tommasi, "le forme più opportune per chiedere il blocco della fase esecutiva del progetto per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, una mega infrastruttura [che] appartiene ad una logica di poli industriali e infrastrutturali rivelatasi fallimentare [...]. Lo sviluppo della Calabria deve partire dalla valorizzazione delle risorse del territorio e del paesaggio. In questo quadro l'area dello stretto è un grande ambito di sostenibilità pronto a decollare attraverso la valorizzazione della sua cultura e del suo ambiente, due risorse [...] che verrebbero irrimediabilmente danneggiate con la realizzazione del ponte"¹⁷⁰.

Si tratta, sostengono due profondi conoscitori delle problematiche dell'area dello Stretto di Messina, Pieroni e Ziparo, di un'impostazione ben lontana dalla filosofia "che vede nella grande opera pubblica la chance privilegiata di riscatto del Mezzogiorno [...]" che, peraltro, ha portato ad una serie di storiche disfatte dello Stato nelle cosiddette battaglie per lo sviluppo del Mezzogiorno"¹⁷¹ e che, nel caso del ponte, rinnova la "tendenza a considerare l'opera pubblica più come un pretesto per l'erogazione delle rendite, che come un sostegno allo sviluppo endogeno ed autopropulsivo"¹⁷², delineando per il ponte "un carattere profondamente asistematico ed illusorio"¹⁷³.

Le associazioni contro il ponte muovevano le loro contestazioni anche sulla base di motivazioni finanziarie, secondo le quali il costo del ponte in realtà sarebbe dovuto essere stimato attorno ai 7,5 e i 9 miliardi di euro, in quanto nei 6 miliardi non era stato calcolato né l'aumento del 50% del costo dell'acciaio sui mercati internazionali, che portava ad un incremento di prezzo dell'opera attorno al 15%, né il rilevante aumento del costo del lavoro per il raddoppio dei tempi dei cantieri. Veniva giudicato sottovalutato anche l'aumento dei costi derivato dalle 35 prescrizioni di carattere tecnico e ambientale, richieste dal CIPE in occasione dell'approvazione del progetto preliminare, che riguardavano quasi tutti gli aspetti fondamentali (naturalistici, paesaggistici e urbanistici), tra cui quelli importantissimi, per l'area interessata dall'intervento, inerenti gli aspetti sismologici e geo-tettonici. Il WWF presentava i risultati di uno studio condotto dall'Università Cattolica e dal Politecnico di Milano nel quale veniva stimato che il Valore attualizzato netto (VAN) finanziario del ponte, che corrisponde alla differenza tra la spesa per l'infrastruttura e gli incassi previsti dai pedaggi, risultava negativo per -1,39 miliardi di euro.

Chiedevano quindi, in difesa dello Stretto di Messina, di: "1) bloccare la Gara del General Contractor, visti i gravi problemi tecnici, economico-finanziari e ambientali; 2) impiegare i 6 miliardi di euro per adeguare e potenziare le infrastrutture esistenti in Calabria e in Sicilia; 3) cancellare il canone fittizio di 138 milioni di euro l'anno che RFI dovrebbe corrispondere alla SdM; 4) trasformare la SdM, costituita per realizzare il ponte, in una società per la promozione delle infrastrutture utili al Sud"¹⁷⁴.

Nel mondo scientifico c'era chi, come il prof. Nicola Augenti, docente di "Teoria e Progetto dei Ponti" presso l'Università Federico II di Napoli, riteneva la costruzione del Ponte di Messina come qualcosa di bel lontano dalla realtà e, addirittura, "virtuale"¹⁷⁵.

¹⁷⁰ Tripodi M., in, *Ponte Stretto. Regione Calabria chiederà blocco progetto*, disponibile all'indirizzo: www.ecquologia.it, 19 maggio 2005.

¹⁷¹ Ibidem, p. 79.

¹⁷² Ivi.

¹⁷³ Ivi.

¹⁷⁴ WWF, in *Il 16 luglio manifestazione nautica Onda su Onda, per lo stretto contro il ponte*, 11.07.2005. Disponibile all'indirizzo: www.ecquologia.it

¹⁷⁵ Augenti N., *Quel ponte irrealizzabile*, quotidiano "La Repubblica", edizioni di Napoli e Palermo, 19 ottobre 2005. Disponibile all'indirizzo: www.patrimoniosos.it/rsol.php?op=getarticle&id=14924.

¹⁷⁶ Ibidem.

¹⁷⁷ Ibidem.

Egli portava a conferma di ciò il fatto che il progetto posto in gara fosse fondamentale-mente quello preliminare, basato su “ipotesi di fattibilità [...] per le quali] non risulta siano stati eseguiti studi di dettaglio relativi alla costruzione e al montaggio [...] al momento o-stacoli difficilmente insormontabili per una luce unica di 3.300 metri”¹⁷⁶. Secondo il prof. Augenti era significativo il fatto che non erano entrati in gioco i maggiori costruttori di ponti al mondo per un’opera che, almeno al momento, non poteva contare nemmeno sui progressi della tecnologia, che non erano “tali da consentire un aumento delle luci di oltre il 66% [rispetto al primato attuale del ponte più lungo del mondo, 1990 metri circa del ponte Akashi Kaikyo in Giappone] per quanto riguarda i carichi stradali, e del 200% per quanto attiene le azioni ferroviarie”¹⁷⁷.

Alla scadenza del termine fissato per il 25 maggio erano comunque per-venute alla SdM due offerte per la gara di affidamento della progettazione definitiva, esecutiva e la realizzazione del ponte e i suoi collegamenti. I due raggruppamenti facevano capo rispettivamente ad Astaldi SpA e Impregilo SpA ed erano composti dai principali operatori italiani unitamente ad una numerosa partecipazione estera.

Ritiratasi in fase finale la cordata capeggiata da Strabag Risalto, tramonta-va anche l’ipotesi di un’alleanza tra le due capofila italiane. Proprio l’Impregilo SpA, nel maggio del 2005, stava attuando il piano di salvatag-gio che l’avrebbe portata entro la fine del mese sotto il controllo di Igli, la società creata dalla cordata formata da Techint, Gavio, Autostrade ed Efi-banca. Nel piano concordato con le banche creditrici e i futuri azionisti, ve-niva nominato il nuovo Consiglio d’Amministrazione, il nuovo presidente, Cesare Romiti e il nuovo amministratore delegato, Alberto Lina. Nonostan-te di lì a poco, il 25 maggio, ci fosse la scadenza per la gara riguardo il pon-te, il neo presidente Romiti escludeva che Impregilo potesse correre in cor-data con Astaldi la quale, nel frattempo, registrava l’abbandono delle im-prese SpAgnole Necso e Ferrovia che detenevano una quota del 13% cia-scuna¹⁷⁸. Per il momento restava confermato invece l’altro colosso straniero presente nella cordata guidata da Astaldi, la giapponese Nippon Steel Cor-poration, mentre le aziende italiane alleate erano Pizzarotti e Vianini, il Consorzio cooperative costruzioni di Bologna, Grandi Lavori Fincosit, Maire Engineering, e Ghella Costruzioni. Per la progettazione, la cordata si avvaleva della collaborazione di Chodai Co. Ltd., società giapponese.¹⁷⁹

Il secondo raggruppamento temporaneo di imprese era formato dalla ca-pogruppo mandataria Impregilo SpA e dai mandanti Sacyr Sa (con una quota del 18,70%), Società Italiana per Condotte D’Acqua SpA (15%), Co-operativa Muratori & Cementisti Cmc di Ravenna (13%), Ishikawajima

¹⁷⁸ *Ponte di Messina, Astaldi senza gli alleati spagnoli*, quotidiano “La Repubblica”, Economia, 6 maggio 2005, p. 37.

¹⁷⁹ *Nuovi vertici per Impregilo, Gemina si concentra su AdR*, “Corriere della Sera”, 3 maggio 2005, p. 28.

Harima Heavy Industries Co Ltd. (6,30%), Aci Fcpa Consorzio Stabile (2%).

Il ministro delle Infrastrutture Lunardi, dicendosi sicuro della partenza dei lavori entro il 2006, era molto soddisfatto della composizione delle società in gara che raggruppavano “quasi venti aziende leader nel mondo nel settore delle costruzioni”¹⁸⁰. Ma gli ambientalisti di Legambiente e WWF chiedevano la sospensione della gara di appalto, mentre secondo i Verdi, l’assenza di investitori stranieri era un chiaro segnale dei rischi connessi alla costruzione dell’opera, primo fra tutti quello che i costi del ponte fossero stati decisamente sottostimati.

L’amministratore delegato della SdM, Pietro Ciucci, riteneva invece che si era ormai giunti alla fase finale della gara la cui tappa successiva era la nomina della commissione giudicatrice indipendente composta da sette membri, la maggior parte dei quali esterni, tra cui il presidente.

Il successivo 6 giugno la società nominava la commissione giudicatrice, guidata da Renato Laschena, presidente emerito del Consiglio di Stato, con il compito di esaminare e valutare le offerte per la gara del General Contractor¹⁸¹. Il 2 agosto la SdM firmava, insieme al Comitato di Coordinamento per l’Alta Sorveglianza delle Grandi Opere, un protocollo d’intesa per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose nelle transazioni finanziarie.

Quando si era ormai quasi vicini alla scelta del General Contractor, venivano espressi dei dubbi in merito a dei conflitti di interessi relativi all’esito della gara, dubbi che l’opposizione muoveva nei confronti sia di Giuseppe Zamberletti – che secondo la senatrice dei Verdi, Donati, poteva mostrare imparzialità essendo contemporaneamente presidente dell’IGI (Istituto Grandi Infrastrutture) e presidente della SdM – sia nei confronti del professor Ernesto Monti, presidente di Astaldi, che sedeva nel CdA di Fintecna, principale azionista della SdM incaricata di pagare 2,5 miliardi per realizzare il ponte. Inoltre, secondo Donati, anche due componenti del CdA della SdM erano vicini alla cordata Impregilo: un collaboratore di Cesare Romiti e un altro consigliere di Condotte d’Acqua, società che partner abituale di Impregilo in molte gare, compresa quella per il ponte¹⁸².

La battaglia degli ambientalisti si scontrava, però, con l’ostacolo rappresentato dalla sentenza del Consiglio di Stato (n. 3917 del 22 luglio 2005) che riteneva legittima la delibera del CIPE del 1 agosto 2003 che approva il

¹⁸⁰ Lunardi P., in Baccaro A., *Ponte sullo Stretto: Impregilo e Astaldi in gara*, “Corriere della Sera”, 26 maggio 2005, p. 27.

¹⁸¹ *Stretto di Messina, al via la Commissione per l’appalto*, “Corriere della Sera”, 7.06.2005, p. 29.

¹⁸² Lonardi G., *Ponte sullo Stretto, il giallo dei conflitti*, quotidiano “La Repubblica”, Economia, 16.07.2005, p. 44.

progetto preliminare del ponte¹⁸³. Venivano quindi nuovamente respinti i ricorsi contro la realizzazione dell'opera avanzati dagli ambientalisti che avevano già ricevuto una risposta negativa l'anno precedente dal Tar Lazio cui si erano rivolti per chiedere, appunto, l'annullamento della delibera con cui il CIPE nell'agosto del 2003 approvava il progetto preliminare per la realizzazione del ponte.

In particolare, ricordiamolo, gli ambientalisti contestavano la violazione della normativa in tema di tutela dell'ambiente alla luce di gravi carenze nella Valutazione d'Impatto Ambientale dell'opera e nella normativa relativa ai lavori pubblici, nonché lacune del progetto relativamente agli studi sismici e di geotettonica e alla valutazione della sostenibilità economica. Per quanto riguardava la Valutazione d'Impatto Ambientale del ponte, il Consiglio di Stato spiegava nelle motivazioni della sentenza, che le incidenze su un sito di interesse comunitario devono essere "significative", e solo l'Autorità amministrativa (ovvero la Commissione VIA) può pronunciarsi sul carattere significativo di tale incidenza. A meno che la valutazione non sia palesemente irrazionale. Ma nel caso in questione – argomentava il Consiglio di Stato nella sentenza – l'esclusione di una valutazione di incidenza significativa è frutto di una "esatta rappresentazione delle risultanze di fatto" e di un "livello di approfondimento adeguato"¹⁸⁴. Il contrasto con la normativa europea derivava invece, secondo le associazioni ambientaliste, dalla sottoposizione alla procedura di VIA del progetto preliminare e non del progetto definitivo. Per rispondere a tale osservazione il Consiglio di Stato era ricorso al decreto 190/2002 che delineerebbe (art. 3, comma 3 e art. 4) un particolare percorso secondo il quale la valutazione della VIA sul progetto preliminare anziché su quello definitivo sarebbe lecita, da cui la conclusione: "il complesso quadro normativo consente di delineare un sistema compatibile con i principi comunitari e rispettoso delle esigenze anche contrapposte, coinvolte nel procedimento, nonché dei lavori ambientali"¹⁸⁵. Ma le associazioni ambientaliste dichiaravano che si sarebbero rivolte sia alla Commissione Europea sia in sede penale, per chiedere le dovute verifiche sulle procedure che avevano portato all'approvazione del progetto del ponte.

I primi di settembre erano state già presentate delle richieste di partecipazione alle gare per la scelta del consulente e broker assicurativo e per il responsabile del monitoraggio ambientale e il 30 settembre la SdM aveva tre offerte per la gara di Project Management Consulting. Lo stesso giorno si

¹⁸³ Dragone R., *Ponte sullo Stretto: respinto ricorso degli ambientalisti*, disponibile all'indirizzo internet: www.edilportale.com/news/2005/09/01/lavori-pubblici/Ponte-sullo-stretto-respinto-ricorso-degli-ambientalisti_6914_11.html

¹⁸⁴ Ivi.

¹⁸⁵ Ivi.

concludeva la fase di prequalifica per le gare di Monitoraggio ambientale e dei servizi di consulenza e brokeraggio assicurativo.

Il 12 ottobre 2005 Impregilo vinceva la gara e si aggiudicava l'appalto per la realizzazione del ponte, i cui lavori sarebbero dovuti partire nel 2007 per concludersi 70 mesi dopo, nel 2012, con un costo previsto dell'opera intorno ai 3,88 miliardi di euro. Proprio sulla base di questi impegni la cordata internazionale guidata dalla società di costruzioni Impregilo aveva battuto la concorrente Astaldi, aggiudicandosi di fatto la gara più ricca tra quelle finora bandite in Italia.

Il primo commento fu quello del vicepresidente della perdente Astaldi, Vittorio Di Paola, che attribuiva la sconfitta al "ribasso consistente" praticato dalla concorrente Impregilo su cui nutriva dei dubbi, ai quali Pietro Ciucci, l'amministratore delegato della società concedente SdM, rispondeva spiegando che il raggruppamento guidato da Impregilo, aveva presentato un'offerta più vantaggiosa sotto il profilo tecnico organizzativo, dove aveva ottenuto un punteggio di 48,08 su un massimo di 50, contro quella di Astaldi che ha ottenuto 43,65 punti. Determinante, la riduzione dei tempi: dai 78 mesi previsti ai 70 (rispetto ai 74 di Astaldi). Quanto all'offerta economica, Impregilo aveva ottenuto 50 punti, contro gli 8,8 punti di Astaldi, grazie a un ribasso complessivo medio ponderato del 12,33% (2% invece il ribasso di Astaldi), che riduceva il valore posto a base dell'asta da 4,4 miliardi a 3,88, con un prefinanziamento fissato al 15% contro il 10% fissato dal bando¹⁸⁶.

La scelta del contraente generale veniva vista come un ulteriore punto di non ritorno nel percorso della realizzazione del ponte, tale per cui la tabella di marcia veniva confermata con l'apertura dei cantieri entro la fine del 2006. Il presidente di Ispa, Andrea Monorchio, sosteneva l'impossibilità di non fare il ponte a questo punto, visto che tra l'altro lo Stato avrebbe pagato, a causa delle penali, cifre equivalenti alla costruzione del ponte.

L'opposizione, però, continuava a dare battaglia, manifestando preoccupazioni riguardanti l'aspetto economico – che avrebbe potuto comunque aumentare in corso d'opera – e denunciando presunte irregolarità nella gara vinta da Impregilo per due motivi quali la mancanza di finanziamenti e l'assenza di un piano delle opere compensative.

Era soprattutto il tema del sistema del project financing a preoccupare maggiormente, in quanto l'opera pubblica si sarebbe dovuta finanziare sul mercato, con i proventi del traffico, senza che nessun privato scommettesse un euro, ma con lo Stato che scommetteva "contro se stesso: se va bene va bene, se va male paga lo Stato"¹⁸⁷. Da quando, infatti, il 12 ottobre, la SdM

¹⁸⁶ Baccaro a., *Impregilo sale sul Ponte di Messina*, "Corriere della Sera", 13 ottobre 2005, p. 11.

¹⁸⁷ Meletti G., *Il Ponte sullo Stretto è una fabbrica di penali*, settimanale "Corriere Economia", 24 ottobre 2005, p. 8.

aveva assegnato alla cordata guidata dalla Impregilo la gara per la progettazione e costruzione del ponte, l'argomento più gettonato nei commenti era proprio quello delle penali, cioè il risarcimento che la società concessionaria, cioè lo Stato, avrebbe dovuto dare a Impregilo e soci qualora si fosse deciso di non fare più il ponte. È questo il "punto di non ritorno" a cui faceva riferimento l'amministratore delegato della SdM, Pietro Ciucci.

Scheda 13 - Le penali nel contratto con la società Impregilo

IL TEMA DELLE PENALI NEL
CONTRATTO CON LA SOCIETÀ IMPREGILO

In caso di rinuncia alla costruzione del ponte, lo Stato avrebbe infatti dovuto pagare al cosiddetto General Contractor Impregilo, la società vincitrice della gara per la progettazione e costruzione, tutte le spese sostenute fino a quel momento, più un risarcimento per il mancato guadagno, stimato generalmente tra il 5 e il 15 % del valore del contratto. In questo caso, tra 200 e 500 milioni di euro. Questo eventuale risarcimento dipendeva però dal contratto firmato tra la SdM e l'Impregilo relativo alla definizione del progetto esecutivo del ponte che comunque avrebbe dovuto, successivamente, passare una serie di esami e, soprattutto, le verifiche di impatto ambientale e l'approvazione del CIPE (cioè del Governo)¹⁸⁸.

Tuttavia si presentava il rischio che il varo del progetto definitivo avvenisse dopo le elezioni politiche del 9 aprile 2006, quando al Governo avrebbe potuto trovarsi l'Unione di sinistra e prevalere, quindi, la posizione secondo cui il modello economico e trasportistico del ponte non stava in piedi. A quel punto l'Impregilo avrebbe potuto solo farsi versare il costo effettivo del progetto definitivo più un bonus calcolabile in 300-400 milioni di euro, tale per cui il ponte, non facendosi, avrebbe avuto un costo per lo Stato, fra bonus e spese già sostenute, di almeno un miliardo di euro.

Una soluzione per evitare tale situazione veniva proposta dalla senatrice dei Verdi, Donati, che individuava nella convenzione tra Stato e SdM la possibilità per la concessionaria di fare con Impregilo un contratto di massima garanzia per gli interessi dello Stato, chiedendo però che le clausole a favore del General Contractor dovevano scattare solo dopo il progetto definitivo senza che la concessionaria pubblica assumesse impegni per garantire ai costruttori di incassare a prescindere¹⁸⁹.

Un altro aspetto significativo e oggetto di ampie discussioni sul tema delle penali, era rappresentato dal fatto che le penali che la SdM avrebbe dovuto pagare, qualora avesse deciso di interrompere i lavori del ponte, erano del 10% sulla parte ancora non realizzata dell'opera¹⁹⁰. Questa penale era, inoltre, categoricamente esclusa per la fase di progettazione e comunque fino all'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE e della SdM: lo affermava esplicitamente lo schema di contratto che già approvato dal Consiglio di Amministrazione di SdM e che era da sottoporre adesso alla firma del General Contractor guidato da Impregilo. Inoltre l'articolo 43 dello stesso schema di contratto prevedeva che "il soggetto aggiudicatore, a suo insindacabile giudizio, ha la facoltà di recedere dal contratto in qualunque tempo e qualunque sia lo stato di esecuzione della prestazione oggetto del contratto stesso".

L'elemento forse più interessante delle previsioni contrattuali era però proprio nella "penale zero" prevista per il caso di risoluzione contrattuale da parte della SdM prima

¹⁸⁸ Ivi.

¹⁸⁹ Ivi.

¹⁹⁰ Santilli G., *Ponte, penali limitate al 10%*, 29 ottobre 2005. Disponibile all'indirizzo: <http://newglobal.splinder.com/tag/noPonte>

dell'approvazione del progetto definitivo da parte della società e del CIPE al progetto definitivo presentato da Impregilo. Tale fase di decisione non sarebbe avvenuta prima del giugno del 2006, stando al cronoprogramma della SdM e alle scadenze contrattuali (sei mesi dopo la firma del contratto), quindi dopo l'insediamento dell'eventuale nuovo Governo che poteva dire "no" al ponte senza altro costo se non il risarcimento delle spese già sostenute dal General Contractor.

Infatti in merito alle spese rimborsabili, il contratto escludeva il rimborso di spese anticipate dal General Contractor senza autorizzazione. Lo schema contrattuale, infine, rendeva possibile il recesso del contratto senza penali qualora dal progetto definitivo risultassero costi e tempi non coerenti con l'offerta presentata in gara.

Il 25 ottobre 2005 lo Studio di Impatto Ambientale veniva valutato "non soddisfacente" dalla Commissione Europea che metteva quindi sotto osservazione il ponte, procedendo ad avviare una procedura d'infrazione a carico del Governo italiano in quanto il progetto non rispettava i requisiti previsti dalla normativa, in particolare la direttiva CEE del 1979 che impone agli Stati di proteggere le rotte battute dagli uccelli migratori¹⁹¹.

L'Italia aveva quindi due mesi di tempo per rispondere e, in caso di inadempienza, la Ue non avrebbe partecipato al co-finanziamento dell'opera. Il Governo italiano, per bocca del ministro dell'Ambiente, Altero Matteoli affermava la decisione politica del Governo italiano di realizzare, in ogni caso, il ponte.

La mossa di Bruxelles, comunque, riapriva la polemica infinita in quanto la questione del finanziamento non era ancora stata definita: infatti, in teoria, la maggior parte dei costi avrebbe dovuto essere coperta con risorse statali o con investimenti di privati, laddove la Commissione Europea si era impegnata a partecipare con un contributo del 30% solo per facilitare la costruzione di spezzoni o tratti "transfrontalieri" (gallerie, valichi eccetera), mentre per tutto il resto il finanziamento ammontava al 10% e quindi, per il ponte, il cui costo era stimato in 6 miliardi di euro, il finanziamento eventualmente annullabile era pari a 600 milioni di euro. Da qualche mese, però, Consiglio e Parlamento stavano discutendo se e come aumentare la quota.

Intanto gli ambientalisti esultavano – a cominciare da Fulco Pratesi, presidente del WWF e autore del reclamo all'origine della procedura – e, soprattutto, incalzavano la battaglia contro il ponte e le società aggiudicatrici quando, nel novembre del 2005, arrivarono le notizie di indagini relative all'appalto per il ponte¹⁹². La Procura di Monza, infatti, aveva aperto da più di un anno un'indagine per turbativa d'asta e corruzione, a partire dall'inchiesta che era stata avviata sui bilanci di Impregilo. In un'intercettazione telefonica l'allora presidente Paolo Savona si sentiva preannunciare dall'economista Carlo Pelanda che sarebbe stata Impregilo a vincere la ga-

¹⁹¹ Sarcina G., *Ponte, fondi europei a rischio «Via a procedura d'infrazione»*, "Corriere della Sera", 26 ottobre 2005, p. 21.

¹⁹² Biondini P., Baccaro A., *Ponte sullo Stretto, inchiesta sull'appalto*, "Corriere della Sera", 4 novembre 2005, p. 21.

ra, aggiudicata solo il 12 ottobre di un anno dopo. Ma la procedura d'appalto era già al centro di un'inchiesta della Procura di Roma che vedeva indagati per falso e abuso tre commissari ministeriali che avevano approvato la Valutazione d'Impatto Ambientale.

Alla luce della notizia sull'inchiesta della magistratura che coinvolgeva la gara di appalto per il ponte, si chiedeva che la SdM non affidasse alcun contratto ad Impregilo, almeno fino a quando le indagini non avessero chiarito pienamente la vicenda di una gara "che doveva essere la gara internazionale più rilevante del secolo, [e] si è ridotta ad una gara tutta domestica e tutta italiana"¹⁹³.

Ancora la magistratura, nella relazione semestrale della Direzione investigativa antimafia, affermava che Cosa Nostra risultava sempre più impegnata "a rafforzare la propria maglia invasiva con interventi volti a tentare di interferire anche sulla realizzazione di grandi opere di interesse strategico nazionale, quale ad esempio il Ponte sullo Stretto"¹⁹⁴. Le infiltrazioni nel sistema di aggiudicazione e di esecuzione degli appalti pubblici, confermava la Dia, "rappresentano un momento di grande interesse per le cosche attive in Sicilia e in altre zone del Paese"¹⁹⁵ che, sempre più spesso "attirati dalle ingenti risorse in gioco, e considerato l'elevato livello tecnico delle opere da realizzare, tendono ad affidare ruoli di responsabilità a uomini d'onore dotati di cultura multidisciplinare, professionisti preparati e competenti"¹⁹⁶.

Il 2006 si apriva con un'altra grande manifestazione, organizzata dalla "Rete No Ponte", che chiedeva: "di non definire ulteriormente alcun accordo con il General Contractor tanto più che non si conoscevano gli esiti delle indagini in corso e delle procedure d'infrazione europee; di impiegare i 6 miliardi di euro previsti a consuntivo per la realizzazione del ponte per adeguare e potenziare invece le infrastrutture esistenti in Calabria e Sicilia; di cancellare l'aiuto di Stato di 138 milioni di euro, garantito attraverso RFI, alla SdM; di rivedere la posizione degli enti pubblici nei confronti della SdM, con l'obiettivo del progressivo superamento del suo attuale assetto, al fine di una reale promozione delle infrastrutture realmente utili al Sud, sulla base di un piano di investimenti, frutto di un ampio confronto tra le popolazioni e gli enti locali"¹⁹⁷.

¹⁹³ Donati A., in *Ponte Messina. Donati: Lunardi vigili, stop a contratto*, 4 novembre 2005, disponibile all'indirizzo: www.ecquologia.it.

¹⁹⁴ *Allarme della Dia: trame della mafia sul Ponte di Messina*, "Corriere della Sera", 5 novembre 2005, p. 17

¹⁹⁵ Ivi.

¹⁹⁶ Ivi.

¹⁹⁷ *Rete NoPonte, Appello per la manifestazione dello stretto. No al ponte. Difendiamo lo Stretto di Messina* – 11 gennaio 2006, disponibile all'indirizzo: www.ecquologia.it.

LA "RETE NO PONTE"

La manifestazione del 22 gennaio 2006 riempì Messina di migliaia di persone, giunte anche dalla Val di Susa, tutte unite al grido di "No TAV, No Mose, No Ponte", mentre contemporaneamente altrettante persone sfilavano a Susa, per manifestare solidarietà ai siciliani contrari al Ponte di Messina, in quanto il cantiere di Ganzirri, nella provincia di Messina, costringerebbe 800 messinesi a trasferirsi e 180 mila metri quadri di terreni cambierebbero destinazione d'uso. I messinesi protestavano dunque contro l'incostituzionalità della Legge Obiettivo 443 del 2001 che regolamentava l'operazione ponte: la città di Messina si sentiva totalmente esclusa dalle decisioni sul ponte e riteneva, tra l'altro, che non valesse la pena di sfollare centinaia di cittadini, di trasformare per anni le strade in colossali cantieri per ricevere un ponte che non serviva. A questo le associazioni ambientaliste (Italia Nostra, Legambiente, WWF) avevano dedicato – e stanno dedicando tutt'oggi – molta attenzione: le loro azioni sono sempre state volte alla sensibilizzazione della popolazione verso i "no al ponte" mirando a concepire e divulgare nuovi modi per rafforzare i trasporti senza intaccare la sostenibilità ambientale.

Tra le loro proposte c'era quella di realizzare nuovi finanziamenti statali per trasferire sulle due "vie d'acqua" italiane (il Tirreno e l'Adriatico), delle quote crescenti di trasporto merci che oggi viaggiano su gomma per il 70% totale dei trasporti.

Tra i promotori c'era anche il WWF che ribadiva il proprio "deciso, convinto e motivato no" al ponte, invitando nuovamente il Governo a una sospensione delle attività fino alla conclusione delle elezioni politiche di aprile e la società incaricata di realizzare l'opera a ritirare lo Studio di Impatto Ambientale.

Nel febbraio del 2006, a gara per il General Contractor ampiamente conclusa e nonostante il ricorso presentato dalla perdente Astaldi al Tar del Lazio, si parlava insistentemente di una fusione-alleanza tra le due cordate concorrenti. Anche Gilberto Benetton, presente attraverso Autostrade in Igli, primo azionista di Impregilo, la riteneva di fatto "una buona operazione"¹⁹⁸ e della stessa opinione erano anche altri due soci di Igli: l'amministratore delegato di Efibanca e l'amministratore delegato di Argo Finanziaria (gruppo Gavio). Tuttavia le notizie che giungevano da altri fronti, ponevano Impregilo e Astaldi su due posizioni nettamente opposte. L'8 marzo del 2006, infatti, il Tar del Lazio, pur fissando un'ulteriore udienza pubblica per il successivo 21 giugno, respingeva la richiesta avanzata dal costruttore romano, di sospendere l'assegnazione dell'appalto per il ponte, vinta il 12 ottobre dell'anno precedente dalla cordata guidata da Impregilo¹⁹⁹.

Il 27 marzo 2006 veniva annunciata la firma del contratto tra la SdM e Impregilo, vincitrice della gara del ponte. Dopo la recente sentenza del Tar Lazio, che aveva respinto la richiesta di sospensione avanzata dall'altro concorrente (Astaldi), Impregilo reclamava un serio adempimento degli impegni.

¹⁹⁸ Stringa G., *Impregilo-Astaldi: via libera di Benetton*, "Corriere della Sera", 9 marzo 2006, p. 36.

¹⁹⁹ Ivi.

Tab. XXVIII - I termini del contratto tra SdM e Impregilo

GLI ESTREMI DEL CONTRATTO TRA SDM E IMPREGILO	
Valore del contratto	3,9 miliardi di euro
I tempi della costruzione	10 mesi per la progettazione esecutiva e 5 anni per la realizzazione dell'opera.
Componenti del raggruppamento temporaneo di imprese guidato dalla capogruppo mandataria Impregilo SpA (che aveva una quota del 45%)	La società spagnola Sacyr S.A. (18,70%), Società Italiana per Condotte D'Acqua SpA (15%), Cooperativa Muratori & Cementisti-C.M.C. di Ravenna (13%), la società giapponese Ishikawajima-Harima Heavy Industries CO Ltd (6,30%), il Consorzio Stabile A.C.I. S.c.p.a (2%). Il Contraente generale si sarebbe inoltre avvalso delle società danesi e canadesi Cowi A/S, Sund & Baelt A/S e Buckland & Taylor Ltd come soggetti incaricati della progettazione.

“La firma del contratto – ha dichiarato Pietro Ciucci, Amministratore delegato della SdM – è il naturale completamento della gara, dopo l’aggiudicazione definitiva deliberata dal Consiglio di Amministrazione della Stretto di Messina e dopo la recente sentenza del Tar Lazio che ha respinto la richiesta di sospensione. [...] Il primo impegno del Contraente generale – ha ricordato Pietro Ciucci – riguarderà la predisposizione del progetto definitivo. Sono sicuro che questa attività potrà avvenire in stretta collaborazione tra la Stretto di Messina e le competenti Autorità territoriali al fine di recepirne le istanze e le opportune indicazioni. In questo ambito, dovranno essere altresì definite le opere di accompagnamento da realizzarsi sul territorio interessato alla costruzione, al fine di massimizzare e ottimizzare a livello locale le ricadute socioeconomiche del progetto ponte. In parallelo il Contraente generale dovrà definire la propria organizzazione sul territorio nonché avviare, come previsto dal contratto, le indispensabili attività di formazione professionale del personale locale. Entro la fine del 2006 è previsto il completamento del progetto definitivo, la relativa approvazione da parte della Stretto di Messina nonché l’avvio della procedura prevista dalla Legge Obiettivo per l’approvazione finale da parte del CIPE”²⁰⁰.

Alberto Lina, Amministratore delegato di Impregilo, si diceva orgoglioso di poter finalmente avviare, con la firma del contratto, un progetto che poteva determinare, da una parte un’importante opportunità di sviluppo infrastrutturale e di crescita occupazionale per la Sicilia e la Calabria e, dall’altra, rappresentare una straordinaria occasione per riaffermare le grandi capacità e competenze dell’ingegneria italiana nella realizzazione di grandi infrastrutture anche particolarmente complesse e all’avanguardia nella tecnologia come il ponte²⁰¹.

²⁰⁰ Ciucci P., da www.finanzaonline.com, 27 marzo 2006.

²⁰¹ Lina A., da www.finanzaonline.com, 27 marzo 2006.

L'opposizione, soprattutto la frangia ambientalista, riteneva che fosse stata volutamente forzata la mano verso la firma perché si era a pochi giorni dalle elezioni politiche e, in caso di vittoria dell'Unione, l'iter sarebbe stato sospeso dal nuovo Governo contrario al ponte, "facendo un regalo ad Impregilo"²⁰² perché sarebbe stato difficile per il futuro Governo smontare un contratto che, se sciolto a cantieri aperti, avrebbe comportato una penale di 300 milioni di euro²⁰³.

Un altro problema che si poneva al Governo che si apprestava a vincere le elezioni, era che l'Unione Europea, in realtà, non aveva stanziato le risorse economiche per finanziare il ponte, in quanto nel bilancio dell'Unione Europea 2007-2013, per tutte le reti transeuropee – che erano in totale trenta – lo stanziamento era di 5 miliardi di euro per tutte le reti. Era quindi impossibile prevedere di finanziare la costruzione del ponte che, da solo, costava 3,8 miliardi di euro come d'accordo siglato con Impregilo²⁰⁴.

La stessa città di Messina si era in qualche modo schierata contro la prosecuzione dell'iter verso la costruzione del ponte, eleggendo un nuovo sindaco, chiaramente esposto contro l'opera e orientato invece verso la costruzione dell'"autostrada del mare". Per quanto riguardava lo Stretto di Messina le alternative di proposte ecosostenibili c'erano e si potevano attuare "accettando il fatto che Messina e Reggio non sono due città divise da una lunghezza incredibile ma che le divide semplicemente uno stretto e che devono condividere un modello trasportistico"²⁰⁵, per il quale si proponeva di "razionalizzare e potenziare il collegamento nello stretto. Dimezzare i tempi di attraversamento. Tutelare i lavoratori dello stretto: sicurezza [...] e stabilizzazione di tutti i precari. [...] un'autorità marittima unica. [...] Ampliare la metropolitana del mare. [...] creare una struttura istituzionale composta dalle varie amministrazioni locali, di Reggio e Messina, e dalle aziende che si occupano di trasporti, che abbia come fine quello di far funzionare meglio tutta l'area dello stretto."²⁰⁶

Il tema di un progetto alternativo al ponte fu ampiamente dibattuto nell'ambito dell'alternativa rappresentata dal potenziamento e dallo sviluppo del trasporto marittimo, sia di traghettamento fra le due sponde sia di cabotaggio. Sebastiano Pino, presidente del sindacato SASMant, in una sua

²⁰² Baccaro A., *Ponte Stretto, se si fermano i lavori scatta una maxi-penale da 300 milioni*, "Corriere della Sera", 28 marzo 2006, p. 30.

²⁰³ Ivi.

²⁰⁴ Catania G., europarlamentare GUE/NGL - *Introduzione*, in *Vuoi vedere che il ponte non si fa davvero. Dall'Europa proposte concrete per un'alternativa*, "Atti del Convegno organizzato dal gruppo parlamentare Sinistra Unitaria Europea/Sinistra Verde Nordica", 1 aprile 2006, Messina, pp. 7-10.

²⁰⁵ Baghetta U., responsabile trasporti PRC, *L'area dello stretto senza ponte: proposte per un futuro sostenibile*, in *Op. cit.*, 1 aprile 2006, pp. 15-16.

²⁰⁶ Ivi.

relazione²⁰⁷ fece una disamina del quadro generale del traghettamento dello Stretto di Messina che, a suo dire, nell'ambito del mercato giocato dalle tre società Caronte Tourist, RFI e Diano Line, era da un lato a tutto vantaggio della prima e, dall'altro, mirata ad affossare il servizio pubblico di traghettamento, fornendo un alibi – il servizio di traghettamento dei treni veniva presentato come un “carrozzone dai costi esorbitanti da eliminare al più presto”²⁰⁸ – finalizzato a sua volta, sia al disimpegno progressivo per giungere ad una situazione di monopolio privato, sia alla costruzione del ponte. Alla luce di tali considerazioni, il presidente di SASMant individuava delle soluzioni alternative alla costruzione dell'infrastruttura stabile tra Sicilia e Calabria, che ruotavano attorno ad un progetto serio di sviluppo e potenziamento dei trasporti nell'area dello stretto, entrando in una logica e in “un'ottica nuova, moderna, di sviluppo di distretto marittimo”²⁰⁹. Egli guardava ad “un quadro di riordino dell'intero sistema portuale dell'area dello stretto” proponendo, di fatto: “da un punto di vista prettamente tecnico-nautico l'indicazione [...] del sito di Fiumara Guardia come soluzione ideale per il porto di traghettamento del gommato”²¹⁰; l'ampliamento del sistema portuale dell'area dello stretto anche al porto di Milazzo, per affrontare le problematiche nei termini di un distretto marittimo capace di offrire servizi e opportunità commerciali integrate fra i vari porti dell'area, includendo in tale ambito l'aspetto del potenziamento del trasporto marittimo che riguarda le autostrade del mare, ovvero un “grande sistema di trasporto pubblico che con battelli veloci (monocarene, aliscafi o catamarani) colleghi Messina con Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Aeroporto dello stretto e punti della costa messinese [...]”²¹¹; il dimezzamento dei tempi di traghettamento dei treni, attraverso il rinnovamento della flotta; l'istituzione di una Direzione Marittima dello Stretto di Messina.

8. Il Governo Prodi II segna la marcia indietro del progetto del ponte

Il 9 e 10 aprile 2006 vinse le elezioni politiche la coalizione di centro-sinistra e Romano Prodi diventato il nuovo presidente del Consiglio dei Ministri, toglieva, come ampiamente anticipato nel programma elettorale, il ponte dall'elenco delle priorità e nel maggio 2006, di fronte al Senato per chiedere la fiducia al programma, il Premier, senza dire una parola sul progetto del ponte, affermava che sarebbero stati privilegiati gli interventi “in una logica di sistema integrato” piuttosto che le “singole grandi opere”: i 50

²⁰⁷ Pino S., in, *Op. cit.*, 1 aprile 2006, pp. 25-36.

²⁰⁸ *Ibidem*, p. 28.

²⁰⁹ *Ibidem*, p. 31.

²¹⁰ *Ivi*.

²¹¹ *Ibidem*, p. 35.

milioni di euro già disponibili per il ponte venivano quindi dirottati alla realizzazione di altre opere pubbliche, ovvero per il 70% alla realizzazione di strade in Sicilia, per il 30% alla Calabria, attraverso un criterio con il quale si sceglievano le opere infrastrutturali realmente prioritarie: la valutazione costi-benefici e la valutazione strategica.

Il neoministro dei Trasporti Alessandro Bianchi, già rettore dell'Università di Reggio Calabria, sostenne sin da subito che le risorse non andavano sprecate facendo il ponte e che la SdM avrebbe dovuto essere trasformata nei suoi scopi, attribuendole il compito di curare interventi sull'area dello stretto, puntando soprattutto all'intermodalità, estremamente carente in Italia, nella quale "i vari sistemi di trasporto devono fare rete, a partire dalle "autostrade del mare" che sono la vera grande idea di questi anni"²¹².

Ancora più netta e chiarissima era la posizione del neoministro dell'Ambiente, Alfonso Pecoraro Scanio, leader dei Verdi, che intendeva "sospendere subito le procedure" di un'opera che giudicava inutile, non sentendosi in obbligo di dover pagare la penale presente nel contratto e dichiarandosi pronto ad attivare anche le necessarie procedure europee²¹³. Alla luce delle posizioni assunte dal Governo in merito alla "questione ponte", il 5 giugno veniva organizzata a Messina una manifestazione pro-ponte organizzata dal Movimento per l'autonomia (MpA), cui partecipò, oltre al leader del partito Raffaele Lombardo e il sindaco di Catania Umberto Scapagnini, anche il presidente della Regione Siciliana Salvatore Cuffaro, che aveva inserito l'opera di collegamento nel Dpef regionale, sostenuto in questo dal presidente dell'Assemblea Regionale Miccichè, secondo il quale la Regione poteva anche risolvere da sé la questione del ponte²¹⁴.

Tuttavia, nonostante numerosi dibattiti e scontri, soprattutto all'interno della maggioranza di Governo di centrosinistra, il discorso del ponte veniva lasciato in sospenso sino a quando l'11 ottobre 2006 la Camera, con 272 sì contro i 234 no, approvava la risoluzione secondo cui il ponte non si doveva fare. Contrari a oltranza Verdi e Prc ma votarono contro anche quelli che, pur favorevoli o almeno disponibili, ritenevano che si dovesse dare priorità ad altre opere. L'opera non era stata quindi considerata prioritaria rispetto ad altre infrastrutture più importanti da fare: strade, autostrade, ferrovie, completare la Salerno-Reggio Calabria e la rete viaria siciliana, gli acquedotti²¹⁵.

²¹² Bianchi A., in, Baccaro A., *Bianchi, ministro (a sorpresa) dei Trasporti: «Alt a Ponte di Messina e liberalizzazioni»*, "Corriere della Sera", 18 maggio 2006, p. 12.

²¹³ Rizzo S., *Pecoraro Scanio apre sulla Tav: coinvolgeremo la popolazione locale Lo Stretto? Non pagherò la penale*, "Corriere della Sera", 18 maggio 2006, p. 11.

²¹⁴ Sciacca A., *Referendum sul Ponte di Messina, ok dall'Unione*, "Corriere della Sera", 8 agosto 2006, p. 13.

²¹⁵ Iossa M., *Stop al Ponte sullo Stretto. «Ora altre priorità»*, "Corriere della Sera", 12 ottobre 2005, p. 6.

Nell'opposizione di centrodestra, ad eccezione della Lega che si era astenuta perché contraria al progetto, erano tutti contro tale mozione che dettava lo stop all'infrastruttura. Anche dalla Sicilia arrivavano proteste dal mondo politico, prima fra tutte quelle del presidente della Regione Salvatore Cuffaro. Ma l'approvazione della mozione che bloccava il progetto non mancò di innescare comunque delle incomprensioni all'interno della maggioranza, soprattutto quando il ministro per le Infrastrutture Antonio Di Pietro – andando contro quello che di fatto era il programma politico dell'Unione, ma avvicinandosi comunque al pensiero di altri esponenti di Governo – sosteneva che il progetto non era stato del tutto accantonato, ma che tali opere prioritarie erano del tutto complementari alla realizzazione del ponte.

Nel mese di novembre poi, “la Regione Siciliana, su iniziativa del governatore Salvatore Cuffaro, avrebbe presentato alla SdM, ancora guidata da Pietro Ciucci, un progetto per realizzarlo con 1,5 miliardi a fondo perduto, tutti a carico della Regione Siciliana. Del progetto sarebbe al corrente anche il ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro, che pensando a un futuro ancora possibile, non intendeva rompere il contratto con Impregilo che per ora realizzerà le opere preparatorie”²¹⁶.

Proprio la convinzione della necessità del ponte, come grande opportunità per le regioni, aveva spinto il presidente della Regione Sicilia a organizzare una sorta di referendum on line sul sito internet della Regione per capire se davvero i cittadini siciliani, ma non solo, fossero favorevoli alla realizzazione dell'opera. Ma il sondaggio si rivelò un boomerang per Cuffaro, dal momento che a prevalere furono i “no” e una buona fetta di voti la ebbe anche la voce “Si è utile per lo sviluppo ma non è prioritario”²¹⁷.

Tuttavia fu un evento tragico a riaprire, in modo decisamente acceso, il dibattito relativo all'utilità o meno della costruzione del ponte: lo scontro avvenuto il 15 gennaio 2007 a circa un miglio dal porto di Messina, fra un aliscafo delle Ferrovie, il Segesta jet, e una nave portacontainer battente bandiera di Antigua, la Susan Borchard, nel quale morirono quattro persone. Si accesero quindi, inevitabilmente, i riflettori mediatici nazionali sulle criticità relative al pendolarismo, in quel braccio di mare, tra le due sponde. Criticità che riguardavano l'organizzazione complessiva dei trasporti, il loro costo, gli incroci pericolosi che vi accadevano tra mezzi con diverse funzioni. In un articolo apparso su “La Repubblica”, Mario Centorrino definiva queste delle “criticità in parte retaggio di una lunga attesa del ponte che ha finito col ritardare considerazioni sulla quotidianità dell'attraversamento

²¹⁶ Baccaro A., *E ora la Regione si fa il proprio Ponte sullo Stretto*, “Corriere della Sera”, 17 novembre 2006, p. 37.

²¹⁷ *Cuffaro fa autogol. Sul sito della Sicilia vincono i no al ponte*, “Corriere della Sera”, 12 gennaio 2007, p. 12; *Ponte, autogol di Cuffaro sul web sono in testa i no*, quotidiano “La Repubblica”, 13 gennaio 2007, p. 4.

dello stretto e sulla conseguente esigenza di misure valide almeno nel breve periodo, ancora oggi trascurate da chi continua a pensare al ponte – un’opera che, fuori da ogni diatriba di carattere progettuale e ambientale, ha tempi di realizzazione calcolabili solo nel lungo periodo – senza dar concreto sostegno alla richiesta dei fondi necessari per risolvere almeno una parte delle criticità accennate²¹⁸, primo fra tutti il cattivo funzionamento del cosiddetto VTS (Vessel Traffic Services). Si tratta della “torre di controllo” incaricata di monitorare il traffico di attraversamento individuando e prevenendo situazioni di rischio, da molti considerata opera propedeutica alla costruzione del ponte che però, nei giorni immediatamente successivi all’incidente, si scoprì avere una tecnologia obsoleta usata solo come prima fase del ciclo di addestramento per i nuovi operatori del controllo del traffico navale. Un centro di formazione che, al calare della sera, non garantiva alcun servizio alle navi presenti nello stretto nelle ore notturne.

Insieme a questo nuovo aspetto problematico, emerso in seguito allo scontro tra le due imbarcazioni, erano diversi gli interventi richiamati con forza in quei giorni ma che, da sempre, erano stati proposti per risolvere nell’immediato le problematiche presenti nell’attraversamento dello stretto.

Scheda 15 - Le proposte alternative al ponte

LE ALTERNATIVE INDIVIDUATE PER L’ATTRAVERSAMENTO DELLO STRETTO DI MESSINA
<ul style="list-style-type: none"> - L’ampliamento del secondo approdo a Messina per il traghettamento dei mezzi pesanti; - La creazione di un’efficace metropolitana del mare; - L’integrazione efficace ed efficiente dell’attraversamento dello stretto con i trasporti a terra; - Un programma di infrastrutture portuali, stradali, ferroviarie capaci di far sì che, grazie anche a un incremento di mezzi navali, si realizzasse sull’area dello stretto una mobilità di attraversamento accettabile, oltre che una “qualità” del servizio all’altezza della domanda proveniente da un pendolarismo diffuso tra la Sicilia e la Calabria; - Nuovi approdi tra le due sponde localizzati fuori dai centri storici per non appesantirli di traffico pesante; - Introduzione di più scafi veloci per agevolare scambi e passaggi; - Razionalizzazione delle procedure di traghettamento dei treni con l’adozione di innovazioni tecnologiche (scale mobili, tapis roulant, container al seguito per i bagagli pesanti e così via). <p>Secondo Centorrino: “al momento, mentre si stende un velo opaco e sospetto sull’ipotesi ponte, non si mette mano ad alcuna iniziativa in sostituzione”²¹⁹.</p>

²¹⁸ Centorrino M., *L’alibi del Ponte sullo Stretto ha fatto rinviare gli interventi*, quotidiano “La Repubblica”, 19 gennaio 2007, p. 14.

E, in effetti, la “questione-ponte” cadde nel silenzio dei discorsi politici, al di là dei proclami del Governo relativi alla priorità accordata alle infrastrutture siciliane e, in particolar modo, alla viabilità nell’isola. Il progetto del ponte era stato ormai accantonato perché, come disse il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Enrico Letta, era un’utopia irrealizzabile “che finiva per non rendere possibili quelle che invece sono le prime grandi esigenze della Regione”, chiedendo un aiuto al Governo regionale nel dotare l’isola delle infrastrutture che mancavano per rendere possibili competitività e sviluppo: strade e ferrovie²²⁰.

Più tardi, il 3 ottobre 2007, il presidente del consiglio Prodi annunciava la chiusura della SdM²²¹, destinando i soldi che il Governo Berlusconi aveva riservato al ponte, per le opere ritenute fondamentali nelle due regioni più meridionali. L’esecutivo nazionale e i governatori di Sicilia e Calabria, a Palazzo Chigi, avevano infatti raggiunto l’intesa che portava alla Calabria 432 milioni, mentre nell’isola un finanziamento di 1.007 milioni di euro diviso in due: 906.973.000 euro destinati alla realizzazione di opere infrastrutturali, mentre 100.006.000 euro a interventi di riqualificazione ambientale²²².

L’11 ottobre veniva approvata la risoluzione secondo cui il ponte non si sarebbe fatto: la decisione veniva presa dalla Commissione Bilancio del Senato sulla base di un emendamento del decreto fiscale che accompagnava la Finanziaria 2008 e che, tra l’altro, puntava a riutilizzare i fondi destinati al ponte per opere in Calabria e Sicilia, mettendo in liquidazione la SdM. Il ministro delle Infrastrutture intendeva però opporsi a tale provvedimento, inserito nel decreto fiscale della Finanziaria, che aboliva la legge del 1971 e che dopo 36 anni, sanciva la fine dell’idea e del progetto del ponte. Infatti il Governo, con l’eccezione di Di Pietro – che sosteneva che sciogliere la SdM avrebbe significato “buttare via 500 milioni inutilmente”²²³ – voleva sostituire la SdM con l’Agenzia per lo sviluppo della logistica nell’area dello Stretto di Messina, un’autorità incaricata di gestire i fondi da investire nelle due regioni. Di Pietro avrebbe voluto bloccare tutto successivamente, al momento dell’approvazione obbligatoria del CIPE, perché una bocciatura a quel punto non avrebbe comportato le penali previste nel contratto stipulato per l’appalto del ponte. Però, seguendo questa via, il progetto-ponte non sarebbe stato interrotto e il Governo incaricato di decidere negli anni futuri, avrebbe potuto dare al CIPE indicazioni diverse. Un rischio che

²¹⁹ Centorrino M., *La Sicilia è più isolata*, quotidiano “La Repubblica”, 7 aprile 2007, p. 1.

²²⁰ Letta: *altro che ponte, priorità alle strade*, “Corriere della Sera”, 1 ottobre 2007, p. 8.

²²¹ Puleo M., *I soldi del ponte*, quotidiano “La Repubblica”, 3 ottobre 2007, p. 11.

²²² *Al metrò i soldi del ponte il cantiere ora può partire*, quotidiano “La Repubblica”, 5 ottobre 2007, p. 5.

²²³ *Di Pietro: Fedeli a Prodi ma basta aumenti di spesa*, quotidiano “La Repubblica” - Economia, 29 ottobre 2007, p. 9.

nell'Unione non si voleva assolutamente correre, dal momento che il "no all'opera" era uno dei punti qualificanti del programma di Governo.

Lo confermava anche la posizione di Alessandro Bianchi, ministro dei Trasporti che condivideva pienamente l'emendamento che accantonava "finalmente il progetto dell'inutile Ponte sullo Stretto"²²⁴ tanto che la società non aveva "più ragione di essere"²²⁵. Paolo Brutti, segretario della Commissione lavori pubblici del Senato, accusava intanto Ciucci di "avere sperperato decine di milioni di euro nel quinquennio 2002-06". I numeri fatti dai parlamentari sono da manuale degli enti inutili.

Scheda 16 - Le spese sostenute dalla SdM nel corso del tempo

LE SPESE DELLA SOCIETÀ STRETTO DI MESSINA SPA
Le consulenze sono costate 21,3 milioni, con un picco di 5,7 milioni nel 2005. Gli emolumenti e i gettoni di presenza per gli undici amministratori Sdm sono più che triplicati da 0,5 milioni nel 2002 a 1,6 milioni di euro nell'ultimo esercizio disponibile. I costi più alti sono relativi al personale, cresciuto da 36 a 102 unità nel 2006, per una spesa nel quinquennio di 28,8 milioni e un esborso complessivo medio nel 2006 di 930 mila euro per ognuno dei 102 dipendenti della Stretto di Messina ²²⁶ . L'anno precedente, nonostante la realizzazione del ponte fosse stata sospesa dal Governo Prodi, l'organico era stato potenziato con 17 nuove assunzioni.

Sul tema delle penali, poi, il capogruppo alla Camera dei Verdi sosteneva che, mancando sia il progetto definitivo del ponte sia l'approvazione del CIPE con la verifica di ottemperanza, non sussisteva il problema della penale del 10%²²⁷. Sotto questo profilo, quale ruolo giocava allora l'esistenza in vita della SdM visto che la stessa penale non avrebbe dovuto essere corrisposta in caso di non approvazione del progetto, ma che questo avrebbe dovuto essere rimborsato solo per i costi sostenuti nella sua redazione?

Nel dibattito sui costi della politica, si inseriva dunque anche la valutazione sui costi impliciti nella sopravvivenza della SdM, una società interamente in mano pubblica, istituita per promuovere e coordinare la costruzione del ponte, però senza compiti operativi, nel senso che la progettazione e l'eventuale costruzione del ponte erano state aggiudicate ad altre imprese nella cordata del General Contractor: "sembrerebbe a questo punto, per ragioni varie, non ultima l'accantonamento del progetto, che la società non abbia più la sua missione essenziale, per svolgere la quale aveva persino istituito due info-point destinati a informare e sensibilizzare l'opinione pubblica sull'opportunità della costruzione del ponte e sullo stato di avan-

²²⁴ Ponte stretto: una nuova "grana" per la maggioranza, 19 ottobre 2007, tratto da: <http://www.trasporti-oggi.it/archives/00017648.html>.

²²⁵ Ivi.

²²⁶ Turano G., *Solo Di Pietro resta sul ponte*, settimanale "Corriere Economia", 22 ottobre 2007, p. 7.

²²⁷ *Ultimo stop al Ponte sullo Stretto scontro nel Governo: buttati 500 milioni*, quotidiano "La Repubblica - Economia", 20 ottobre 2007, p. 9.

zamento del progetto relativo²²⁸. Progetto, al momento, del tutto abbandonato.

9. Il quarto Governo Berlusconi e il rilancio dell'opera

Il 24 gennaio del 2008 il Governo Prodi II cade dopo il voto negativo ricevuto in Senato alla richiesta di fiducia al suo Governo in seguito all'abbandono, della squadra di Governo, da parte del ministro Mastella e del suo partito Popolari-UDEUR. Il 13 e il 14 aprile l'Italia ritorna al voto decretando la vittoria della coalizione di centro-destra: il 7 maggio 2008 si costituisce così il Governo Berlusconi IV e si registra l'ennesimo cambiamento nella "questione ponte", con Berlusconi che in campagna elettorale aveva detto che se avesse vinto il centro-destra si tornava a sostenere la costruzione del ponte e il neoministro delle Infrastrutture, Matteoli, che annunciava la sicura messa in cantiere dell'opera entro il 2009. Dello stesso avviso il candidato premier di centro-destra alle elezioni regionali siciliane, Raffaele Lombardo, che diceva "sì" al ponte ma chiedeva anche più innovazione per rendere potenti, sicure e veloci le altre infrastrutture²²⁹.

In questo modo l'idea e il progetto della gigantesca opera, con i suoi numerosi miliardi di euro, ricominciava a girare per i palazzi della politica. Un ruolo importante l'aveva senz'altro giocato il precedente ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro il quale, dopo la decisione di fermare "l'operazione ponte" e di dirottare su altre opere pubbliche per Calabria e Sicilia i 900 milioni di euro già a disposizione, non aveva voluto chiudere la SdM, quella che aveva assegnato all'Impregilo la gara per la costruzione dell'opera, in quanto la chiusura della società concessionaria avrebbe consentito all'Impregilo di pretendere ricche penali, con un costo calcolato per lo Stato di 4-500 milioni di euro.

Adesso però il Governo guidato da Silvio Berlusconi – che del Ponte di Messina aveva sempre fatto una bandiera del suo programma politico – riproponeva nuovamente l'operazione, facendo di fatto ripartire il girotondo di pareri, polemiche e, soprattutto, dei nuovi fondi pubblici iniziali che andavano trovati ex novo, dal momento che quei 900 milioni non c'erano più²³⁰.

A riaprire i discorsi ci pensava Bossi, il leader della Lega, che nell'aprile del 2008, proponeva un referendum per rilevare il reale interesse, o meno,

²²⁸ Centorrino M., *Ponte sullo Stretto la spesa continua*, quotidiano "La Repubblica", 1 novembre 2007, p. 1.

²²⁹ Lombardo: *Burocrazia da riformare*, "La Repubblica", 26 marzo 2008, p. 2.

²³⁰ Meletti G., *Il «partito del ponte» è già tornato*, settimanale "Corriere Economia", 11 febbraio 2008, p. 1.

dei siciliani, nei confronti della realizzazione dell'opera²³¹ cui rispondeva il premier Berlusconi dichiarandosi fortemente interessato invece a far ripartire al più presto i lavori per il ponte²³².

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli nel maggio del 2008 scriveva al presidente della SdM invitandolo a riaprire le pratiche bloccate dal Governo Prodi e ad avviare gli adempimenti istruttori necessari alla revisione della convenzione di concessione e del piano economico-finanziario, in quanto il collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente veniva considerato tra le infrastrutture che rivestivano carattere prioritario e vi era tutta la volontà di riprendere le attività inerenti alla costruzione di tale manufatto²³³.

Il presidente dell'ANAS Pietro Ciucci (che controlla la SdM) assicurava che l'operazione riguardante lo Stretto di Messina ripartiva ufficialmente e che, con la posa della prima pietra entro la metà del 2010, era possibile inaugurare l'opera nel 2016, a ideale completamento del corridoio europeo 1 Berlino-Palermo. Per Ciucci i contratti stipulati nel 2006 rimanevano tutti validi, tanto che entro il 2009 il Contraente Generale Impregilo avrebbe potuto dare inizio ai lavori. In termini di impegno di capitali da parte dello Stato, vista la nuova tempistica – spiegava Ciucci – “la prima indicazione necessaria potrà essere nella Finanziaria 2009”²³⁴. Il meccanismo dell'operazione è basato su un 40% di fondi propri e il restante 60% da recuperare sul mercato.

In realtà, secondo Ciucci, Impregilo non doveva avere grandi difficoltà nel predisporre entro il successivo mese di gennaio il progetto definitivo, un obiettivo che era del resto auspicato dalla stessa SdM. Il passo più importante era infatti “la ridefinizione della convenzione di concessione e la manutenzione dei contratti con il General Contractor. Poi [...] l'approvazione fino al maggio-giugno del 2010 [...] per la] posa della prima pietra”²³⁵.

La stessa SdM puntava a concludere le attività propedeutiche entro il 2008 per emettere l'ordine di inizio attività al Contraente Generale nei primi mesi del 2009, prevedendo l'apertura dei cantieri a metà del 2010. Come prima indicativa cifra, la SdM aveva fissato il costo aggiornato del progetto intorno a circa 6,1 miliardi di euro, a prezzi correnti, e aveva ipotizzato per la costruzione, dall'apertura dei cantieri, 5 anni e mezzo.

²³¹ «Referendum per decidere sul Ponte sullo Stretto», “Corriere della Sera”, 15 aprile 2008, p. 13.

²³² Pica P., *Riapre il cantiere sullo Stretto Impregilo e cementieri in volo*, “Corriere della Sera”, 17 aprile 2008, p. 43.

²³³ Bagnoli R., «Ponte sullo Stretto, ripartite». *A gennaio il via*, “Corriere della Sera”, 24 maggio 2008, p. 9.

²³⁴ Ivi.

²³⁵ Ciucci P, in, Cillis L., *Ponte, il Governo accelera Prima pietra nel 2010*, quotidiano “La Repubblica”, 24 maggio 2008, p. 8, sezione Economia.

Scheda 17 - Gli aspetti economici del progetto di ponte della SdM

QUADRO ECONOMICO DEL PROGETTO DI PONTE DELLA SDM
<p>Per quanto riguarda il quadro economico, il progetto manteneva le modalità del precedente piano finanziario, ossia il 40% del ponte finanziato con l'aumento di capitale della SdM e il restante 60% tramite finanziamenti da reperire sui mercati nazionali e internazionali dei capitali secondo lo schema tipico del project financing, con circa 2,2 miliardi di euro finanziati dallo Stato, tramite gli azionisti della SdM.</p> <p>La convenzione, ovvero il quadro regolatorio, aveva come principale allegato proprio il piano finanziario, che andava necessariamente ridefinito perché i fondi da 1,5 miliardi assicurati dal precedente azionista Fintecna non erano più disponibili per il ponte, ma andavano reintegrati visto che era subentrata l'ANAS²³⁶ e che quei miliardi che costituivano il capitale sociale della SdM non c'erano più, essendo confluiti nel fondo per le infrastrutture del Mezzogiorno che il ministro dei Trasporti Antonio Di Pietro aveva costituito per finanziare una serie di opere infrastrutturali tra Sicilia e Calabria. Una vera e propria quota pubblica che sarebbe servita per pagare il Contraente Generale Impregilo e dare corso al progetto: essi costituivano infatti la dotazione finanziaria dei soci della SdM e, nel conto economico della società per azioni, erano previsti come investimento da "restituire" con un preciso piano di ammortamento.</p>

L'opposizione non poteva che criticare la posizione del Governo, affermando per bocca di Andrea Martella, il ministro ombra delle Infrastrutture, che non cambiava l'opinione per la quale prima era necessario realizzare una serie di opere stradali e ferroviarie sia in Calabria che Sicilia²³⁷.

A tale considerazione si aggiungeva l'opinione di Mario Sarcinelli, ex presidente di Bnl e ora di Dexia Crediop – istituto che ha come missione proprio il finanziamento delle opere pubbliche (oltre 54,4 miliardi di attività totali consolidate nel 2007) – che frenava sul progetto, sostenendo che tra le opere pubbliche necessarie all'Italia in ambito di trasporti non rientrava il Ponte di Messina²³⁸.

I soldi che erano disponibili per il ponte erano già stati dirottati verso altre opere e infine stornati, dal ministro dell'Economia Giulio Tremonti, da quei capitoli per far fronte ai primi provvedimenti del Governo di Silvio Berlusconi, fra cui l'abolizione dell'Imposta comunale sugli immobili relativa alla prima casa e la detassazione degli straordinari²³⁹. Una mossa che veniva interpretata da qualcuno come il segnale che il ponte non rientrava realmente tra le priorità infrastrutturali stilate dal ministro Matteoli – il Pas-

²³⁶ Restituito ai vecchi azionisti il capitale interamente versato, fra cui un miliardo e cinquecento milioni di euro a Fintecna, l'ANAS ora deteneva l'ottanta per cento del capitale della SdM ed era in attesa dell'atto di indirizzo del Consiglio dei Ministri, che doveva indicare le linee strategiche della società, ricapitalizzarla, recuperando i fondi vincolati per legge a finanziamento di opere con ritorno dell'investimento, come nel caso della costruzione e gestione del ponte.

²³⁷ Ivi.

²³⁸ Ivi.

²³⁹ Rizzo S., *Cantiere Italia, dal nucleare al ponte: 30 miliardi di conto*, settimanale "Corriere Economia", 2 giugno 2008, pp. 2-3

sante di Mestre, le dighe mobili del Mose di Venezia, il raddoppio di alcuni tratti dell'autostrade Roma Firenze, la Torino-Lione – per le quali si rendevano necessari, secondo il ministro, almeno 15 miliardi di euro compreso il ponte, un'opera che non poteva essere comunque ignorata dal momento che era già stato firmato un contratto in essere con il General Contractor Impregilo che difficilmente il Governo Berlusconi avrebbe deciso di non rispettare, – e visto che da sempre la coalizione di centro-destra considerava quest'opera determinante per il Sud e un volano affinché venissero realizzate tutte le altre infrastrutture necessarie alla Sicilia e alla Calabria.

Nel giugno del 2008 veniva quindi diffuso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Programma delle Infrastrutture Strategiche, allegato al 6° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF).

Tab. XXIX - Programma delle Infrastrutture Strategiche, allegato al 6° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF)

IL PIANO DECENNALE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DELLA LEGGE OBIETTIVO	
Risorse economiche (ai valori aggiornati)	174 miliardi di euro, di cui 115 già deliberati dal CIPE e 60 disponibili. Il Piano comprendeva anche l'utilizzo di risorse private e contributi comunitari.
Priorità individuate	L'apertura dei cantieri ²⁴⁰ per: - L'asse ferroviario Torino-Lione; - Il Terzo Valico dei Giovi sul collegamento ferroviario AV Milano-Genova; - L'asse ferroviario AV Milano-Verona; - L'asse ferroviario Verona-Padova; - L'asse autostradale Brescia-Bergamo-Milano (BreBeMi) e alla Tangenziale Est di Milano (TEM); - L'asse autostradale Cecina-Civitavecchia; - L'asse autostradale Roma-Formia; - Il ponte; - Dare continuità alle opere del Mo.SE; - Dare continuità alle opere del Brennero.

Intanto un nuovo studio, condotto dal geologo Gianluca Valensise, dirigente di ricerca dell'Ingv (Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia), tendeva a rassicurare circa la stabilità del ponte nel quadro di quei naturali movimenti che caratterizzano le due sponde sicula e calabra che non solo si sollevano di 1,5 millimetri l'anno, ma viaggiano anche in parallelo verso nord-est con velocità differenti, come rilevato dalle reti Gps²⁴¹. Inoltre gli

²⁴⁰ Calabrese R., *Infrastrutture: presentato il piano per il prossimo triennio. Il DPEF in-
frastrutture risponde a tre criticità: congestione nel sistema logistico, saturazione, mono-
modalità*, 23 giugno 2008, disponibile all'indirizzo: www.edilportale.com.

²⁴¹ Foresta Martin F., *E andremo a piedi da Messina alla Calabria*, "Corriere della Se-
ra", 15 giugno 2008, p. 9.

esperti non escludevano nemmeno la possibilità del verificarsi di una scossa di terremoti di magnitudo 6, ma rassicuravano sul fatto che tutte le varie sollecitazioni geologiche – sia quelle lente dei movimenti delle placche crostali, sia quelle impulsive di terremoti più o meno violenti – erano dell'ordine dei millimetri l'anno, tali da non rappresentare una limitazione tecnica per la costruzione di un ponte, le cui due spalle potrebbero avvertire al massimo uno sfasamento soltanto di venti o trenta centimetri, senza considerare che la moderna ingegneria sismica, secondo gli esperti dell'Ingv, è sicuramente in grado di dimensionare la struttura sospesa, in modo tale da renderla resistente ad accelerazioni e scuotimenti del suolo per eventi sismici, perfino simili a quello del 1908²⁴². Il ponte, infatti, ricadendo all'estremità della faglia stessa dove le deformazioni attese sono minori e, soprattutto, scavalcando in realtà lo stretto alla sua estremità settentrionale con un andamento quasi nord-sud, verrebbe a essere traslato lateralmente piuttosto che stirato.

Ad agosto del 2008 viene inoltre pubblicato un libro dell'Ingegnere Remo Calzona, dal titolo *La ricerca non ha fine*²⁴³, nel quale vengono messi in discussione alcuni elementi del progetto. Calzona era stato per anni componente della Commissione ANAS per il parere di fattibilità del ponte e sullo stesso argomento vantava il titolo di componente e relatore della Commissione del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici e coordinatore del Comitato Scientifico della SdM.

Anche per Alberto Ziparo la più grossa perplessità, suscitata dal nuovo progetto presentato, riguardava “gli aspetti di costruibilità, il ritorno ad una configurazione che prevede i pilastri nelle acque dello stretto. È noto, infatti, che una simile soluzione è stata a lungo studiata e, quindi, abbandonata; a meno di realizzare delle torri/fortezze di eccezionali dimensioni, con problemi di impatto enormi, in quanto non esistono materiali per costruire pilastri di dimensioni accettabili e che garantiscano resistenza agli agenti atmosferici e ambientali (in primis le correnti) dello stretto per periodi superiori ad un decennio. A parte tutti gli altri problemi, già sollevati e irrisolti, per il progetto esistente”²⁴⁴.

Alle opinioni espresse dall'esperto, rispondeva il Cda della società confermando il progetto preliminare del ponte sospeso, a campata unica con pile in terraferma, ritenendolo la soluzione definitiva di costruzione del ponte, sulla base di valutazioni di fattibilità tecnica, di impatto ambientale e di costi economici. Al contempo la SdM, esaminato lo studio compiuto dal proprio Ufficio Tecnico sul progetto alternativo proposto dal professor Remo Calzona, sosteneva l'infondatezza delle affermazioni critiche di Calzo-

²⁴² Ivi.

²⁴³ Calzona R., *La ricerca non ha fine. Il Ponte sullo Stretto*, Dei Tipografia Genio Civile, Roma 2008.

²⁴⁴ Ivi.

na sul progetto preliminare del 2002 e la non fattibilità dell'ipotesi progettuale prospettata da Calzona.

Scheda 18 - Le proposte di modifica, di Remo Calzona, al progetto di ponte

LE CONSIDERAZIONI DI REMO CALZONA SUL PROGETTO DEL PONTE E LA SUA PROPOSTA ALTERNATIVA
<p>Smessi i panni di consulente entusiasta del progetto, oggi sostiene che il ponte potrebbe non stare in piedi a causa del suo stesso eccessivo peso e che i materiali potrebbero crollare, non essendoci prova della loro resistenza. In più esprime perplessità sulle reali condizioni di sismicità dell'opera, sulla situazione geomorfologica, sull'impatto ambientale e socio culturale, sui materiali adoperati. Ferma restando l'irrinunciabilità del ponte per lo sviluppo di Sicilia e Calabria, le critiche al progetto avanzate dal prof. Remo Calzona si basano sul fatto che il Ponte Storebelt in Danimarca ha patito il fenomeno del cosiddetto "galloping" (letteralmente galoppare), che provoca una deformazione del nastro d'asfalto causata dal vento e il Ponte di Messina rischierebbe di essere chiuso anche 100 giorni l'anno proprio a causa del vento.</p> <p>La gran parte dei problemi del progetto vigente discende, secondo lo studio di Calzona, dalla scelta della campata unica di 3300 metri con un sistema di cavi portanti di lunghezza 5300 metri e dalle tecnologie disponibili che possono risultare inadeguate alle soluzioni proposte. Questo "non vuol significare che non si potranno fare in futuro ponti da 3300 m di luce, ma i livelli di rischio, le incognite di realizzabilità e i costi dell'opera raggiungono oggi limiti che suggeriscono scelte di maggiore e documentata affidabilità e di minor costo: è quello che è sempre avvenuto nel passato lungo il cammino dello sviluppo scientifico. Queste indicazioni dovrebbero indirizzare la scelta progettuale verso soluzioni che rappresentano il trend dello sviluppo e del successo attuale, ovvero quelle che, al giorno d'oggi, rientrano nel campo delle scelte consapevoli, affidabili e documentate"²⁴⁵.</p> <p>Calzona inoltre proponeva un progetto alternativo al ponte a campata unica di 3300 metri previsto dalla SdM²⁴⁶: un attraversamento aereo, però con campata centrale minore (2000 metri) e torri/pilastrini nello stretto. Tale ipotesi, nelle intenzioni del tecnico, consentirebbe un riposizionamento del ponte tale da evitare le parti più critiche delle faglie attive e le aree naturali più sensibili, quali i laghi di Ganzirri/Faro. Alberto Ziparo, nell'analizzare la nuova proposta di Calzona, affermava che in effetti "l'abbandono della megacampata di 3300 metri riduce una serie di problemi strutturali, migliora gli effetti sismologici e, in parte, idrogeologici, tuttavia l'impatto ambientale, territoriale e paesaggistico complessivo risulta analogo a quello del progetto SdM"²⁴⁷.</p>

Del resto, la volontà di mantenere le cose così come erano state lasciate un anno e mezzo prima, quando il Governo Prodi aveva bloccato tutto, veniva testimoniata dalla riconferma – avvenuta nel luglio del 2008 nel corso di un'assemblea degli azionisti – di tutti i vertici della SdM che tornava così attiva e pronta per avviare in modo rapido l'iter burocratico che avrebbe dovuto portare all'apertura dei cantieri nello stretto. Erano stati confermati Giuseppe Zamberletti presidente, Pietro Ciucci amministratore delegato e

²⁴⁵ Ibidem, p. 186.

²⁴⁶ Caporale A., "Caro e anche pericoloso". *Bocciato il Ponte sullo Stretto. Intervista a Remo Calzona*, quotidiano "La Repubblica", 29 novembre 2008.

²⁴⁷ Ziparo A., *La ricerca non ha fine...come il ponte*, 22 ottobre 2008, disponibile all'indirizzo: www.messinanews.com/focus/la-ricerca-non-ha-fine-come-il-Ponte/

Carlo Bucci vice presidente, per dare continuità al lavoro svolto fino ad allora, soprattutto negli anni più intensi (2001-2006) del dibattito sul ponte.

“Per il progetto, inserito tra le opere prioritarie finalizzate al rilancio del sistema infrastrutturale del Paese, si tratta di una tappa molto importante che fa seguito all’iniziativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che nelle scorse settimane, tramite il ministro Matteoli, aveva sollecitato l’amministratore delegato Ciucci a porre in essere nei tempi più brevi tutte le condizioni per la ripresa delle attività inerenti alla costruzione del ponte”²⁴⁸.

La riconferma dei vertici aziendali ribadiva fundamentalmente l’impegno in favore della realizzazione del ponte da parte del Governo, che era ormai diventato un “imperativo di etica politica”²⁴⁹ dal momento che non solo Berlusconi, ma anche il neo eletto presidente della Regione Siciliana, Raffaele Lombardo, in campagna elettorale lo aveva dipinto come l’unica risposta all’esigenza di modernizzazione dell’intero Paese.

A conferma dei programmi infrastrutturali del Governo, nel settembre del 2008 il Premier continuava a garantire che sarebbe stata “un’opera frutto del lavoro italiano” e che ormai mancava solo l’appalto per l’individuazione degli sponsor²⁵⁰. Il progetto, che secondo il Governo attuale si inserirà nei corridoi europei irrobustendo la rete infrastrutturale italiana e meridionale, è stato inserito tra le opere di preminente interesse pubblico dal Dpef 2009-2011 e strettamente collegato al più ampio piano infrastrutturale stradale, ferroviario e marittimo.

Conseguentemente alle decisioni assunte, “il CIPE ha emanato una delibera che dispone la reiterazione del vincolo preordinato all’esproprio sulle aree interessate dall’intervento. Gli oneri per gli indennizzi in favore dei proprietari degli immobili gravati dal vincolo, quantificati per 6 miliardi di euro, saranno totalmente a carico della società concessionaria”²⁵¹. Tuttavia l’opposizione nutriva dei dubbi in merito al reperimento dei fondi per realizzare il ponte, dal momento che le risorse stanziare per la costruzione del ponte, con il decreto fiscale del 2006, erano state utilizzate per coprire il taglio dell’Ici senza prevedere strumenti aggiuntivi nella legge finanziaria²⁵² e dal momento che la legge italiana prevede che gli espropri possano

²⁴⁸ Caridi P., Riparte la corsa del Ponte sullo Stretto, 3 luglio 2008, disponibile all’indirizzo: www.ideazone.com/new_2008/primo_piano/2008/luglio/2008_07_03_caridi.htm.

²⁴⁹ Ivi.

²⁵⁰ *Sì a Tav e Ponte sullo Stretto*, “Corriere della Sera”, 21 settembre 2008, p. 6.

²⁵¹ Per dare avvio agli espropri per il Ponte sullo Stretto, erano stati destinati 700 milioni. Mammarella P., *Ponte sullo Stretto, priorità ma con fondi incerti. L’opposizione: le risorse stanziare sono state utilizzate per tagliare l’Ici*, 1 dicembre 2008, disponibile all’indirizzo: www.edilportale.com. Erano 700 milioni i fondi destinati all’avvio degli espropri per il Ponte sullo Stretto.

²⁵² Ivi.

essere fatti solo in presenza di un progetto definitivo, che al momento non esisteva ancora.

Tab. XXX - Le opere di preminente interesse pubblico dal Dpef 2009-2011

PIANO INFRASTRUTTURALE COLLEGATO AL DPEF 2009-2011	
Le opere di preminente interesse pubblico previste dal Dpef 2009-2011	- Le autostrade Salerno-Reggio Calabria, Messina-Catania, Catania-Palermo e Palermo-Trapani; - Previsti anche adeguamenti della rete ferroviaria in Calabria, ferma a una velocità commerciale che non supera i 120 chilometri orari – e in Sicilia dove alcune tratte non sono ancora dotate di doppio binario.
Le risorse previste	Almeno l'85% del Fondo per le aree sottoutilizzate doveva essere destinato alle carenze del Meridione, come quelle opere viarie e ferroviarie di Messina interdipendenti con il ponte che sarebbero state inserite nell'atto aggiuntivo dell'Intesa Generale Quadro, prevista dalla Legge Obiettivo, da sottoscrivere tra il Governo e la Regione Siciliana per permettere l'inserimento anche del sistema urbano di Messina in tale atto aggiuntivo con cui si stabilivano gli impegni finanziari per la realizzazione delle infrastrutture ricadenti nel comprensorio messinese.

A inizio novembre il ministro alle Infrastrutture Matteoli annunciava però che nel piano anticrisi, l'allegato infrastrutture del Dpef prevede nel triennio 2009-2011 80 miliardi di euro del Governo da varare per far fronte alla crisi economica, di cui 44 miliardi, divisi in due tranche, sarebbero stati destinati alle opere pubbliche tra cui il Ponte di Messina, per il quale andavano aggiunti 16,6 miliardi di euro garantiti dal successivo CIPE.

L'opposizione criticava però il fatto che tali fondi per le infrastrutture nell'ambito del pacchetto anti-crisi, provenissero principalmente (ben 7.367 miliardi) dal Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS), in seguito alla riprogrammazione del fondo imposto alle regioni con l'articolo 6 della legge 133 del 2008. Si trattava di risorse tolte ad alcuni programmi già in corso²⁵³ e stanziare senza calcolare che i costi previsti per le "grandi opere" sono in genere di netto inferiori ai costi reali che avranno successivamente.

Mentre sulla sponda calabra si ragionava sulla necessità di rafforzare i rapporti tra le due sponde dello Stretto di Messina e risolvere il problema del pendolarismo tramite la garanzia dei collegamenti e la creazione di un

²⁵³ Programmi strategici per l'Istruzione, per le Risorse umane, per la Società dell'informazione e la Pubblica Amministrazione, per l'Ambiente, per la Sicurezza e le Risorse Naturali e Culturali, le Reti e i Servizi per la Mobilità, i progetti per la Protezione Civile e le aree a rischio, il programma salute, sicurezza e sviluppo per il Mezzogiorno del Ministero del Lavoro.

collegamento circolare quale la “Metropolitana del mare”²⁵⁴, il presidente della Regione Siciliana, Lombardo, a fine 2008, chiedeva al Governo che venisse assicurato il finanziamento alle opere ferroviarie e stradali direttamente connesse al Ponte di Messina e al completamento del Corridoio 1 Palermo-Berlino, nonché gli interventi sui porti commerciali, gli interporti e gli aeroporti dell’Isola, assicurando al contempo la volontà del Governo della Regione a varare un piano anticipato di utilizzo delle risorse Fas per concorrere alle opere che il Governo nazionale intendeva realizzare in Sicilia: “Il Governo ha confermato che il 2009 sarà l’anno del ponte. Domani è il 2009, credo che è tanto importante la posta in palio per cui nessuno può permettersi il lusso di giocare. Si tratta di un impegno di portata mondiale”²⁵⁵.

Il 2009, nasce sotto l’insegna dell’ottimismo del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteoli impegnato nel realizzare l’iter accelerato per le opere pubbliche ritenute “prioritarie per lo sviluppo economico del territorio”, quali: la nomina di commissari che dovranno vigilare su tutte le “fasi di realizzazione dell’investimento” – e che quindi potranno anche decidere al posto delle amministrazioni interessate – e soprattutto l’abolizione della sospensiva del Tar, con il preciso obiettivo di snellire le procedure che vengono bloccate da un ricorso al Tar appunto. Il ministro, con le nuove misure, intendeva accorciare i tempi per il ricorso contro le decisioni del commissario e, nel contempo, far proseguire i lavori²⁵⁶.

La volontà politica del Governo tutt’ora in carica, quantomeno quella espressa, è di far ripartire l’Italia, evitando “immobilismo, sprechi e ritardi” sulla base di quel progetto triennale di 44 miliardi di euro per le infrastrutture – ponte, la Variante di Valico, la Salerno-Reggio Calabria, l’autostrada Livorno-Civitavecchia, la BreBeMi, la Torino-Lione, la fine dei lavori del Mose – mentre al CIPE sono già passati 16,6 miliardi di euro per progetti che possono, secondo il ministro, partire subito.

Il presidente dell’ANAS e amministratore delegato della SdM, Pietro Ciucci, sottolinea oggi che i cantieri non si apriranno fino a quando non ci sarà la sicurezza della copertura totale. Tuttavia, è su queste prospettive che si fa sentire il peso dell’incognita della crisi economica perché i fondi messi

²⁵⁴ Erano queste le priorità indicate dal sindaco di Reggio Calabria, Giuseppe Scopelliti, nel corso della riunione del Comitato interistituzionale che si era riunito a Reggio Calabria nel mese di dicembre, per discutere di “Metropolitana del mare” e “Pendolarismo nello Stretto di Messina” e alla quale parteciparono anche l’assessore della Provincia di Messina ed esponenti della Direzione marittima di Reggio, della Capitaneria di porto di Messina e dell’Autorità portuale di Messina. *Risolvere il pendolarismo sullo Stretto*, 1 dicembre 2008, disponibile all’indirizzo: www.lasicilia.it.

²⁵⁵ *Il presidente Lombardo fra federalismo, precariato e Ponte di Messina*, 31 dicembre 2008, disponibile all’indirizzo: www.siciliainformazioni.com Fonte: Ansa.

²⁵⁶ Muschella E., *Per ripartire commissari e Tar modificato*, quotidiano “La Repubblica”, 13 gennaio 2009, p. 9.

a disposizione dallo Stato – un miliardo e trecento milioni di fondi Fas (Fondo aree sottoutilizzate) – rappresentano solo una percentuale del fabbisogno totale e il resto deve essere messo da investitori privati. Ciucci spiega che “la stima dell’onere finanziario per il ponte pari a 6 miliardi era prudentiale, cioè prevedeva un ampio margine”²⁵⁷ il quale, per effetto della crisi economica, si è ridotto ma la cifra resta confermata e la redditività assicurata. Anche in tempi di crisi profonda, quale quella che si sta attraversando, Ciucci è ottimista circa la possibilità di coinvolgere i capitali privati: “il ponte rimetterebbe in moto l’economia. Le infrastrutture sono uno strumento importante per uscire dalla crisi. Investendo si sostiene la domanda e l’occupazione e si realizzano opere importanti per la competitività”²⁵⁸.

L’opposizione delle popolazioni locali sostenute soprattutto dagli ambientalisti – che in passato è stata la causa del rallentamento operativo del progetto – sembrano non essere più un ostacolo, come testimoniano, secondo il rappresentante della società, i tanti ricorsi poi risolti a vantaggio della Stretto di Messina SpA che si dice dunque pronta a partire, dopo aver provveduto a riavviare tutte le attività necessarie per la realizzazione dell’opera, ovvero l’aggiornamento della convenzione con il Ministero delle Infrastrutture, del relativo piano finanziario e dei corrispettivi contrattuali firmati con Impregilo e rimasti validi dal 2006, quando sembrava che si dovesse aprire il primo cantiere.

Nelle parole di coloro che hanno sempre sostenuto l’idea del collegamento stabile tra Sicilia e Continente, per avviare concretamente l’opera con la data prevista del 1 novembre 2010 – sembra mancare esclusivamente l’“ordine” di inizio attività alla società Impregilo, soprattutto dopo che il 6 marzo 2009 il CIPE ha stanziato 1,3 miliardi di euro sui 6,1 del costo complessivo dell’opera. Quella del ponte – che subito dopo il via libera del CIPE è stato definito un “progetto strategico per l’intero Mezzogiorno” dal presidente del Senato, Renato Schifani – è solo una delle opere inserite in un pacchetto complessivo che prevede interventi per quasi 18 miliardi di euro nel campo delle infrastrutture (a cui sono destinati 16,6 miliardi)²⁵⁹.

²⁵⁷ *Ponte sullo Stretto di Messina, questa volta si fa*, 15 febbraio 2009, disponibile all’indirizzo: www.iltempo.it.

²⁵⁸ *Ivi*.

²⁵⁹ *Ponte sullo Stretto, via libera dal CIPE*, 6 marzo 2009, disponibile all’indirizzo: www.corriere.it/economia/09_marzo_06/CIPE_via_libera_opere_pubbliche_ponte_stretto_f5ef17a4-0a38-11de-91a6-00144f02aabc.shtml

Tra le altre opere finanziate vi sono: il completamento della Salerno-Reggio Calabria, la Linea C della metropolitana Roma, la rete metropolitana regionale campana, le reti metropolitane di Palermo e Catania, i sistemi urbani e metropolitani di Bari e di Cagliari, l’adeguamento dei sistemi metropolitani di Parma, Brescia e Bologna, l’aeroporto di Vicenza, i sistemi di trasporto lacuale, il tunnel del Frejus, la Pedemontana Lecco-Bergamo, il Mose. Tra i contributi privati messi in campo con la delibera del CIPE ci sono quelli che riguardano il potenziamento delle reti autostradali e in particolare la Cisa, la Brescia-Padova, la Cecina-Civitavecchia e la tangenziale est di Milano.

Solo a quel punto si potrà definire tutta la progettazione esecutiva da completarsi in dieci mesi, dopo i quali potranno partire gli appalti e si potranno aprire i cantieri. Secondo il contratto, la realizzazione materiale dell'opera richiederà 70 mesi, cioè poco meno di sei anni. Anche se la progettazione esecutiva dovesse iniziare domani, quindi, molto difficilmente il ponte sarebbe pronto prima della fine del 2016, così come da più parti proclamato²⁶⁰.

In realtà anche questa previsione subisce un ulteriore slittamento, ma la macchina sembra riavviarsi, infatti nell'agosto del 2009, viene nominato commissario straordinario il presidente della società Stretto di Messina, Pietro Ciucci, per riavviare le attività operative per la realizzazione del ponte. Il mese successivo, viene sottoscritto l'accordo tra la Società Stretto di Messina e il Contraente Generale Eurolink finalizzato al riavvio delle attività costruttive del ponte. Il 2 ottobre 2009 il Commissario approva il Piano finanziario aggiornato e deliberato dal Consiglio di Amministrazione della Stretto di Messina. A fine novembre viene stipulata la Convenzione aggiornata, comprendente il Piano finanziario tra il Ministero delle Infrastrutture e la Società Stretto di Messina. Successivamente nel mese di dicembre l'Assemblea straordinaria della Stretto di Messina approva l'aumento di capitale di 900 milioni di euro, a seguito degli stanziamenti previsti in favore di ANAS ed RFI dalla delibera CIPE del 17 dicembre 2009 e dalla Legge Finanziaria 2010.

Il 19 dicembre si svolge in Calabria una grande manifestazione a cui partecipano diverse migliaia di persone che si radunano per dire no al ponte di Messina. La manifestazione organizzata dalla "Rete No Ponte", con l'adesione – tra le tante sigle – della Regione Calabria, ha come obiettivo quello di protestare contro i prossimi lavori del cantiere "Cannitello" la frazione di Villa San Giovanni, dove il 23 dicembre è prevista la posa della prima pietra dei lavori per la realizzazione dello spostamento della linea ferroviaria.

Il 2009 si chiude con l'avvio dei lavori del cantiere propedeutico alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. Si tratta della deviazione della linea ferroviaria tirrenica (lavori per 26 milioni di euro) in corrispondenza di Cannitello, area in cui sorgerà la torre calabra del ponte. In occasione dell'avvio del cantiere "Cannitello", l'AD della Stretto di Messina, Pietro Ciucci, ha ricordato che il 2009 è stato un anno decisivo per la realizzazione dell'opera, in quanto sono stati superati i problemi relativi al blocco determinatosi nel 2006, è stato approvato l'aumento di capitale della Società Stretto di Messina, che porta a 2,5 miliardi di euro le risorse destinate alla Società, mentre – secondo Ciucci – il residuo ammontare del costo del ponte verrà raccolto sui mercati finanziari attraverso il project finance.

²⁶⁰ Rizzo S., «Sbloccare le procedure» *Per la costruzione ci vorranno 70 mesi*, "La Repubblica", 22 gennaio 2009, p. 11.

Secondo la SdM nel corso del 2010 partiranno anche alcune opere a terra in Sicilia e si prevede il completamento della progettazione definitiva del ponte, con la conseguente attivazione delle procedure di approvazione da parte del CIPE, alla stesura della progettazione esecutiva e si prevede di poter avviare il cantiere principale del ponte per l'inizio del 2011, con l'obiettivo di aprire l'Opera al traffico il 1° gennaio del 2017.

L'apertura del cantiere "Canniello" è l'occasione per il ministro Matteoli per sostenere che si stanno rispettando i tempi stabiliti per le opere pubbliche e che nel prossimo anno proseguiranno anche sulla costa siciliana. Si tratta, secondo il ministro, di lavori indispensabili per avviare la costruzione del manufatto, ma necessari a prescindere dal ponte. E promette, che l'opera sarà una infrastruttura unica al mondo, che genererà sviluppo, occupazione e crescita economica e che, a cascata, determinerà la realizzazione di altri interventi infrastrutturali necessari alla Calabria e alla Sicilia. Non prende sul serio Matteoli l'esponente del Partito Democratico Ermete Realacci, che battezza l'inizio dei lavori "Cannitello" come un grande bluff e che svela una grande bugia. Secondo l'esponente del PD, non è vero che iniziano i lavori di realizzazione del ponte, si inizia solo a spostare un tratto di ferrovia che c'entra pochissimo con la realizzazione del ponte, perchè altrimenti non si potrebbe fare visto che non si possono avviare lavori di un'opera su cui non c'è ancora il piano di fattibilità. La vicenda ponte per Realacci è un'enorme bugia in quanto il Governo ha sempre sostenuto che i soldi per realizzare l'opera erano tutti privati, invece in campo sono state messe finora solo risorse pubbliche per almeno 2 miliardi di euro.

L'11 gennaio 2010 alla presenza del ministro Matteoli nel Comune di Varpodio, in provincia di Reggio Calabria, alla presenza di Pietro Ciucci, e del SdM, Giuseppe Zamberletti, viene presentato il progetto del ponte. Vengono snocciolati i dati dell'opera con le sue 6 corsie stradali, tre per ciascun senso di marcia (veloce, normale, emergenza); due corsie stradali di servizio e due binari, le due torri alte 382,60 metri e decine di migliaia di cavi per il sistema di sospensione.

Alcuni giorni dopo l'ennesima presentazione del Ponte sullo Stretto, la Corte dei Conti chiede al Governo e alla società Stretto di Messina di operare una costante valutazione sui profili di fattibilità tecnica dell'opera. La relazione della magistratura contabile chiede anche di aggiornare "le stime di traffico che stanno alla base del disegno progettuale del Ponte sullo Stretto di Messina", verificare la "compatibilità ambientale" dell'opera e la "completezza delle modalità di imputazione nel bilancio dello Stato delle somme, già destinate all'intervento per il Ponte sullo Stretto di Messina e successivamente oggetto di riutilizzazione"²⁶¹. In sostanza la Corte del Conti bacchetta il Governo: sull'utilità dell'opera, sulla logistica e sull'im-

²⁶¹ AGI, 15 gennaio 2010.

patto ambientale del Ponte sullo Stretto, sottolineando che prima ancora dell'apertura dei cantieri il costo preventivato per l'opera è già lievitato di un miliardo e mezzo di euro.

Il 27 agosto alla vigilia di una nuova manifestazione contro il ponte (28 agosto concentramento a Torre Faro, Messina), Osvaldo Pieroni e Alberto Ziparo, due tra i più autorevoli esponenti delle battaglie contro il Ponte sullo Stretto, provano a fare il punto della situazione con un articolo dal titolo: "Le bugie del ponte hanno le campate troppo corte", scrivono i due studiosi-ambientalisti "Il ministro Tremonti nella sua manovra «lacrime e sangue» taglia tutto: sanità, giustizia, scuole, welfare, università e ricerca, fondi di regioni ed enti locali, difesa del suolo, paesaggio e beni culturali, attrezzature di tutela del territorio e collegamenti per la Sicilia e la Calabria. Non è riuscito invece a congelare – come pure annunciato alla vigilia – «il Ponte sullo Stretto ed altre Grandi Opere tra le più discusse», ottenendo però la dilazione al 2013. «I flussi economico-finanziari per la costruzione del ponte potranno avviarsi a partire dal 2013, viste le compatibilità di bilancio». Non è solo per questo, certo, che si sono interrotti i lavori-bluff del binario di Cannitello – opera collegata [che costerebbe la «modica» cifra di 30 milioni di Euro, che invece potrebbero servire a risarcire e ricostruire le aree alluvionate di Scaletta messinese], che in realtà non erano mai partiti. A parte alcuni giorni di pseudopulitura su terreni presi in affitto, a beneficio soprattutto di telecamere e fotografi, dei lavori non c'è più traccia e sul suolo spianato torna a crescere l'erba.

Quello che invece non si ferma è il «progettificio». Anzi si annuncia il progetto «davvero definitivo», dopo una serie innumerevole di pseudo-elaborati, già costati alla collettività nazionale alcune centinaia di milioni di euro, destinati ad aumentare enormemente «fino alle progettazioni esecutive» [se mai ci si arriverà]. Per rendere «più evidenti» la visibilità e le spese di progettazione si inviano alcune trivelle [chi paga?] «per i rilievi geognostici preliminari». E le si piazzano, data la imminente stagione turistica, sui lungomare di Cannitello-Villa San Giovanni e di Ganzirri-Messina, rendendo sostanzialmente impraticabili le aree occupate. Meno male che negli ultimi anni, oltre alla progettazione eterna, si sono prodotti numerosi studi critici, ormai consolidati nella quasi totalità del mondo scientifico. [...]. Gli attraversamenti di lunga distanza tra Messina e Villa e viceversa erano computabili in oltre undici milioni di unità nel 1985, sono calati a poco più di sei milioni e mezzo nel 2002 ed il trend in discesa prosegue. Intanto la Sicilia è passata da due aeroporti e tre piste a sei aeroporti e una dozzina di piste [il traffico aereo è aumentato del 3200 per cento circa!] e ha scoperto di avere una decina di porti industriali, utilizzati poco o nulla, che stanno assumendo sempre più la configurazione di terminal commerciali. «Credevamo di studiare un'infrastruttura, invece studiavamo un monumento» hanno commentato i migliori studiosi di economia dei trasporti. [...]

Dal punto di vista occupazionale, basta leggere bene lo stesso progetto [che, al di là dei quasi quattrocento milioni di euro fin qui spesi, mantiene sostanzialmente sempre lo stesso schema di massima]: lì si ammette che, con il ponte, almeno metà degli addetti ai traghetti pubblici e privati diverrebbero esuberanti [saldo negativo di circa milleduecento unità]. Ed anche durante i cantieri – che in ogni caso significano mano d'opera temporanea che poi torna disoccupata – le cifre sono assai più ridotte, molto meno di un decimo di quelle agitate dalla propaganda, se lette bene.

Dal punto di vista urbanistico, ambientale e paesaggistico l'operazione sarebbe un disastro: basta confrontare il progetto con le Linee Guida del Piano Territoriale Paesaggistico siciliano e del QTR Paesaggistico della Calabria con gli strumenti urbanistici dei Comuni interessati [si veda il rapporto dell'Ufficio tecnico del Comune di Messina, preoccupatissimo per gli impedimenti che le attrezzature del ponte avrebbero comportato rispetto a funzioni essenziali per la città]. Laddove le città dello stretto hanno bisogno di bloccare e riqualificare l'insediamento con operazioni «a grana fine» di ristrutturazione, ecofunzionale e tipomorfologica, si propone una megastruttura concepita per un'idea obsoleta di area dello stretto. I gravissimi problemi ambientali che la struttura comporterebbe, soprattutto su Ganzirri e sulla Costa Viola, in un'area quasi totalmente tutelata, non sono neppure affrontati nel progetto: la commissione VIA del Ministero dell'Ambiente del precedente Governo Berlusconi è stata messa sotto inchiesta dalla procura di Roma per «falso ideologico», per avere – sotto le pressioni dell'allora ministro delle infrastrutture e dei vertici dell'esecutivo – emesso parere positivo, pure con moltissime prescrizioni, stralciando dai documenti ufficiali le osservazioni relative agli impatti più critici e irreversibili del progetto. In pratica, Ministeri e CIPE hanno cancellato gli aspetti che erano di difficile e impossibile risoluzione, nonostante si trovassero di fronte a documenti ufficialmente e formalmente allegati alla procedura. L'inchiesta era stata chiusa per l'accantonamento del ponte da parte del Governo Prodi.

Per quanto riguarda il paesaggio c'è ormai una letteratura di insigni paesaggisti preoccupati della sfigurazione di una delle più grandi opere d'arte naturali della Terra: lo stretto. Con la paratia trasversale di oltre 1200 metri quadri [costituita dal sistema pilastri-reticolare] lo stretto perderebbe la propria secolare unità scenografica, trasformandosi in una baia, gravata da coppie di «Torri Gemelle», molto più alte delle massime alture esistenti in zona e da coacervi di svincoli e rampe.

Anche come simbolo, il progetto è vecchio: non a caso viene paragonato alla torre Eiffel [fine diciannovesimo secolo], al Golden Gate [inaugurato nel 1938 agli albori della civiltà dell'auto, mezzo da cui, quasi un secolo dopo, dobbiamo tendere a liberarci]. Sono icone di una modernità passata. Oggi sviluppo sostenibile significa high tech a basso impatto energetico e

ambientale e valorizzazione delle risorse ecologiche, proprio quelle che il ponte negherebbe nello stretto.

Negli studi da cui sono tratte le sintetiche considerazioni precedenti, si sono analizzati gli aspetti riguardanti impatti e pianificazione, economica, trasportistica, territoriale, ambientale, paesaggistica. Di recente un gruppo di tecnici, accademici – di cui diversi, già componenti del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici – si sono soffermati sugli aspetti della costruibilità. Questo riguardava anche gli enormi problemi sismologici, che sembrano accentuarsi con l'avanzare di ricerche ed esperienze. In particolare gli stessi progettisti del preliminare hanno ammesso che, nel chiudere quell'elaborato, avevano dovuto totalmente trascurare «il segmento più attivo della faglia sismica più dinamica», specie dal lato calabro. Per cui hanno proposto una soluzione traslata di cinquecento metri, con campata più ridotta e con pilastri nello stretto.

Gli elaborati di tali tecnici delle costruzioni hanno infatti rappresentato l'ennesima bocciatura del progetto. «Esistono nel progetto di massima una trentina di parametri scoperti [compresi quelli sismologici], di cui almeno la metà insormontabili. Tra l'altro gli studiosi di evoluzione delle tecnologie dei materiali impiegabili stimano in centoventicinque anni, ad essere ottimisti, l'orizzonte temporale per cui tutte le strutture finora previste possano essere effettivamente pronte per l'utilizzo. Ricordando che, ad oggi, la più lunga campata bifunzionale [gomma e ferrovia] esistente è di 550 metri e che anche l'Akashi in Giappone, nonostante l'enorme impegno tecnico, finanziario ed economico, alla fine è stato costruito come ponte monofunzionale viario.» Nel caso dello stretto, peraltro, si tratterebbe di «assicurare una campata quasi doppia e bifunzionale [...]»²⁶².

Come dice Sergio Rizzo, “i ponti uniscono per definizione. Tranne uno: quello sullo Stretto di Messina. Mai un ponte, o meglio, la sua semplice idea, ha provocato tante divisioni”²⁶³.

In ogni caso, *il Mitico Ponte sullo Stretto di Messina* un record mondiale l'ha già intascato: il Guinness degli anni trascorsi a parlarne e a discuterne, 150 anni passati ad elogiare e a criticare un progetto che, dopo 200-250 milioni di euro spesi nel passaggio tra il vecchio e il nuovo Millennio, continua a rimanere solo in molte carte ingiallite.

²⁶² *Le bugie del ponte hanno le campate troppo corte*. Un'analisi e lo stato dell'arte sulla «grande operetta» dello stretto alla vigilia del corteo No Ponte di Torre Faro, sulla sponda siciliana. Tratto dall'Almanacco estivo di Carta “Lonely Europe”.

²⁶³ Rizzo S., *Ponte sullo Stretto, si riparte*, “Corriere della Sera”, 22 gennaio 2009.

Fig. 41 - Cartolina con il fotomontaggio del ponte, "La domenica del Corriere", n.49, 4 dic. 1955, Milano



Nella società, osserva Giovanni Puglisi: "il mito politico oggi non risponde più ad una struttura sovradeterminata nel senso e nell'immagine, né alla esemplificazione analitica di temi più complessi in campo sociale o storico, il mito politico è identificabile con le proprie frustrazioni, i propri bisogni, i propri sogni irrealizzati, i valori dismessi ed agognati, i desideri repressi ed irrealizzabili, che riescono a prendere facilmente corpo, grazie alla gigantesca macchina dei mass-media, che quasi a mò di un prodotto commerciale, confeziona, di volta in volta, immagini mitiche da distribuire sul bancone della fiera dei sogni."²⁶⁴

Disse Groucho Marx: "In fondo ad ogni credenza c'è una verità. In fondo ad ogni salotto c'è una credenza. Questo dimostra inconfutabilmente che i salotti esistono".

²⁶⁴ Puglisi G., *Mito e Mito politico: per un recupero dell'analisi politica della realtà storica*, in Atti del III Congresso Internazionale di studi antropologici siciliani, Palermo, 1983.

4. Postfazione. Il Ponte sullo Stretto: non più mito e per nulla progetto di Emanuele Sgroi

Il Ponte sullo Stretto. Non basta: di “ponti” e di “stretti” ne esistono tanti e tanti ponti “sugli stretti” si progettano e si progetteranno. Diciamo allora: il “Ponte sullo Stretto di Messina”; chissà poi perché diamo allo stretto un solo nome come se non fosse il taglio tra due coste, tra due insediamenti urbani: Messina, certamente, ma anche Villa S. Giovanni e Reggio Calabria. Forse un ricordo dei tempi in cui tra la Sicilia e il “Regno” non c’era che il grande vuoto “delle Calabrie”, del territorio che, come affermava dolorosamente Zanotti Bianco, rovinava a mare.

O forse perché è da Messina che si è sempre levata storicamente, l’aspirazione sognante dei... messinesi (o di coloro che ne assumevano la voce) anche come esigenza terapeutica per il trauma provocato, prima, dalla crisi del ruolo mercantile della città e, poi, dalla catastrofe sismica del 1908.

Mentre scrivo queste note e, certamente, al momento della pubblicazione di questo volume, ancora non sono caduti gli ultimi veli che coprono il “monumento” fantastico del progetto-ponte: il progetto esecutivo, la presentazione del piano per il project financing, l’apertura reale dei cantieri; si vedrà, a quel punto, se il “monumento” avrà abbandonato la sua consistenza di “carta” e di “emozione” per iniziare a trasformarsi in un monumento di pietra e di acciaio.

Legittimo il dubbio in questo Paese di “incompiute”, di “punto a capo” che segnano, nel bene e nel male, l’alternarsi dei Governi, di strategie politiche soddisfatte dell’annuncio e indifferenti all’effetto. Ma di questo, poi.

La mia ambizione – e mi rendo conto di quanto sia spropositata, anche se coerente con la struttura scientifica di questo lavoro – è quella di tentare in queste note una lettura sociologica della questione del ponte: sia a livello macro, cioè delle ragioni che spiegano o accompagnano la costruzione dei grandi manufatti che segnano il dominio degli uomini sul territorio e, in modo specifico, di quelli che connettono due territori (il ponte sul Bosforo, il tunnel sotto la Manica) o li separano per consentire nuove mobilità e più remote connessioni (il canale di Suez, il canale di Panama); sia a livello micro, cioè dei passaggi logici (in senso paretiano) che il mito e il progetto del “Ponte sullo Stretto” hanno attraversato e attraversano (o dovrebbero attraversare).

La “corsa ai numeri” (non c’è nulla come i “numeri” di meno oggettivo e di più confutabile) e le “retoriche dell’intransigenza” (rileggiamoci Hir-

schman) hanno fatto da padrone seppur questo eccesso di rumori nasconde un deficit di comunicazione, disattendendo l'esigenza di identificare e spiegare i processi sociali e politici che hanno alimentato un mito, indotto, nel tempo (anche quello più recente segnato dall'alternanza bipolare), diversi e contrapposti "uomini di Governo" a fare del "ponte" un'offerta politica, costruito (o ricostruito) un progetto, o meglio un metaprogetto, postulato senza successo una nuova e diversa organizzazione del territorio, mancato l'occasione di attribuire al ponte il plus-valore di un'opera-evento, promosso una mobilitazione di contrasto di grande impatto (di cui andrebbero puntualmente e meno retoricamente analizzate la composizione sociale, i meccanismi generatori, le strategie e gli effetti dimostrativi).

Partiamo da una considerazione generale che storicizzi il rapporto tra gli uomini e lo spazio. Ciò che si è sempre manifestato nella volontà di imprimere sul territorio il segno forte di una grande opera edificativa, capace di sfidare lo "spazio" e il "tempo" – il "Colosso di Rodi" o il "Vallo Adriano", la "Grande Sfinge" o la "Grande Muraglia" – è un singolare impasto di orgoglio identitario e di esigenze funzionali. Che l'orgoglio sia imputabile alla affermazione di identità di un sovrano "alto da terra" o alla costruzione identitaria di una comunità, che sia la materializzazione di un carisma o il sostegno a una tradizione che si va costruendo o la forma visibile e comunicativamente pregnante di un nuovo ordine legale-razionale, esso è sempre destinato a misurarsi con lo spazio fisico e ad assumerne il linguaggio. L'anima del luogo ha bisogno di incontrare il suo corpo; la fondazione di una casa degli uomini ha bisogno di costruire il suo altare. E tutto ciò non avviene una volta sola; nuove opere sono destinate a rinnovare il patto e aggiornarlo ai bisogni, alle culture e alle emozioni di cui la storia fa emergere la centralità e conduce all'egemonia: e sono, di epoca in epoca, di civiltà in civiltà, fortezze e fortificazioni, templi e chiese, regge e "luoghi di delizie", teatri e stadi.

E ponti naturalmente: ma in questo caso l'orgoglio identitario è tout court antropico e il mito di fondazione si coniuga con la funzione, nutrendosi degli input tecnologici disponibili, sovrapponendo un ordine artificiale alla discontinuità naturale del territorio. Le funzioni di un ponte gettato attraverso un fiume o disposto a superare una profonda frattura del suolo o, infine, a connettere due territori divisi da un braccio di mare sono quelle di annullare quei vincoli spaziali che ostacolano la mobilità di persone e di cose, di aprire nuove occasioni alle relazioni economiche, culturali, sociali, di economizzare sui costi in termini di denaro e di tempo dei trasporti.

La diffusione dei ponti e l'evoluzione della loro tecnologia costruttiva sono strettamente connesse con la formazione delle grandi civiltà e, oserei dire, con la ingegnerizzazione dei sistemi politico-istituzionali. Non a caso i Romani furono, pur derivando la loro tecnica dagli Etruschi, i più grandi costruttori di ponti dell'antichità e, insieme, di grandi ordinamenti istituzio-

nali. Già nell'epoca repubblicana cominciarono a sostituire i ponti in legno con i ponti in muratura. Con l'espansione dell'Impero Romano, insieme alle grandi strade consolari e profittando di nuove tecniche costruttive, i ponti in pietra ebbero un grande sviluppo generalizzandosi come fattore unificante del dominio statale sul territorio. Bisognerà aspettare oltre settecento anni dalla caduta dell'Impero perché si ricominciasse a costruire ponti in pietra (il Ponte di Avignone sul Rodano nel 1188). Da allora l'esigenza di assicurare la continuità urbana e la continuità territoriale ha impresso il segno e la funzione del ponte su tutto il pianeta fruendo di tecnologie sempre più complesse (dalla pietra al cemento armato, all'acciaio, al precompresso) e assumendo tipologie articolate in coerenza con le caratteristiche del sito (a travata, ad arco, sospesi) e con le funzioni assolute nel territorio.

Abbiamo così ponti "in rete" che consentono l'organizzazione di un continuum urbano in un sito caratterizzato da un esteso e indistinto intreccio di mare e di terra (Venezia o Amsterdam) o ponti che favoriscono la "cucitura" degli insediamenti sorti sulle opposte rive di un fiume (da Firenze a Roma, da Parigi a Londra, da Vienna a Budapest, etc.) o su un'isola e la terraferma (il Ponte di Brooklyn) o su due isole (Honshu e Shikoku in Giappone) o su i diversi versanti di una baia (il Golden Gate a San Francisco) o la connessione attraverso il mare di due diversi territori nazionali che cercano di "darsi" un confine meno fluido (Danimarca e Svezia).

Ma il significato del Ponte sullo Stretto di Messina non si esaurisce nelle sue funzioni. La storia e i suoi avvenimenti, l'immaginario collettivo costruito dalla letteratura, dall'arte, dal cinema, dalla musica assegnano a questo o quel ponte un valore aggiunto, facendone un simbolo e caricandolo di pathos: il Ponte Vecchio, il Ponte di Rialto, il Pont-Neuf, il Ponte di Waterloo, il Golden Gate non si misurano con la quantità di persone e di merci che vi transitano ogni giorno o ogni anno, ma con la loro acquisita capacità di parlare al cuore e diventare luoghi dell'anima, significando un momento irripetibile di incontro tra territori e tra persone o proponendosi come uno spazio "unico" per consumi ad alta valenza simbolica o come porta d'accesso a un Eldorado di speranza.

Nella progettazione architettonica moderna (ma con tecnologie diverse anche il mondo antico coltivava queste ambizioni) i ponti seguono la sorte riservata ai grattacieli: ad essi si assegna un messaggio di potenza, di innovazione tecnologica, di capacità d'impresa, di bellezza formale, di inserimento virtuoso nello skyline del paesaggio preesistente, in una continua gara tra territori.

L'inaugurazione, nel dicembre 2004, del viadotto di Millau, nel sud-ovest della Francia, ci ha offerto una testimonianza, esaltata nell'evento mediatico, di come messaggio e funzioni si coniughino compiutamente nelle "grandi opere"; c'è la funzione di sistema: il ponte fa parte dell'arteria autostradale che collega Parigi con il Sud della Francia e con Barcellona; c'è

l'efficienza d'impresa: malgrado l'eccezionalità delle dimensioni e delle complesse tecniche costruttive, l'opera è stata completata in anticipo sui tempi previsti; c'è l'orgoglioso primato delle dimensioni: lunghezza pari a 2.460 metri, altezza dei piloni: dai 77 metri del pilone più basso ai 336 di quello più alto (la Torre Eiffel è alta 300 metri); c'è l'assicurazione della funzione di mobilità: tre corsie per senso di marcia; c'è l'offerta di sicurezza: forma studiata per meglio adeguarsi alle dilatazioni termiche dei materiali e strutture di protezione nei confronti dei forti venti provocati dall'altitudine e dalla conformazione del sito; un tendenziale rispetto dell'ambiente: la scelta del ponte strallato rende meno pesante l'impatto sul paesaggio; e, infine, c'è la ricerca estetica: la progettazione del ponte è stata assegnata a uno studio di architettura "eccellente" che occupa un posto di primo piano nello starsystem dell'architettura contemporanea, Foster and Partners.

Mi sono dilungato sul caso del Viaduc de Millau perché, pur nelle sue dimensioni "miniaturizzate" rispetto al Ponte sullo Stretto, ci offre una sintesi efficace dei processi funzionali e simbolici che sottendono la progettazione e la realizzazione di un'opera pubblica di successo convertendola in una occasione di marketing territoriale nella competizione globale tra città e regioni.

Questa sintesi consente, per differenza, di cogliere l'estrema povertà progettuale del Ponte sullo Stretto di Messina (come progetto culturale prima ancora che progetto tecnico), ma anche – non l'abbiano a male gli autorevoli testimoni, i più presenti e agguerriti in questo volume, della posizione antagonista "senza se e senza ma" – la contingenza delle molte ragioni del "no" che assicura la "capacità di fuoco" nella prima linea, ma non la capacità di "ridurre il danno" nella ipotesi che l'evento temuto si verifichi comunque.

Guardiamo, per storicizzare il tema, al dibattito su quello che allora veniva denominato con l'espressione neutra il "manufatto stabile di attraversamento dello stretto". Innanzitutto non si possono ignorare gli interessi contingenti e i poteri forti che portano già nella seconda metà degli anni '50 a "porre in agenda" la questione del ponte. Un volumetto pubblicato nel 1958 da "Il Mulino" per iniziativa dell'Istituto di Studi e Ricerche Ezio Vanoni e curato (con un nom de plume?) da un giovane economista – Repetto – dell'entourage dell'IRI (istituto allora interessato alla localizzazione nel Sud – guarda caso a Gioia Tauro – di un nuovo impianto siderurgico alla cui produzione – in eccesso, avrebbe deciso la CEE, da lì a qualche anno – bisognava garantire una domanda): in un crescendo lirico che muoveva dall'affermazione assolutamente delirante che faceva di Reggio Calabria e di Messina "le due zone più ricche, sia della Sicilia che della Calabria"¹ –

¹ Repetto A., *op. cit.*, 1958, p. 72.

mentre Messina in quegli anni si autodefiniva “la Cenerentola della Sicilia” e Reggio Calabria covava il malessere della sua perifericità che sarebbe poi esploso nei “moti per Reggio Capoluogo” – l’autore concludeva: “Con l’andare del tempo perciò il ponte servirà a formare di Messina e Reggio una sola città distesa tra le due sponde...la grande città di Messina-Reggio, e lungo le quattro sponde divergenti si creerà un susseguirsi di centri minori, industriali, artigianali, agricoli e in più quasi tutti turistici data l’incantevole bellezza della Zona”². È curioso notare che quasi gli stessi argomenti sono adoperati, dopo quasi cinquant’anni, in una relativamente recente, animosa difesa delle ragioni del “sì”³, quando i processi avvenuti – alcuni irreversibili – si sono incaricati di sottolineare la fallacia di certe ipotesi. Dagli anni ‘50 almeno fino a tutti gli anni ‘70, come testimonia un documentato saggio di Giuseppe Campione, questa idea che abbina il ponte allo sviluppo di una “regione dello stretto” occupa una posizione centrale nella più aggiornata letteratura urbanistica e geografica oltre ad essere accolto come ipotesi in campo negli strumenti urbanistici adottati sui due versanti dello stretto. La soluzione dell’attraversamento stabile è vista nella prospettiva del passaggio da una conurbazione latente dell’area dello stretto a una struttura urbana compiuta (Regione dello stretto, Area Metropolitana dello stretto) e fondata su un’armatura “che razionalizzi e potenzi tutti gli eventi che si svolgono in questo territorio e che si saldi con la complessiva gestione delle risorse territoriali, proiettate in unico disegno”⁴.

Questa prospettiva, autorevolmente sostenuta sul piano scientifico⁵ e accolta in quel canto del cigno che segnerà la fine della stagione della programmazione in Italia (il Progetto ‘80), non reggerà nel confronto con le dinamiche politiche ed economiche che caratterizzeranno a partire dagli anni ‘70 le due Regioni affacciate sullo stretto: una Calabria in cui l’istituzione della Regione rompe gli equilibri sonnolenti tra Calabria citra e Calabria ultra scatenando i moti del “boia chi molla!” e promuovendo le politiche risarcitorie dello Stato (il famigerato “pacchetto Colombo”) che ridistribuiscono e riallocano risorse pubbliche nelle, allora, tre province calabresi; una Sicilia, invece, isolata nella puntigliosa affermazione della propria specialissima Autonomia e quindi poco interessata a investimenti politici su un modello di Governo del territorio che a questa condizione specialissima voltava le spalle.

² Ibidem.

³ Busetta P. (a cura di), *Un collegamento per lo sviluppo. Le ragioni del sì per il Ponte sullo Stretto*, Quaderni della Fondazione Centro Ricerche Economiche “Angelo Curella”, 2005

⁴ Campione G., *op. cit.*, 1988, p. 112.

⁵ Gambi L., *La più recente e più meridionale conurbazione italiana*, “Quaderni di geografia Umana per la Sicilia e la Calabria”, n. V, Messina, 1960.

I fili che tessevano la rete tra le due sponde (il pendolarismo per lavoro, scuola, università, consumi di qualità, soprattutto nella direzione Reggio Calabria-Messina) diventavano sempre più esili con l'istituzione di tre sedi universitarie in Calabria, con lo sviluppo tra Villa S. Giovanni e Reggio Calabria di una rete distributiva autosufficiente. Si perdono, per la miopia dei ceti dirigenti (politici, imprenditoriali, accademici) di Messina, che era stata fino ad allora il polo urbano dominante nello stretto, preziose occasioni di concertare un nuovo corso multipolare nella organizzazione delle funzioni urbane nell'area dello stretto. L'istituzione delle facoltà di architettura e di urbanistica a Reggio Calabria inverte parzialmente il pendolarismo universitario, ma non è l'occasione per ridisegnare, nell'ottica della condivisione a maglia interregionale, il sistema dell'offerta di formazione e di ricerca scientifica dello stretto; la rivoluzione nel sistema dei trasporti sullo stretto, provocata dall'ingresso sul mercato dei traghetti privati, non è accompagnata da una pianificazione e da una razionalizzazione degli spazi di servizio nella terraferma né da una integrazione con i sistemi di attraversamento veloce (aliscafi: non dimentichiamo, concepiti tecnologicamente e produttivamente a Messina) che, anzi perdono il collegamento Villa S. Giovanni-Messina e non riescono ad assicurare la fruizione effettiva ed efficace dell'aeroporto di Reggio Calabria come "aeroporto dello stretto" e a contrastare la forte competitività dell'aeroporto di Catania nella risposta alla domanda di trasporto aereo della Sicilia nord-orientale. Non è che non si fossero levate voci e non si fossero avviate iniziative (tra cui l'istituzione del Centro Studi Area dello stretto) rivolte a segnalare i rischi di un progressivo smagliamento della già troppo sottile rete degli scambi nello stretto. Non ci fu ascolto né tanto meno consenso e iniziativa politica: e dico politica nel senso più lato perché a segnare il passo furono anche i nuclei professionali e imprenditoriali sulle due sponde, l'Università, l'informazione.

La conurbazione dello stretto rimane un "tratto di pennello" nelle carte dei geografi e degli urbanisti. Essa che avrebbe dovuto essere "autonoma dal ponte" e, semmai, "compatibile con il ponte" finisce con il configurarsi come un auspicato (più ancora, sognato) "effetto del ponte", quando però il ponte è nel frattempo diventato "altro" nelle stesse strategie (!) dei fautori e dei progettisti, un "pezzo" del sistema autostradale Berlino-Palermo (o Mazara del Vallo, nell'ipotesi, al momento del tutto teorica, del costituirsi di un'area euro-africana nel Mediterraneo) e non uno strumento di integrazione delle province di Reggio Calabria, Messina e Catania, cioè di entità demografiche che, al momento, condividono soltanto (e per Catania ciò è vero solo in parte) l'affaccio sul mare dello stretto e che, pur spinte dal terremoto del 1908 in un comune destino di critica ricostruzione, non si sono mai amate.

E inoltre perde anche l'occasione di venire "negoziata con il ponte": gli interventi compensativi previsti – su cui si è attivato il Comune di Messina

– si riducono soltanto a modeste misure per affrontare il degrado urbanistico di Messina che poco hanno a che fare con il ponte e soprattutto con l’ipotesi di una globale – e concertata – riorganizzazione dell’area dello stretto.

L’iniziativa presa dal Comune e dalla Provincia di Messina per suggerire, con un articolato documento, un disegno di legge speciale per Messina che preveda un ridisegno urbanistico e territoriale della zona – compatibile con il ponte – e la realizzazione di opere quali le stazioni interrate per i treni che passeranno sul ponte e per la “Metropolitana dello stretto” si traduce, in verità, in un “libro dei sogni” ; è una Messina del futuro la cui realizzazione dipende solo in piccola parte dal progetto del ponte – così come è dato vedere dai documenti preliminari e molto dalla sensibilità dei futuri governi nazionali.

L’occasione del ponte, di un’opera concepita e, decisa, come qualcosa che passa sopra le comunità che insistono nell’area (lo riconosceva già nell’occasione di uno “Speciale ponte” sulla TV nel 2002 l’allora sindaco di Messina Salvatore Leonardi, certamente non un oppositore del ponte: “Non c’è dubbio, nelle relazioni tra le due città, Messina e Reggio, non porterà benefici, anzi allungherebbe le distanze”) è stata perduta rispetto alla possibilità di canalizzare le risorse di interlocuzione istituzionale e di mobilitazione sociale verso un processo di contrattazione, dura quanto puntuale e specifica nelle strategie e negli obiettivi, con le istituzioni centrali per ottenere non risarcimenti quanto interventi organici per uno sviluppo integrato dell’area. Un’occasione perduta perché nel frattempo la Legge Obiettivo ha blindato le “grandi opere” (tra cui il ponte) riducendo fortemente le facoltà di opposizione – e di proposta – degli enti locali.

Ma viene perduta anche, malgrado la retorica della “Grande Opera” e della sua potenzialmente eccezionale capacità attrattiva che “porterà milioni di visitatori” sullo stretto, l’occasione di fare del ponte un monumento, affidandone il disegno a una “firma” mondiale dell’architettura e perseguendo quella estetizzazione degli spazi su cui certamente c’è da sollevare più di un dubbio, ma che oggi caratterizza la quasi totalità degli interventi sul territorio. Al contrario, si abbandona (o si subisce) il rinnovarsi del design del paesaggio incomparabile (ma, ricordiamo, già vulnerato) dello stretto alla logica del “paesaggio dell’ingegnere”, di disegni progettuali, cioè, incuranti dell’adattabilità dell’opera alla conformazione del territorio e propensi a considerare i problemi del paesaggio e del contesto urbano storicamente preesistente come questioni secondarie⁶.

Un’identità collettiva fragile non genera progetti e certamente non genera progetti che possano opporre alla contabilità delle contingenze l’orgoglio prometeico di fare opere che abbiano alla fine soltanto, o quasi, il senso del

⁶ Smets M., *Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli, 2001.

durare nel tempo, del testimoniare alle molte generazioni che si succederanno nei secoli l'enfasi creativa di un'epoca, di una cultura, di una società.

Questa identità locale fragile, oscillante tra la nostalgia di un passato lontano e forse mai compiutamente reale e un presente frustrante sul piano economico e politico, tra un'immagine ipertrofica del sé e una contraddittoria vocazione alla apatia e al vittimismo, ampiamente descritta nella pur esigua letteratura che si è occupata della antropologia sociale messinese e ben presente comunque nella cultura orale, ha fatto del ponte un mito positivo da contrapporre al mito negativo del terremoto del 1908. Ma non è stato un mito fondante, capace di coagulare risorse politiche, imprenditoriali, intellettuali indirizzandole verso un progetto di respiro non localistico; è stato coltivato tra manifestazioni patetiche (negli anni '50 fu edita una cartolina illustrata che riproduceva con un fotomontaggio lo stretto attraversato da un prototipo di ponte), manovre elettoralistiche, protagonismi provinciali e fughe populiste ("La sottoscrizione dell'intero costo del ponte sarà assolta dagli emigrati siciliani e calabresi sparsi per il mondo": dichiarazione nel corso della trasmissione televisiva già citata di Antonio Calarco, padre-padrone del quotidiano locale e presidente onorario della società Stretto di Messina).

Se il significato del ponte va cercato nella sua prospettiva globale, allora il sovrapporsi di una volontà nazionale sui tiepidi sogni (così come sulle resistenze) locali avrebbe dovuto essere sostenuta da una ambiziosa identità nazionale capace di giocare la progettazione e la realizzazione di una opera (faraonica? ciclopica?: si scelga pure l'aggettivo più aderente al proprio sentire) come questa all'esterno in una logica di marketing territoriale altamente competitivo a livello mondiale e all'interno come un'occasione (vogliamo dire un espediente?) per mettere in moto la macchina di una più avanzata modernizzazione e per offrire al Paese, alla identità collettiva nazionale uno scatto d'orgoglio, un obiettivo creativo su cui riconoscersi.

Così non è stato: un processo decisionale tortuoso e opaco, nessun colpo d'ala nella progettazione, promesse generiche nei comizi dei capi di Governo che si sono succeduti nel tempo, nessuna mobilitazione delle risorse di creatività artistica, di intelligenza tecnica, di imprenditorialità né sul piano nazionale né, tanto meno, sul piano internazionale. In questo contesto sembra del tutto marginale (e, comunque, interno ad una soltanto delle cordate in gara per l'assegnazione del progetto) l'intervento di Libeskind investito della responsabilità di fare del ponte un luogo, disegnando le opere a terra, in una astratta scissione tra l'Opera e il suo territorio. Perché questa occasione mancata? Un incidente di percorso dovuto a una gestione tutta burocratica del progetto? La *défaillance* di uno specifico ceto politico trovatosi a prendere decisioni per cui non era attrezzato culturalmente?

Forse anche questo; ma non basta perché va richiamato un fattore più generale che identificherei – prendendo a prestito un concetto fatto proprio

dalla letteratura ambientalista – nella debole sostenibilità del nostro sistema politico: il nostro sistema politico non è capace di sostenere decisioni di lungo periodo e di forte impatto. Questa incapacità è andata crescendo dalla metà degli anni '60 a oggi; paradossalmente la sostenibilità è diventata più debole passando dal bipolarismo perfetto (quello – non è un gioco di parole – del bipartitismo imperfetto) al bipolarismo formale ma sostanzialmente molecolare e privo di un minimo di legittimazione reciproca di cui ci troviamo a disporre oggi.

Vogliamo ricordare? Non c'è stata riforma di sistema, dalle riforme elettorali al “federalismo”, dalle riforme della P.A. alla riforma del sistema pensionistico, dalla regolamentazione dei rapporti di lavoro alla riforma della scuola e della università cui non abbia fatto seguito la realizzazione di una controriforma, naturalmente, rigorosamente senza attendere – senza neanche proporselo – un bilancio dei punti deboli e dei punti di forza della riforma rivelatisi nella sua effettiva applicazione (e dire che il nostro Paese ha adottato la Direttiva UE sull'Air, analisi dell'impatto regolativi, che proprio questo impegno prevede).

Vogliamo, per avvicinarci al nostro tema specifico, riferirci alle “Grandi Opere”? Archiviata la stagione delle Olimpiadi del 1960, mentre in altri Paesi europei (limitiamoci a questi il cui ordinamento politico è – sulla carta – simile al nostro) si realizzavano, pur tra grandi discussioni e con esiti ancora tutti da valutare, grandi opere di cui tutti ormai usufruiamo o che andiamo, incuriositi e ammirati, a visitare, quale grande opera è stata realizzata in Italia, anche quando eventi eccezionali convogliavano grandi risorse finanziarie e ottenevano la semplificazione delle procedure? I “Mondiali” del 1990 hanno lasciato il mostriciattolo dell'Air Terminal Ostiense a Roma, da quasi quindici anni inutilizzato; il “Giubileo” e i fondi per “Roma Capitale” soltanto quello che nel linguaggio comune, involontariamente malizioso, è stato chiamato il “sottopassino”, oltre, evidentemente, significativi benefici elettorali per gli amministratori di volta in volta in carica; il Mose a Venezia, il cui modello era stato presentato nel 1978 a un comitato internazionale suscitando la piena approvazione di tutti gli esperti, è ancora tutto da realizzare; la terza linea della metropolitana a Roma avanza con la velocità di Achille rispetto alla tartaruga della espansione della città e del decentramento a decine di chilometri dei suoi servizi; l'Alta Velocità è nulla di più che un ricorrente annuncio sulla stampa. Potrei continuare, ma credo siano sufficienti queste citazioni. Le cause di questa debole sostenibilità: la limitata durata dei Governi, la frammentazione delle coalizioni politiche, la forbice tra gli investimenti politici con effetti dislocati nel tempo e il “futuro che non vota”, l'ignavia o la faziosità dei tecnici, attenti più alle appartenenze che alle competenze, il nimbyismo diffuso tra le amministrazioni e i gruppi sociali dislocati nel territorio, la maggiore remuneratività del diritto di veto rispetto al diritto-dovere della proposta. E poi, natural-

mente, gli interessi: soltanto che gli interessi del “fare” sono ordinariamente più visibili, mentre quelli del “non fare” lo sono di meno; spesso li scopriamo più tardi, quando ormai il dibattito sulle ragioni del fare e del non fare è stato archiviato sugli organi d’informazione e l’opinione pubblica è passata ad altre questioni in agenda.

Anche se esprimere il dubbio che il ponte, pur a questo punto della sua gestazione, si faccia, può apparire come una mossa prudente per non schierarsi nel dibattito ponte-sì, ponte-no, debbo, rischiando l’accusa infamante, nella fase delle certezze “bipolari” che il Paese sta attraversando, di terzista, avanzare il sospetto che ci si possa ritrovare da qui a qualche anno di fronte a un’altra “incompiuta”. D’altra parte, sull’informazione a stampa e sul video questo dubbio è ragionevolmente presente. Si veda, tra le tante opinioni in questo senso, quella del pur cauto Sergio Romano sul quotidiano il “Corriere della Sera”⁷. E il dubbio è confortato (si fa per dire) dalle successive dichiarazioni di Romano Prodi che diverrà dopo qualche mese capo del Governo e che alla domanda se da futuro presidente del Consiglio si impegnerà per la realizzazione del ponte, risponde: “non è una priorità”, un dire e un non dire perfettamente simmetrico al fare e disfare che si è visto essere la “cifra” del nostro decision making politico. Ma se i lavori del ponte saranno a quel punto già avviati, chi pagherà le pesanti penali previste, pari a circa un quarto del costo dell’opera? Una domanda retorica per quel “partito unico della spesa pubblica” che è stato, e continua a essere il convitato di pietra ai tavoli della politica.

Non completerei il quadro di queste considerazioni se non cercassi di comprendere, concludendo, le ragioni di questa straordinaria mobilitazione contro il ponte che si è avuta negli ultimi anni, soprattutto per quella parte di essa che si è manifestata a Messina, sorprendendo gli osservatori delle dinamiche politiche di questa città. Non entro nel merito delle ragioni del “no” peraltro illustrate puntualmente nel libro. Due eventi hanno provocato negli ultimi anni reazioni di massa, l’una più diluita nel tempo e l’altra fortemente concentrata: la decisione di realizzare il ponte e la minacciata esclusione, per ragioni finanziarie e fiscali, della locale squadra di calcio dalla serie A. Si sono mobilitati due segmenti certamente non sovrapponibili, almeno nella loro gran parte, della geografia sociale messinese, contraddicendo quel carattere di apatia tradizionalmente attribuito alla popolazione locale. Pure per anni una città di 250 mila abitanti ha sopportato l’assenza di acqua, di trasporti pubblici, la cementificazione di quei colli e di quei litorali che insieme contribuiscono a formare quel paesaggio unico (che le voci “verdi” dell’opposizione vorrebbero, oggi, preservare dal vulnus del ponte), la permanenza, magari con sostituzioni successive della popolazione, delle baracche post-sisma del 1908, lo sfiguramento speculativo dello

⁷ Romano S., *Il Ponte sullo Stretto e un Paese senza ambizioni*, quotidiano “Corriere della Sera”, 19 ottobre 2005, p. 41.

stesso volto edilizio della città ricostruita dopo il terremoto, con il suo tardo liberty (episodi di Coppedè, Lo Cascio, Ernesto Basile, Piacentini, Puglisi Allegra, ecc.) e con i suoi isolati ripresi dall'edilizia pubblica viennese a cavallo tra '800 e '900, la progressiva sottrazione degli impianti industriali pubblici istituiti a supporto della funzione di snodo ferroviario e portuale e delle installazioni della marina militare; e per finire, un regime di commissariamento dell'istituzione municipale che dura da oltre due anni, soffocando l'idea e la pratica dell'autonomia comunale. Si potrebbe spiegare tutto ciò con il teorema della "ultima goccia", ma a condizione che la rivolta, morale o emotiva, delle élite o delle masse, avesse effetti moltiplicatori, ma così non è: su tutti gli altri fronti, archiviato vittoriosamente quello del calcio, la città continua a tacere, a subire e dagli alambicchi politici delle primarie dell'opposizione, che pure avrebbe dovuto avvantaggiarsi del valore aggiunto della straordinaria mobilitazione contro il ponte pare distillarsi il nome di un candidato, paraoppositore del ponte, ma, in compenso, partner della cordata dei traghetti privati. Contro le logiche dei movimenti collettivi che vedono sempre l'emergere di nuovi leader, il movimento antiponte sembra restare nella riserva del prepolitico.

E allora, reazioni di un ceto intellettuale che soffre di esclusione di fronte agli apparati e ai professionisti della macchina politica che qui non hanno mai mollato la presa sulla gestione tradizionalmente consociativa dei piccoli affari pubblici e privati? O tematizzazione della politica che fa del ponte il nemico o l'occasione per rendere visibile il Nemico? Occasione per risalire dalla periferia del sistema politico, rivendicando la centralità di un bersaglio nella agenda nazionale? Una società civile che coglie l'occasione per prendere coscienza di se stessa e della propria capacità di cittadinanza attiva? Forse l'una spiegazione non esclude le altre e tutte, comunque, hanno una loro ragionevolezza. Ma la composizione sociale del movimento reggerà e riuscirà a proporsi strategie comuni qualora la realizzazione del ponte andasse comunque avanti? Questa è la sfida che attende il movimento; a essa, però, una opposizione senza "se" e senza "ma" sembra destinata ad arrivare impreparata. Le opzioni di un movimento che si pone in modo antagonista rispetto a una politica o a un progetto sono la voice e l'exit (ancora una volta rifacendoci a Hirschmann): la prima è stata adottata intensivamente, pur senza l'accortezza (o il coraggio) di legittimarla con un appello referendario ai cittadini delle due coste ed evitando d'altra parte, con senso di responsabilità, di incattivirla con azioni pesanti di boicottaggio materiale (ad esempio, occupazione di spazi pubblici); la seconda che consiste solitamente nella rinuncia a usufruire del "prodotto" contestato è una minaccia improponibile per molti motivi oggettivi e soprattutto perché andrebbe differita su un arco di tempo che va dagli 8 ai 10 anni e, quindi, difficilmente programmabile.

Non rimangono che il controllo e la negoziazione nella fase della eventuale realizzazione dell'opera: perché si conduca una reale e approfondita Valutazione d'Impatto Ambientale, perché il ponte sia funzionale e coerente con un compiuto sistema intermodale del trasporto Nord-Sud, perché si promuova con misure efficaci e tempestive la riorganizzazione territoriale e urbana dell'area dello stretto, perché le popolazioni interessate siano consultate direttamente e attraverso le loro rappresentanze civiche e sociali in tutte le fasi della progettazione esecutiva e della realizzazione, perché siano individuati e "contabilizzati" i costi sociali diretti e indiretti dell'opera. Il movimento antiponte ha acquistato un tale credito da poter esercitare queste funzioni con autorevolezza e con "cognizione di causa". Se questa contro il ponte è una guerra, vinta o persa che sia, bisogna vincere il dopo guerra e non abbandonarlo alle metabolizzazioni burocratiche, cedendo alla sindrome del "tutti a casa".

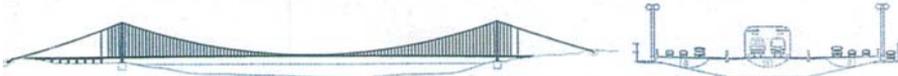
Il momento delle analisi, dei confronti, delle proposte si farà, forse, più difficile nel caso ci si dovesse trovare di fronte alla concreta costruzione del ponte, ma ancora più necessario.

E questo grande patrimonio di mobilitazione non andrà disperso se saprà dimostrare la sua maturità mantenendosi come presidio di informazione libera, proponendosi nuovi obiettivi, accettando un passo più lento, inventando nuove forme di azione civica.

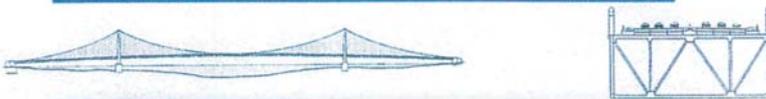
I GRANDI PONTI SOSPESI

Ponte	DATI GENERALI				CAVI		TORRI	IMPALCATO		
	lung. centrale (m)	lung. totale impalc. sospeso (m)	n° corsie stradali	n° binari ferrovia	diam. cavi (cm)	n° cavi	altezza (m)	peso 1 torre acciaio (t)	tipo	peso (t/m)

MESSINA Italia (in progetto)	3300	3660	8+4	2	124	4	376	54000	3 torri cassoni alari	23,4	60,4
--	------	------	-----	---	-----	---	-----	-------	-----------------------------	------	------



AKASHI KAIKYO Giappone (1998)	1991	3911	4+2	NO	112	2	297	30000	retic.	29,0	35,5
---	------	------	-----	----	-----	---	-----	-------	--------	------	------



GREAT BEALT Danimarca (1998)	1624	2694	4+2	NO	83	2	254	calcestr.	alare	14,0	31,0
--	------	------	-----	----	----	---	-----	-----------	-------	------	------



HUMBER Gran Bretagna (1981)	1410	2220	4	NO	68	2	155	calcestr.	alare	12,0	28,5
---------------------------------------	------	------	---	----	----	---	-----	-----------	-------	------	------



JIANGYN Cina (1993)	1385	1385	6+2	NO	87	2	196	calcestr.	alare	14,0	30,9
-------------------------------	------	------	-----	----	----	---	-----	-----------	-------	------	------



VERRAZANO NARROWS U.S.A. (1964)	1298	2039	12	NO	91	4	192	27000	retic.	37,0	35,1
---	------	------	----	----	----	---	-----	-------	--------	------	------



MINAMI BISAN-SETO Giappone (1968)	1100	1648	4+2	2	106	2	185	19500	retic.	32,0	35,0
---	------	------	-----	---	-----	---	-----	-------	--------	------	------



Fig. 1: I grandi ponti sospesi nel mondo



Fig. 2: *Stemma civico di Messina*



Fig. 3: *Raffigurazione del primo assalto dal mare, vittoria navale della flotta siciliana, 2 giugno 1282*



Fig. 4: *Vergine Annunciata-Antonello da Messina, Museo Nazionale di Palermo*



Fig. 5: *Raffigurazione antica del porto di Messina*

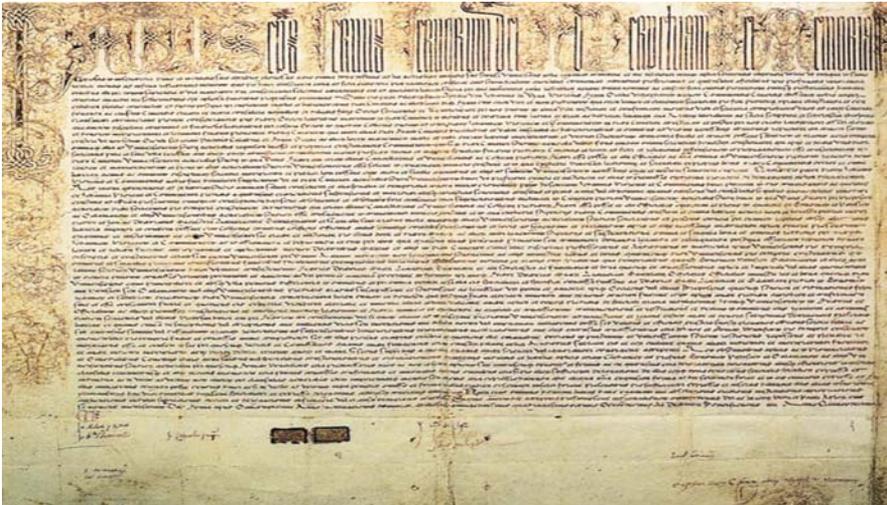


Fig. 6: La Bolla datata 16 novembre 1548 del Pontefice Paolo III istitutiva del “Messanense Studium Generale”

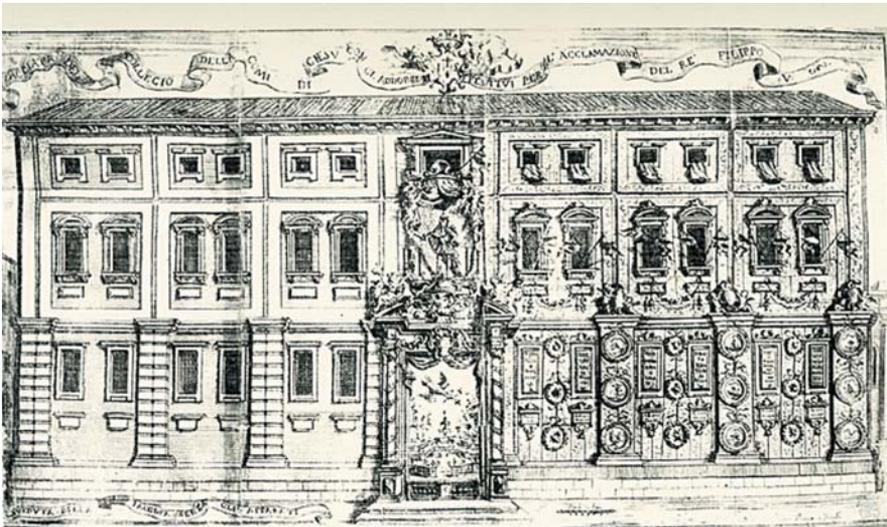


Fig. 7: Prospetto dell'Ateneo prima del terremoto del 1908



Fig. 8: *Fiera di Messina
fine anni Cinquanta*



Fig. 9: *Fiera di Messina oggi*



Fig. 10: *Raffigurazione antica della cittadella di Messina*



Fig. 11: *I resti dell'ingresso della cittadella di Messina*



Fig. 12: *Medaglia d'Oro
come Benemerite
del Risorgimento nazionale*



Fig. 13: *Messina dopo il terremoto del 1908*



Fig. 14: *Messina dopo il terremoto del 1908*



Contraerea nel porto il 28-5-1942

Fig. 15: *Bombardamenti a Messina nella Seconda Guerra Mondiale*



Fig. 16: *Immagine dello Stretto di Messina tra Ganzirri e Punta Pezzo*



Fig. 17: *Rappresentazione della rivolta dei Titani contro il padre Urano*



Fig. 18: *Prima del terremoto del 1908, Torre del Faro, La Lanterna*



Fig. 19: *Planimetria del progetto di tunnel sottomarino di C. A. Navone*



Fig. 20: *I partecipanti al Convegno "Ponte di Messina"*

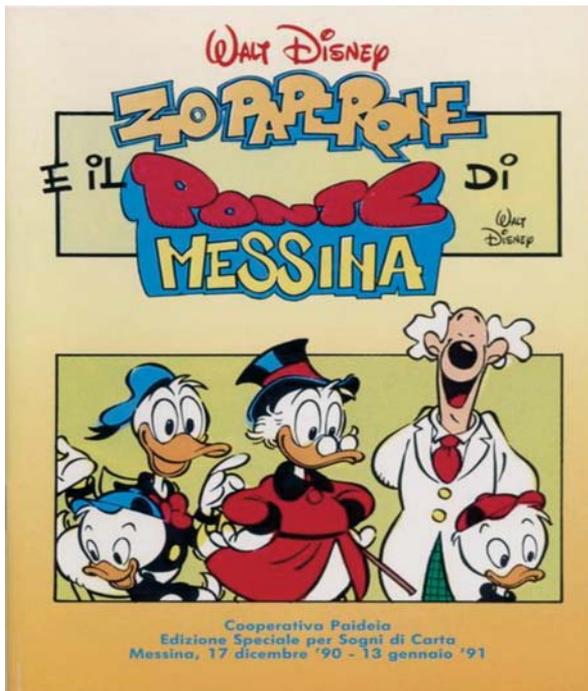


Fig. 21: *Copertina del fumetto "Zio Paperone e il Ponte di Messina", 1982*



Fig. 22: Dal fumetto "Zio Paperone e il Ponte di Messina", 1982, p. 5

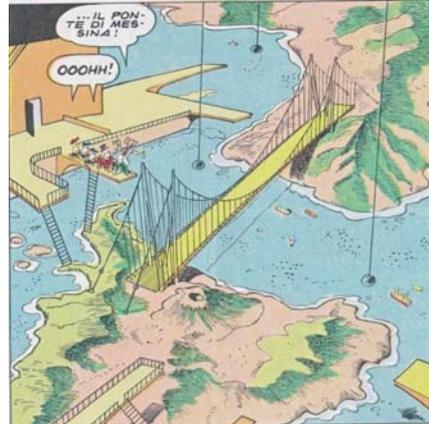


Fig. 23: Dal fumetto "Zio Paperone e il Ponte di Messina", 1982, p. 8



Fig. 24: Dal fumetto "Zio Paperone e il Ponte di Messina", 1982, p. 9



Fig. 25: Dal fumetto "Zio Paperone e il Ponte di Messina", 1982, p. 10



Fig. 26: Dal fumetto "Zio Paperone e il Ponte di Messina", 1982, p. 11



Fig. 27: Dal fumetto "Zio Paperone e il Ponte di Messina", 1982, p. 12



Fig. 28: Dal fumetto "Zio Paperone e il Ponte di Messina", 1982, p. 15

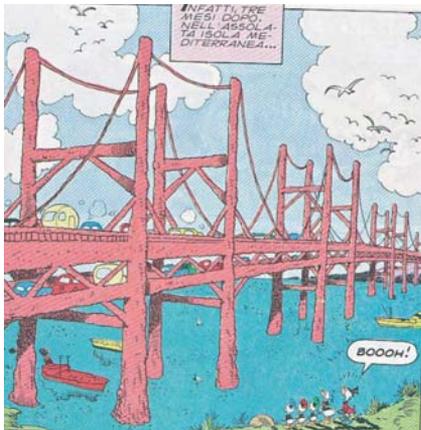


Fig. 29: Dal fumetto "Zio Paperone e il Ponte di Messina", 1982, p. 33

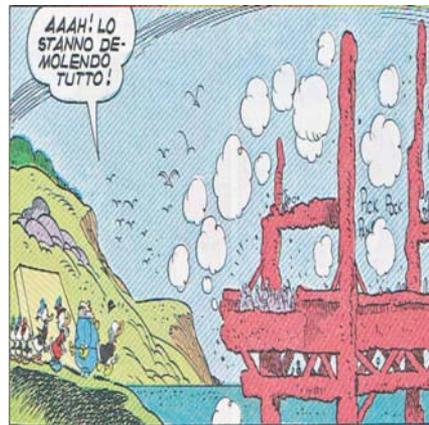


Fig. 30: Dal fumetto "Zio Paperone e il Ponte di Messina", 1982, p. 36.



Fig. 31: Dal fumetto "Zio Paperone e il Ponte di Messina", 1982, p. 36

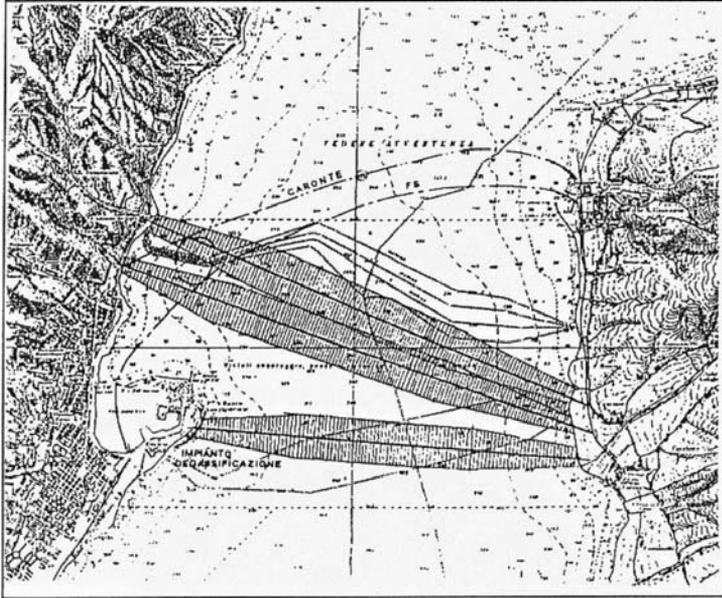


Fig. 32: Planimetria del progetto "SSST"

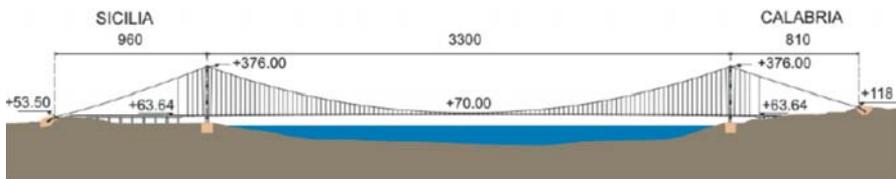


Fig. 33: Sezione longitudinale del Ponte sullo Stretto di Messina



Fig. 34: Simulazione della visuale del Ponte sullo Stretto di Messina

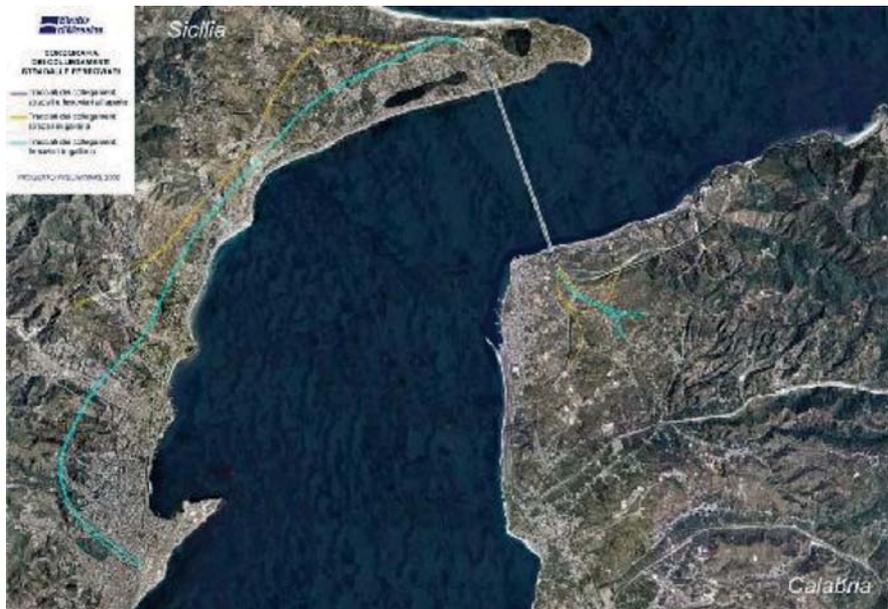


Fig. 35: Corografia dei collegamenti stradali e ferroviari



SEZIONI STRADALI E FERROVIARIE

Sezioni autostradali per senso di marcia:	1 veloce, 1 normale, 1 emergenza
Sezione ferroviaria:	2 binari
Corsie di manutenzione per senso di marcia:	1
Portata massima teorica di traffico:	6.000 veicoli/h - 200 treni/giorno

Fig. 36: Impalcato del progetto di Ponte della Stretto di Messina SpA

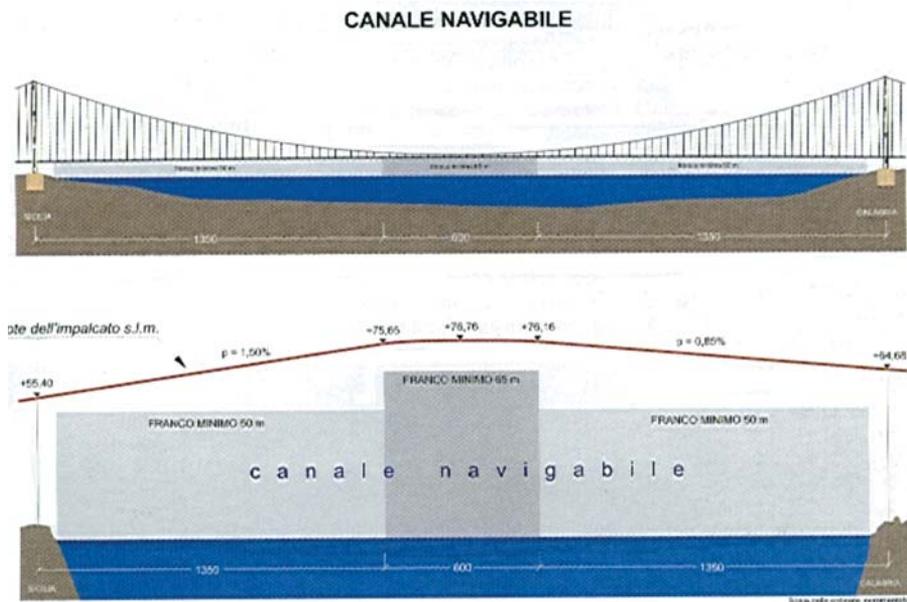


Fig. 37: Sezione del Ponte della Stretto di Messina SpA

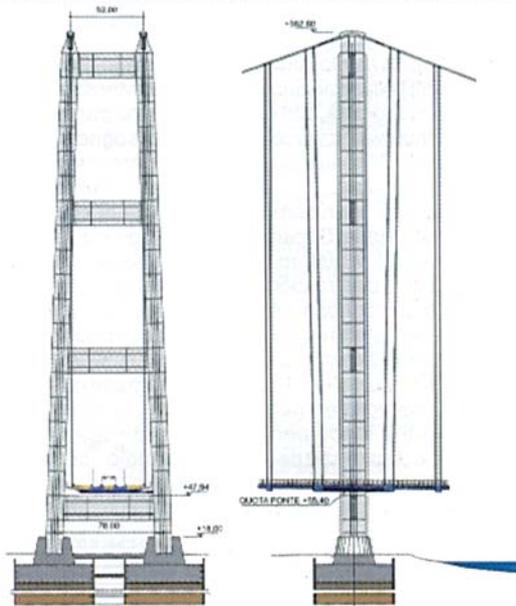


Fig. 38: Sezione dell'impalcato del Ponte della società Stretto di Messina SpA



Fig. 39: Sezione longitudinale dell'impalcato del Ponte della Stretto di Messina SpA

SEZIONI LONGITUDINALE E TRASVERSALE DELLA TORRE



TORRI	
Altezza totale:	382,60 m
Peso totale carpenteria:	56.000 t ciascuna
Tipo di fondazioni (Sicilia):	2 pilinti circolari di diametro 55 m
Tipo di fondazioni (Calabria):	2 pilinti circolari di diametro 48 m

Fig. 40: Sezione longitudinale e trasversale della torre del Ponte della Stretto di Messina SpA

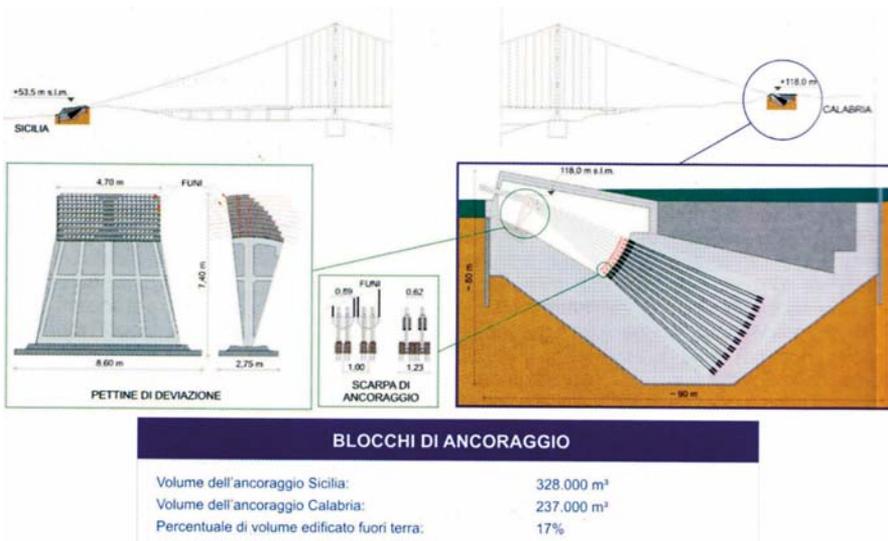


Fig. 41: Ancoraggi per il Ponte della società Stretto di Messina SpA

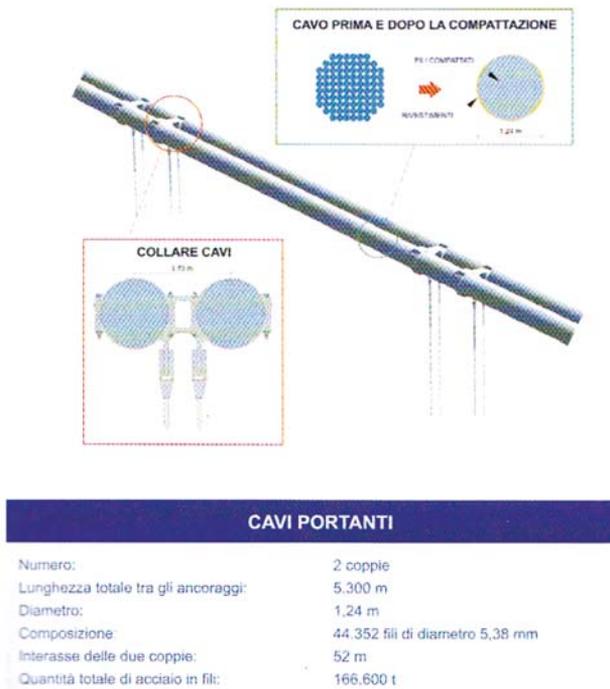


Fig. 42: Sistema di sospensione dei cavi per il Ponte

5. Riferimenti e approfondimenti bibliografici

1. Bibliografia

- AA.VV., *Ponte sullo Stretto*, Meridiana. Rivista di Storia e Scienze Sociali, Donzelli Editore, Roma 41/2001.
- AA.VV., *Lo Stretto di Messina. Il ponte insostenibile e le sue alternative*, Quaderni del Sud-Quaderni calabresi n. 98-99, Editrice Qualecultura, Vibo Valentia, Dic. 2005-Mar. 2006.
- AA.VV., Atti del Convegno organizzato dal gruppo parlamentare Sinistra Unitaria Europea/Sinistra Verde Nordica, *Vuoi vedere che il ponte non si fa davvero. Dall'Europa proposte concrete per un'alternativa*, 1 apr. 2006, Messina.
- Accademia Nazionale dei Lincei, *L'attraversamento dello Stretto di Messina e la sua fattibilità*, Roma, 1979.
- Advisor, *Collegamenti Sicilia – Continente, Rapporto finale, Executive Summary*, 28 febb. 2001, Roma.
- Alliata A., *La costruzione del cavalcavalle più opportuna del doppio binario in Sicilia e in Calabria?*, "Gazzetta del Sud", n. 249, 9 sett. 1953, Messina.
- Alonci A., *Intervista a Arturo Alonci. Lo sviluppo corre sul mare* - 6 apr. 2002 -, in Cristiano R., *Un Ponte per lo stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004.
- Ambrosetti G., *Un passo verso il futuro* - 25 giu. 2002 -, in Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004.
- Andò O., *Eliminazione delle baracche e Ponte sullo Stretto. Due problemi da risolvere*, Archivio storico del Municipio di Messina, 1961.
- Andò O., *Il programma della Civica Amministrazione nelle dichiarazioni dell' On. Avv. Oscar Andò*, "Città di Messina", 31 lug. 1961.
- Andò O., *Il Ponte sullo Stretto di Messina*, "Relazione al 2° Convegno della viabilità regionale", Automobile Clubs della Sicilia, Siracusa, 2-3 lug. 1966.
- Andò O., *Le più recenti vicende del ponte sullo Stretto Messina*, Arti grafiche La Sicilia, 1971.
- Andò O., *Conferenza stampa sul tema "Il Ponte sullo Stretto"*, Presentazione della XXXII Fiera Campionaria Internazionale di Messina, Roma, 27 mag. 1971.
- Andò O., *Ponte sullo Stretto: la grande promessa*, "Casa nostra", apr. 1977.
- Angelini A. (a cura di), *Mediterraneo. Città, culture, ambiente, governante, migranti*, FrancoAngeli, Milano, 2007.
- Aniante A., *Ponte dei ponti*, "Gazzetta del Sud", n. 42, 11 febb. 1955, Messina.
- Antonoli F., in Foresta M. F., *Ponte sullo Stretto, nuovi rischi*, "Corriere della Sera", 19 mar. 2002, Roma.
- Antonoli F., Sylos Labini S., Ferranti L., *Il Ponte sullo Stretto: problematiche geologiche*, in "Energia Ambiente e innovazione", 1/2002.

- ApBiscom (a cura di), *Le ragioni degli ambientalisti*, in “Città e Territorio”, nn. 5-6, Sett./dic. 2002, La Grafica Editoriale, Messina.
- Ardizzone C. M., *L'attraversamento dello Stretto di Messina*, Archivio del Municipio di Messina, 1953.
- Arona A., *Ponte sullo Stretto, incognita coperture*, “Il Sole24Ore”, 20 mag. 2008, Milano.
- Atti della mostra-convegno l'attraversamento viario dello Stretto di Messina*, Ordine degli Ingegneri, Messina, giu. 1971.
- “Avvisatore”, *Ancora lontano il Ponte sullo Stretto*, 25 febb. 1976, Palermo.
- “Avvisatore”, *Gullotti per il Ponte sullo Stretto di Messina*, 4/5 genn. 1977, Palermo.
- Baccaro A., *Grandi opere, Matteoli frena Lunardi*, “Corriere della Sera”, 22 nov. 2001, Roma.
- Baccaro A., *Infrastrutture, cantieri per 236 mila miliardi*, “Corriere della Sera”, 7 dic. 2001.
- Baccaro A., *Ponte sullo Stretto, il Governo dà via libera*, “Corriere della Sera”, 22 dic. 2001.
- Baccaro A., *Grandi opere pubbliche e impatto sull'ambiente. Matteoli contro Lunardi*, “Corriere della Sera”, 11 apr. 2002.
- Baccaro A., *Per le grandi opere 47 miliardi in tre anni*, “Corriere della Sera”, 5 mag. 2002.
- Baccaro A., *Il Ponte sullo Stretto? Fra due anni*, “Corriere della Sera”, 18 nov. 2003.
- Baccaro A., *I soldi li troviamo, anche se adesso i tassi saranno più alti*, “Corriere della Sera”, 12 mar. 2004.
- Baccaro A., *Ponte sullo Stretto, via alla gara per scegliere il «regista» dei lavori*, “Corriere della Sera”, 15 apr. 2004.
- Baccaro A., *Da Castelli a Cofferati, una grande alleanza contro il ponte*, “Corriere della Sera”, 14 mar. 2005.
- Baccaro A., *Impregilo sale sul Ponte di Messina*, “Corriere della Sera”, 13 ott. 2005.
- Baccaro A., *Ponte Stretto, se si fermano i lavori scatta una maxi-penale da 300 milioni*, “Corriere della Sera”, 28 mar. 2006.
- Baccaro A., *E ora la Regione si fa il proprio Ponte sullo Stretto*, “Corriere della Sera”, 17 nov. 2006.
- Baccaro A., *Ponte sullo Stretto: Impregilo e Astaldi in gara*, “Corriere della Sera”, 26 mag. 2005.
- Baccaro A., *Bianchi, ministro (a sorpresa) dei Trasporti: «Alt a Ponte di Messina e liberalizzazioni»*, “Corriere della Sera”, 18 mag. 2006.
- Baghetta U., *L'area dello stretto senza ponte: proposte per un futuro sostenibile*, in “Atti del Convegno organizzato dal gruppo parlamentare Sinistra Unitaria Europea/Sinistra Verde Nordica”, *Vuoi vedere che il ponte non si fa davvero. Dall'Europa proposte concrete per un'alternativa*, 1 apr. 2006, Messina.
- Bagnoli R., *La Lega dà battaglia: no al Ponte sullo Stretto*, “Corriere della Sera”, 13 mar. 2005.
- Bagnoli R., *«Ponte sullo Stretto, ripartite». A genn. il via*, “Corriere della Sera”, 24 mag. 2008.

- Ballistreri M., *Intervista a Maurizio Ballistreri. L'occasione del libero scambio* - 16 lug. 2002, in Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004.
- Ballo M., *Trasporti e comunicazioni come strumento di valorizzazione del turismo siciliano*, Relazione svolta dal presidente dell'Ente provinciale per il turismo di Messina al 2° Congresso sui problemi economici del turismo, Sanremo, 10-12 mar. 1962.
- Barletta O., *Il ponte dei desideri*, "Giornale di Sicilia", 13 ott. 1977, Palermo.
- Barrese O., *Un tunnel sottomarino per congiungere la Calabria con la Sicilia*, "Avanti", 8 sett. 1953.
- Barrese O., *L'ingegnere dei terremoti realizzerà il Ponte di Messina*, "Paese Sera", n. 122, 21-22 mag. 1955.
- Barrese O., *C'è la Fiat: il Ponte sullo Stretto è fattibile*, "L'ora", 21 sett. 1977.
- Becchi A., *Criminalità organizzata. Paradigmi e scenari delle organizzazioni mafiose in Italia*, Donzelli, Roma 2000, pp. 40-1, in Sciarrone R., *E la mafia starà a guardare? Il rischio criminalità*, "Meridiana. Rivista di storia e scienze sociali", n. 41, volume II, Donzelli Editore, Roma, 2001.
- Belelli G., *Probabilmente la Sicilia diventa "continente" con la costruzione di un lungo Ponte sullo Stretto*, "La Giustizia", n. 257, 31 ott.-1 nov. 1955, Roma.
- Bettini V., Guerzoni M., Ziparo A. (a cura di), *Il ponte insostenibile. L'impatto ambientale del manufatto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina*, A-linea, Firenze, 2002.
- Bianchi A., Venditelli M., *L'attraversamento dello stretto. Programmazione, Pianificazione, Trasporti*, Casa del Libro, Reggio Calabria, 1982.
- Biondini P., Baccaro A., *Ponte sullo Stretto, inchiesta sull'appalto*, "Corriere della Sera", 4 nov. 2005.
- Bonaccorsi S., *Ponte sullo Stretto: il grande sogno è quasi diventato una certezza*, "La Sicilia", n. 63, 15 mar., 1955.
- Bordon W., *Sulla costruzione del Ponte di Messina finora il Governo non ha preso alcuna decisione*, "Corriere della Sera", 29 genn. 2000.
- Borsellino F., *Un lavoro di titani. Istmo o Ponte a Messina*, "Supplemento al Notiziario dell'Unione Provinciale degli Agricoltori di Agrigento", Formica, Agrigento, 1954.
- Brianti N., *Infrastruttura progettata con un occhio rivolto al futuro* - 7 apr. 2003 -, in *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004.
- Briguglio C. e altri, *Ricorso al TAR di Catania sottoscritto dai cittadini di Messina contro la delibera del C.I.P.E. che approva il progetto preliminare del Ponte sullo Stretto in violazione della Costituzione e delle normative europee e nazionali*, Messina, 2004.
- Busetta P. (a cura di), *Un collegamento per lo sviluppo. Le ragioni del sì per il Ponte sullo Stretto*, Quaderni della Fondazione Centro Ricerche Economiche "Angelo Curella", 2005.
- Busetta P. *Il Ponte sullo Stretto: sì e perché*, "Aggiornamenti sociali", n. 57, 7 ag. 2005b.
- Buzzanca G., *Intervista a Giuseppe Buzzanca. Una reale occasione di sviluppo* - 8 giu. 2002 -, in Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004.

- Caizzi I., *L'Europarlamento bocchia il Ponte di Messina*, "Corriere della Sera", 12 mar. 2004, p. 21
- Caizzi I., *L'Europa riapre il Ponte sullo Stretto*, "Corriere della Sera", 14 mar. 2004.
- Caizzi I., *Un mese e mezzo dopo l'ultima bocciatura, il Parlamento europeo ieri ha dato il via libera al piano, inserendolo nella lista delle priorità europee*, "Corriere della Sera", 22 apr. 2004.
- Calabrò M. A., *Ponte di Messina, bufera su Calarco: «Se la mafia ci aiuta sarà benvenuta»*, "Corriere della Sera", 1 febb. 2001.
- Calarco N., *Cento milioni saranno stanziati per i sondaggi nei fondali. Primo atto della costruzione del ponte più difficile del globo*, "Gazzetta del Sud", 24 ag. 1953.
- Calarco N., *Parere favorevole dei tecnici per realizzare il Ponte sullo Stretto*, "Ultimissime", 24-25 ag. 1953, Catania.
- Calarco N., *Conflitto di interessi per la costruzione del Ponte*, "Ultimissime", 27/28 ag. 1953, Catania.
- Calarco N. e Ortica P., *La "stabilità" nell'Area dello Stretto*, in Caratozzolo E., Centorrino M., Rossi S., *A sud-est del Mezzogiorno*, Materiali di studio del I ciclo di seminari, mar.-giu. 1984, EDAS, Messina.
- Calarco N., *Si torna a parlare del ponte sullo Stretto con il viaggio a Messina dell'ing. Palmieri*, "Gazzetta del Sud", 15 apr. 1955, Messina.
- Caltabiano G., *Considerazioni preliminari per l'ipotesi di un Ponte sullo Stretto di Messina*, Accademia delle Scienze e Belle Arti degli Zelanti e dei Dafnici, Acireale, 1965.
- Calzona R., *La ricerca non ha fine. Il Ponte sullo Stretto*, Dei Tipografia Genio Civile, Roma, 2008.
- Camera dei Deputati – Senato della Repubblica, Documenti X Legislatura, Seduta del 20.1.1993, *Considerazioni sulla fattibilità delle opere di attraversamento (dello Stretto di Messina)*, Roma, 1993.
- Camera di Commercio, Industria ed Agricoltura di Messina, *L'attraversamento viario dello Stretto di Messina*, 1961.
- Caminiti V., *Potrebbe sorgere un "istmo" fra Messina e Villa S. Giovanni*, "Sicilia del popolo", n. 125, 27 mag. 1953, Palermo.
- Campeol C., *Serve davvero l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina?*, "Il nuovo cantiere", n. 1/87, Milano.
- Campione G. (a cura di), *I trasporti e gli effetti indotti nell'area metropolitana dello Stretto di Messina*, numero monografico de "La loggia di Mercanti", 9-10 genn.-febb. 1976.
- Campione G., *Il dominio territoriale delle funzioni. Contributi ad una geografia dell'area dello stretto*, Giuffrè Editore, Milano, 1988.
- Cangemi M., *Il raddoppio del binario sulle strade ferrate. Problema che esula dalla costruzione del Ponte*, "Gazzetta del Sud", 11 sett. 1953, Messina.
- Cangemi M., *Profitti e perdite la questione del Ponte alla luce dei numeri*, "Ultimissime", 12-13 sett. 1953, Messina.
- Cangemi M., *Il ponte sullo Stretto di Messina*, "Rassegna del Mezzogiorno", ag. 1959, anno III, n. 8, Messina.

- Caparra G., *Occorrono 16.500 anni perché sia impraticabile*, “Corriere della Sera”, 16 mag. 2004.
- Caporale A., “Caro e anche pericoloso”. *Bocciato il Ponte sullo Stretto. Intervista a Remo Calzona*, “La Repubblica”, 29 nov. 2008.
- Caratozzolo E., Centorrino M., Rossi S., *A sud-est del Mezzogiorno*, Materiali di studio del I ciclo di seminari, EDAS, Messina, mar.-giu. 1984
- Catania G., europarlamentare GUE/NGL – *Introduzione*, in *Vuoi vedere che il Ponte non si fa davvero. Dall'Europa proposte concrete per un'alternativa*, “Atti del Convegno organizzato dal gruppo parlamentare Sinistra Unitaria Europea/Sinistra Verde Nordica”, 1 apr. 2006, Messina.
- Centorrino M., *Atti della Tavola Rotonda nell'ambito del convegno di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio*, Università di Palermo, 2003.
- Centorrino M., *Le domande sospese sul Ponte dello Stretto*, “La Repubblica – sezione: Palermo”, 18 gen. 2003b.
- Centorrino M., *L'alibi del Ponte sullo Stretto ha fatto rinviare gli interventi*, “La Repubblica, ediz.: Palermo”, 19 gen. 2007.
- Centorrino M., *La Sicilia è più isolata*, “La Repubblica, ediz.: Palermo”, 7 apr. 2007.
- Centorrino M., *Ponte sullo Stretto la spesa continua*, “La Repubblica, ediz.:Palermo”, 1 nov. 2007.
- Cianciullo A., *SuperPonte, sì al progetto ma con mille correzioni*, “La Repubblica”, 21 giu. 2003, Roma.
- Cillis L., *Opere rapide, ma non selvagge e il ponte sullo Stretto partirà*, “La Repubblica – sezione: Economia”, 5 ag. 2001, p. 8.
- Cillis L., *Ponte, il Governo accelera Prima pietra nel 2010*, “La Repubblica- sezione: Economia”, 24 mag. 2008.
- Ciucci P., *Intervista a Pietro Ciucci: Banco di prova per l'economia del Sud-17 mar. 2003-*, in Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, E-dindustria, Roma, 2004.
- Colonnello P., *Inchiesta su Impregilo*, “La Stampa”, 24 nov. 2004, Torino.
- Colutta F., *Il Ponte sullo Stretto costerebbe 60 miliardi*, “Il Globo”, 16 dic. 1953, Roma.
- Comitato promotore di Sicilia e Calabria - Tra Scilla e Cariddi, *Il Ponte sullo Stretto di Messina: ambiente e società sostenibile nel Mezzogiorno*, Rubbettino, So-veria Mannelli, 2000.
- Comitato tra Scilla e Cariddi, *La Valutazione di Impatto Ambientale del Ponte sullo Stretto di Messina*, Atti Seminario IUAV, Reggio Calabria, 1998.
- Commissione di studio sulla sostenibilità ambientale e sociale del Comune di Messina (presidente Gaetano Giunta), *Relazione Conclusiva di Valutazione del Progetto Preliminare del Ponte sullo Stretto di Messina*, 2004.
- Commissione Europea, *Forward_Trans-European Net Works*, Ufficio Pubblicazioni CE, Lussemburgo, 1992.
- Commissione Europea, DCXVI, *Cooperazione per lo Sviluppo del Territorio*, Ufficio Pubblicazioni Ce, Lussemburgo, 1994
- Commissione Europea, DGVII, *The Trans-European Transport_Network*, Ufficio Pubblicazioni CE, Lussemburgo, 1995.

- Commissione Europea, LST, *Scheme de Development de L'Espace Communautaire*, Primo documento Ufficiale presentato alla riunione dei ministri responsabili della gestione del territorio negli Stati membri UE, Noordwijk, 9-10 giu. 1997.
- Commissione Europea, Libro Bianco - *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, 12 sett. 2001.
- Comune di Messina, Commissione di Studio sulla *Sostenibilità Ambientale e Sociale e sulla Promozione della Legalità e di Azioni di Contrasto della Criminalità Organizzata, Relazione Conclusiva di Valutazione del Progetto Preliminare del Ponte sullo Stretto di Messina*, Messina, 2005.
- Condò R., *Il collegamento stabile Sicilia Continente. Storia, attualità, futuro*, Pellegrini Editore, Cosenza, 1995.
- Consiglio Superiore del Ministero dei Lavori Pubblici, *Parere di Compatibilità del progetto di Attraversamento Aereo dello Stretto di Messina*, Roma, ott. 1997.
- “Corriere della Nazione”, *Un audace e risolutivo progetto per il Ponte sullo Stretto di Messina*, n. 1, 2 apr. 1955, Roma.
- “Corriere della Sera”, *Il presidente a Messina sollecita il Governo a decidere. Ciampi: sul Ponte bisogna scegliere*, 25 nov. 2000.
- “Corriere della Sera”, *Berlusconi: Il ponte di Messina si farà*, 6 giu. 2002, Roma.
- “Corriere della Sera”, *Cantiere Italia, faremo il Ponte sullo Stretto*, 20 nov. 2002.
- “Corriere della Sera”, *Ponte sullo Stretto, sono tre le cordate*, 29 ott. 2004.
- “Corriere della Sera”, *Nuovi vertici per Impregilo, Gemina si concentra su AdR*, 3 mag. 2005.
- “Corriere della Sera”, *Stretto di Messina, al via la Commissione per l'appalto*, 7 giu. 2005.
- “Corriere della Sera”, *Allarme della Dia: trame della mafia sul Ponte di Messina*, 5 nov. 2005.
- “Corriere della Sera”, *Cuffaro fa autogol. Sul sito della Sicilia vincono i no al Ponte*, 12 genn. 2007.
- “Corriere della Sera”, *Letta: altro che ponte, priorità alle strade*, 1 ott. 2007.
- “Corriere della Sera”, *Referendum per decidere sul Ponte sullo Stretto*, 15 apr. 2008.
- “Corriere della Sera”, *Sì a Tav e Ponte sullo Stretto*, 21 sett. 2008.
- “Corriere della Sera”, *Ponte sullo Stretto, via libera dal CIPE*, 6 mar. 2009, indirizo: www.corriere.it/economia/09_mar_06/cipe_via_libera_opere_pubbliche_ponte_stretto_f5ef17a4-0a38-11de-91a6-00144f02aabc.shtml.
- “Corriere di Sicilia”, *Composto il comitato per il Ponte sullo Stretto*, n. 76 29 mar. 1953, Catania.
- “Corriere di Sicilia”, *Le ultime novità tecniche sul ponte Reggio-Messina*, n. 212, 3 sett. 1955.
- Costa A., *Acquisterebbe in attrazione turistica la zona arricchita dal cavalcavalle*, “Gazzetta del Sud”, n. 262, 23 sett. 1953.
- Cottrau A., *Può gettarsi un Ponte sullo Stretto di Messina*, dal “Monitore delle strade ferrate”, 2 mag. 1883, Torino.
- Craxi B., *Un Ponte verso il futuro*, Roma, 1986.

- Craxi B., *Il Ponte sullo Stretto è l'occasione di sviluppo per il Sud - 1985 -*, in Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004.
- Crimi R., *Intervista a Roberto Crimi. È un ponte sull'indotto -23 lug. 2002-*, Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004.
- Cristiano R., *Intervista a Vincenzo Franza. Un'opera che condiziona il territorio -7 apr. 2003-*, in Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004.
- Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004.
- Cruciani G., *Questo ponte s'ha da fare*, ed. Rizzoli, Milano, 2009.
- Cunsolo F., *Per collegare la Sicilia al Continente s'afferma la soluzione del ponte sospeso*, "Il Sole", 24-25 ag. 1953.
- D. E., *Cento milioni stanziati dalla Regione per gli studi nei fondali dello Stretto di Messina*, "Corriere di Sicilia", n. 16, 19 genn. 1955, Catania.
- D'Agostino Orsini P., *Sicilia Regione*, L'Arnia, Roma, 1951.
- D'Errico E., *Ponte sullo Stretto, c'è il sì degli esperti*, "Corriere della Sera", 27 nov. 2000.
- De Mauro M., *Il "Gruppo Ponte di Messina", creato dal Cepes, si inserisce nelle iniziative per la rinascita del Sud*, "Gazzetta del Sud", n. 289, 18 ott. 1955.
- De Michelis G., *Intervista a Gianni De Michelis. Una grande opportunità di progresso - 28 mar. 2002 -*, in Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004, pp. 26-30.
- Del Bosco N., *Istmo o Ponte sullo Stretto di Messina? L'ing. Del Bosco illustra il suo progetto*, "L'Ora", 4 nov. 1953, Palermo.
- Del Bosco N., *Istmo sullo Stretto a Messina: 1952-1958*, F.lli De Magistris e C., Palermo, 1960.
- Della Seta R., *Atti della Tavola Rotonda nell'ambito del convegno di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio*, Università di Palermo, 2003.
- Di Caro P., *Grandi opere, Berlusconi comincia dal Sud*, "Corriere della Sera", 27 ag. 2001.
- Di Pietro E., *Più conveniente il ponte o un tunnel sottomarino per lo Stretto di Messina*, "Il Secolo d'Italia", 18 dic. 1953, Roma.
- Donati A., Rambelli L., Zambrini M. (a cura di); *Ambiente e politica dei trasporti*; Ed.Ambiente, Milano, 1998.
- F. D., *Approvato il progetto di legge per lo studio del fondo dello Stretto*, "La tribuna del Mezzogiorno", n. 16, 19 genn. 1955, Messina.
- Fanara E. (a cura di), *Atti del Convegno "Le grandi opere infrastrutturali, il territorio e lo sviluppo sostenibile: il Ponte sullo Stretto di Messina"*, Acireale (CT), 25-29 ag. 2003, Officina grafica Villa San Giovanni, 2004.
- Federazione dei Verdi, *Attraversamento Stabile dello Stretto di Messina - Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale - SIA*, Roma, 2003.
- Fiore T., *Traghetti e Ponte*, "Don Giovanni", 29 ag. 1953, Messina.
- Foresta Martin F., *E andremo a piedi da Messina alla Calabria*, "Corriere della Sera", 15 giu. 2008.

- Fortino A., *Il Ponte sullo Stretto all'esame della Consulta*, "La Repubblica", 25 genn. 2005.
- Fuda P., *La Provincia di Reggio Calabria verso l'Area Integrata dello Stretto. Relazione del Presidente della Provincia*, Gioia Tauro, 11 Ag. 2004.
- Galatà Vito, Un'esigenza europea. *Il Ponte sullo Stretto*, "Avvisatore", 9 sett. 1953.
- Gambi L., *La più recente e più meridionale conurbazione italiana*, in "Quaderni di geografia Umana per la Sicilia e la Calabria", n. V, Messina, 1960
- Gambino J., *Un ponte per lo sviluppo: lo Stretto di Messina nuovo centro del Mediterraneo*, Patron, Bologna, 2004.
- Garofalo E., *Intervista a Enzo Garofalo. Infrastruttura per far crescere la Sicilia - 24 mag. 2002-*, in Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004.
- Garufi D., *Il Ponte sullo Stretto*, "Notiziario", n. 212, 8 sett. 1953, Messina.
- Gazzarra A., *Il centro direzionale deve ricadere su Messina -1 sett. 2003-*, in Cristiano R., Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004.
- "Gazzetta del Sud", *La stabilità delle rocce e l'incidenza delle correnti marine dovrebbero permettere la costruzione del Ponte sullo Stretto*, n. 232, 23 ag. 1953, Messina.
- "Gazzetta del Sud", *Uno Ponte sullo Stretto*, n. 75, 16 mar. 1953.
- "Gazzetta del Sud", *Il Ponte sullo Stretto di Messina. Intervista con il presidente della Camera di Commercio, Industria e Agricoltura*, n. 77, 18 mar. 1953.
- "Gazzetta del Sud", *Una ferrovia Messina-Ganzirri in attesa del Ponte sullo Stretto*, n. 79, 20 mar. 1953.
- "Gazzetta del Sud", *Il Ponte sullo Stretto e l'autostrada da Battipaglia*, n. 83, 24 mar. 1953.
- "Gazzetta del Sud", *Il Ponte sullo Stretto e le strade in Sicilia all'esame della Consulta economica provinciale*, n. 85, 26 mar. 1953.
- "Gazzetta del Sud", *Il Convegno di Catania per il "cavalcamare"*, n. 89, 30 mar. 1953.
- "Gazzetta del Sud", *Il Ponte sullo Stretto*, n. 108, 18 apr. 1953.
- "Gazzetta del Sud", *Il "Cavalcamare"*, n. 111, 21 apr. 1953.
- "Gazzetta del Sud", *Si è riunito il Comitato esecutivo "Ponte sullo Stretto"*, n. 114, 24 apr. 1953.
- "Gazzetta del Sud", *Esigenza dell'economia isolana l'agognato Ponte sullo Stretto*, n. 173, 23 giu. 1953.
- "Gazzetta del Sud", *Il convegno per il Ponte sullo Stretto ha inizio alla Camera di Commercio*, n. 231, 22 ag. 1953.
- "Gazzetta del Sud", *Messina-Continente: forse nel '54 i lavori*, n. 228, 19 ag. 1953.
- "Gazzetta del Sud", *Per il transito sul "Ponte" nessun balzello da pagare*, n. 246, 6 sett. 1953.
- "Gazzetta del Sud", *Un appello della Camera di Commercio per il progetto del Ponte*, n. 11, 11 genn. 1955.
- "Gazzetta del Sud", *Sicilia e Calabria unite per il Ponte sullo Stretto*, n. 83, 24 mar. 1955.

- “Gazzetta del Sud”, *A maggio. la presentazione del progetto Palmieri*, n.90, 31 mar. 1955.
- “Gazzetta del Sud”, *L'accademico Francesco Tringali ed un nuovo Ponte sullo Stretto*, n. 129, 10 mag. 1955.
- “Gazzetta del Sud”, *Il 30 giu. 2000 il Ponte sullo Stretto passerà di proprietà dello Stato italiano*, n. 146, 27 mag. 1955.
- “Gazzetta del Sud”, *In piena fase di esecuzione le ricerche geologiche per la mappa del fondale dello Stretto di Messina*, n. 264, 23 sett. 1955.
- “Gazzetta del Sud”, *Arenarie nel fondale dello Stretto di Messina?*, n. 291, 20 ott. 1955.
- “Gazzetta del Sud”, *PRG: Emendare il progetto*, 7 mar. 1976.
- “Gazzetta del Sud”, *Il Ponte sullo Stretto costerà mille miliardi*, 5 giu. 1976.
- “Gazzetta del Sud”, *Il ponte è fattibile*, 7 sett. 1977.
- “Gazzetta del Sud”, *Per la Fiat costerebbe novecento miliardi*, 22 sett. 1977.
- “Gazzetta del Sud”, *Cariche esplosive nello stretto*, 28 sett. 1977.
- “Gazzetta del Sud”, *La problematica dello stretto*, 21 ott. 1976.
- “Gazzetta del Sud”, *Chiesto l'aiuto della Cee per gli studi sul ponte*, 22 mag. 1976.
- “Gazzetta del Sud”, *Ponte pronto in sette anni*, 5 ott. 1977.
- “Gazzetta del Sud”, *La creazione del Ponte sullo Stretto rientra in due risolute Cee*, 27 nov. 1977.
- Ghedini F., Sonetto J., Ghiotto A. R., Rinaldi F., *Lo Stretto di Messina nell'antichità*, Editore Società Stretto di Messina S.p.A., Roma, 2005.
- Ginatempo N., *Per una valutazione dell'impatto sociale del progetto di Ponte sullo Stretto di Messina*, “Sociologia urbana e rurale”, FrancoAngeli, Milano, n. 66, 2001.
- “Giornale d'Italia”, *Un convegno di tecnici per lo studio del progetto per il grandioso Ponte sullo Stretto*, 20 ag. 1953, Roma.
- “Giornale dell'Isola”, *Tra Ganzirri e Punta Pizzo un ponte sospeso di 3 Km*, 29 mar. 1953, Catania.
- “Giornale dell'Isola”, *Si chiamerà “Alpi-Trapani” il Ponte sullo Stretto di Messina*, 11 lug. 1953.
- “Giornale dell'Isola”, *Varato un nuovo progetto per il Ponte “Alpi-Trapani”*, 17 lug. 1953.
- “Giornale dell'Isola”, *Contrarie le Ferrovie dello Stato al Ponte sullo Stretto di Messina?*, 10 sett. 1953.
- “Giornale dell'Isola”, *La soluzione numero due per l'attraversamento dello “Stretto”*, 24 lug. 1953.
- “Giornale dell'Isola”, *L'anno venturo inizieranno i lavori per il Ponte sullo Stretto di Messina*, 6 dic. 1953, Catania, trad. it. dall'articolo del “The Rome Daily American” del 5 dic. 1953.
- “Giornale di Sicilia”, *Comitati disegni e progetti per l'attraversamento dello stretto*, 14 febb. 1953.
- “Giornale di Sicilia”, *Il Ponte sullo Stretto di Messina potrebbe essere costruito in sei anni*, 20 lug. 1953.
- “Giornale di Sicilia”, *Ricerche di salde premesse tecniche alla realizzazione del Ponte sullo Stretto*, 21 ag. 1953.

- “Giornale di Sicilia”, *Inaugurata dal Governo Regionale la eccezionale tornata di lavori*, 25 ag. 1953.
- “Giornale di Sicilia”, *La Regione finanzia gli studi per realizzare il Ponte sullo Stretto*, 26 ag. 1953.
- “Giornale di Sicilia”, *Indagini geologiche e geofisiche per lo studio del Ponte sullo Stretto*, 19 genn. 1955.
- “Giornale di Sicilia”, *Occorrono 150 milioni di dollari per il ponte tra Sicilia e Calabria*, 23 febb. 1955.
- “Giornale di Sicilia”, *Un nuovo progetto presentato dall’ing. italo-americano Palmieri*, 12 mag. 1955, 5.
- “Giornale di Sicilia”, *Soltanto nell’anno duemila il ponte passerà allo Stato*, 28 mag. 1955.
- “Giornale di Sicilia”, *Iniziati i sondaggi per il Ponte sullo Stretto*, 6 sett. 1955.
- “Giornale di Sicilia”, *Il fondo dello Stretto sondato con cariche esplosive*, 29 sett. 1955.
- “Giornale di Sicilia”, *Grandi società ed eminenti tecnici impegnati per il Ponte sullo Stretto*, 19 ott. 1955.
- “Giornale di Sicilia”, *Necessari mille miliardi di lire per costruire il Ponte sullo Stretto*, 23 giu. 1976.
- “Giornale di Sicilia”, *Il Ponte sullo Stretto resterà sempre un sogno*, 23 giu. 1976, Palermo.
- “Giornale di Sicilia”, *Il Ponte sullo Stretto si può fare (se davvero si vuole)*, 9 ag. 1977.
- “Giornale di Sicilia”, *Il ponte dei desideri*, 13 ott. 1977.
- “Giornale di Sicilia del Lunedì”, *I cavi coassiali da Milano alla Sicilia*, 3 ag. 1953.
- “Giornale di Sicilia del Lunedì”, *Per il Ponte sullo Stretto richiesto l’aiuto della CEE*, 14 nov. 1977.
- Giunta Comunale di Messina, *Ordine del giorno seduta 23 ott. 2003*, “Città e territorio”. Documenti dell’Amministrazione Comunale di Messina, N. 5/6, Sett./Dic. 2002, Messina.
- Gruppo Ponte Messina SpA, *Rapporto di fattibilità tecnica, imprenditoriale, ambientale, economica e finanziaria per un collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il Continente*, Roma 1981.
- “Il Corriere di Catania”, *Tecnicamente attuabile la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina*, 24 lug. 1953, Catania.
- “Il Corriere di Catania”, *Il Ponte sullo Stretto di Messina. L’importante convegno di ieri alla Camera di Commercio*, 23 ag. 1953.
- “Il Corriere di Catania”, *Concordi i tecnici sulla costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina*, 25 ag. 1953.
- “Il Domani”, *Il Ponte sullo Stretto di Messina*, 30 mar. 1953, Catania.
- “Il Giornale d’Italia”, *Il Ponte sullo Stretto di Messina tecnicamente ed economicamente realizzabile*, 25 ag. 1953, Roma.
- “Il Giornale d’Italia”, *Nuovo progetto per il Ponte sullo Stretto di Messina*, n. 47, 24 febb. 1955.
- “Il Giornale del Mezzogiorno”, *Iniziati a Messina i sondaggi per il Ponte*, n. 3-39, 22 sett. 1955, Roma.

- “Il Giornale del Mezzogiorno”, *Vent’anni di lavoro per l’attraversamento del Ponte sullo Stretto*, 5-19 ag. 1976.
- “Il Giornale del Mezzogiorno”, *Finanziato dalla Comunità Europea lo studio sul Ponte dello Stretto di Messina*, 23 dic. 1976-6 genn. 1977.
- “Il Globo”, *Lo studio del fondale dello Stretto di Messina*, n. 13, 16 genn. 1955, Roma.
- “Il Globo”, *Per lo Stretto di Messina l’ANAS prepara la richiesta di finanziamenti CEE*, 13 mar. 1976.
- “Il Globo”, *Nove miliardi della CEE per il Ponte di Messina*, 22 mag. 1976.
- “Il Globo”, *Chiesto l’intervento CEE per il Ponte sullo Stretto*, 5 giu. 1976.
- “Il Meridionale nuovo”, *Dove sono andati a finire i progetti del Ponte sullo Stretto*, 31 mar. 1976.
- “Il Meridionale nuovo”, *Potrà costare mille miliardi il Ponte sullo Stretto*, 10 ag. 1976.
- “Il monitore tecnico”, *Il Ponte sullo Stretto di Messina nel progetto americano*, n. 1-2, genn.-febb. 1955, Milano.
- “Il Popolo”, *Sondaggi del fondo marino iniziati nello Stretto di Messina*, n. 280, 9 ott. 1955.
- “Il Secolo d’Italia”, *Il progetto definitivo presentato ai tecnici italiani*, n. 298, 17 dic. 1955, Roma.
- “Il Sole 24 ore”, *Si riparla del Ponte di Messina*, 9 giu. 1976, Milano.
- “Il Tempo”, *Il Ponte sullo Stretto di Messina “opera urgente e improrogabile”*, 24 ag. 1953, Roma.
- Iossa M., *Stop al Ponte sullo Stretto. «Ora altre priorità»*, “Corriere della Sera”, 12 ott. 2005.
- Italia Nostra, *Studio di Impatto Ambientale sul Progetto di Ponte sullo Stretto di Messina*, Roma, 1993.
- Italia Nostra – Legambiente – WWF, *Osservazioni al SIA del Progetto di Massima del Ponte sullo Stretto*, Roma, 1993b.
- Italia Nostra – Legambiente – WWF, *Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale del Ponte sullo Stretto di Messina*, Roma, 2003.
- Italia Nostra sez. di RC in collaborazione con IN nazionale ed il Ministero per i Beni e le Attività Culturali Dir. Reg. per i beni e le att. cult., *Atti del convegno “Italia da salvare – Il paesaggio dell’area dello stretto, via d’acqua, di commerci e di culture”*- 20,21/01/2006-
- “L’Avvisatore”, *Ancora lontano il Ponte sullo Stretto*, 25 febb. 1976.
- “L’Industria Italiana del Cemento”, *Nominata la Commissione giudicatrice del concorso per il manufatto di attraversamento dello Stretto di Messina*, n. 2/1970, Roma.
- “L’Industria Italiana del Cemento”, *I vincitori del concorso per il Ponte sullo Stretto di Messina*, n. 11/1970, Roma, p. 875.
- “L’Industria meridionale”, *Per la realizzazione di un ponte sospeso Reggio Calabria-Messina*, n. 1 -2, genn.-febb. 1995, Napoli.
- “L’Isola”, *Per la “Ponte di Messina” industrie e capitali isolani*, n. 144, 16 ott. 1955, Catania.
- “L’Ora”, *Quello sullo Stretto sarà il più grande ponte sospeso*, 12 ag. 1955, Palermo.

- “L’Ora del Popolo”, *Gli ultimi ritocchi alla Mostra Antonelliana e del ‘400*, 26 mar. 1953.
- “L’Ora del Popolo”, *Il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina*, 21 gen. 1955, Palermo.
- “L’Ora del Popolo”, *Sullo Stretto di Messina otto piste e due marciapiedi*, 15 lug. 1955.
- “L’Unità”, *Il ponte fra la Sicilia e la Calabria verrebbe a costare 300 miliardi*, 1 apr. 1953, Roma.
- “L’Unità”, *Discussi al convegno di Messina i problemi per la costruzione del Ponte sullo Stretto*, n. 235, 25 ag. 1953.
- La Cecla F., *Ponte dei miracoli*, “D di Repubblica”, 23 ott. 2004.
- “La Giustizia”, *Un’isola di ferro nello Stretto di Messina sosterrà il ponte “omerico” sospeso sul mare*, n. 167, 14-15 lug. 1955, Roma.
- “La Repubblica” – ediz.: Palermo, *Ponte sullo Stretto, Zamberletti: Entro otto anni sarà una realtà*, 25 gen. 2004.
- “La Repubblica”, *Anche una tassa da 4 miliardi sulle Fs per innalzare quelle grandi campate*, 15 apr. 2004.
- “La Repubblica”, *Il Ponte di Messina al via*, 15 apr. 2004.
- “La Repubblica”, *Via libera dell’Europarlamento al Ponte sullo Stretto di Messina*, 22 apr. 2004.
- “La Repubblica”, *L’impatto del Ponte sullo Stretto sotto esame a Palazzo dei Normanni*, 14 sett. 2004.
- “La Repubblica”, *Modifiche al piano dei trasporti in vista del Ponte di Messina*, 15 sett. 2004.
- “La Repubblica”, *In diecimila contro il ponte sui balconi le bandiere del No*, 09 dic. 2004, Roma.
- “La Repubblica”, *Ambientalisti, sit in e protesta contro il Ponte sullo Stretto*, 13 mar. 2005.
- “La Repubblica”, *L’Ulivo contro il Ponte sullo Stretto Rischi ambientali, dubbi finanziari*, 5 mag. 2005.
- “La Repubblica”, *Ponte di Messina, Astaldi senza gli alleati spagnoli*, 6 mag. 2005.
- “La Repubblica” – ediz.: Palermo, *Al metrò i soldi del ponte il cantiere ora può partire*, 5 ott. 2007.
- “La Repubblica”, *Ultimo stop al Ponte sullo Stretto scontro nel Governo: buttati 500 milioni*, 20 ott. 2007.
- “La Repubblica” – ediz.: Palermo, *Ponte, autogol di Cuffaro sul web sono in testa i no*, 13 gen. 2007.
- “La Repubblica”, *Di Pietro: Fedeli a Prodi ma basta aumenti di spesa*, 29 ott. 2007.
- “La Repubblica” – ediz. Palermo, *Lombardo: Burocrazia da riformare*, 26 mar. 2008.
- “La scintilla”, *Il più... La più...*, n. 28 del 26 nov. 1955
- “La Sicilia”, *Approvato a Palermo lo stanziamento per un nuovo svincolo dell’autostrada CT-ME*, 28 febb. 1976.

- “La Sicilia”, 10 lug. 2002, 27 lug. 2002, 21 nov. 2002, 14 genn. 2003, 23 mar. 2003, 4 apr. 2003, 9 apr. 2003, 27 mag. 2003, 1 ott. 2003, 13 ott. 2003, 6 sett. 2003, 30 sett. 2003.
- “La tribuna del Mezzogiorno”, *Come quello di San Francisco il Ponte sullo Stretto di Messina*, 25 mag. 1955, Messina.
- “La tribuna del Mezzogiorno”, *Per il Ponte sullo Stretto iniziati i lavori di sondaggio*, 6 sett. 1955.
- “La tribuna del Mezzogiorno”, *I sondaggi del fondale dello Stretto avrebbero dato favorevoli risultati*, 1 nov. 1955.
- “La tribuna del Mezzogiorno”, *Funzione commerciale del secondo porto di Ganzirri*, 25 mag. 1961.
- “La tribuna del Mezzogiorno”, *Dovrà sorgere a Gavitelli la nuova Stazione Centrale*, 31 mag. 1961.
- “La tribuna illustrata”, *Si potrà andare a piedi dalla Sicilia alla Calabria?*, 21 Giu. 1953, Roma.
- “La voce di Calabria”, *Concluso il convegno per il Ponte sullo Stretto*, 24-25 ag. 1953, Reggio Calabria.
- “La voce di Calabria”, *L'ing. Palmieri intrattieni i giornalisti sulla realizzazione imponente del ponte sospeso sullo Stretto calabro-siculo*, n. 100, 25 mag. 1955.
- Lenzi S., *Il Ponte sullo Stretto: la natura è/e Cosa Nostra. Appunti per una riflessione comune*, WWF, Roma, 2005.
- Livio F. (Intervista) *Per il turismo: “finalmente ci siamo”*, 27 ag. 2002, in Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004.
- Lonardi G., *Ponte sullo Stretto, il giallo dei conflitti*, “La Repubblica - sezione: Economia”, 16 lug. 2005, Roma.
- Longardi P., “Il Popolo”, *Il Ponte sullo “Stretto”*, 2 ag. 1977.
- Lugaresi S., *Atti della Tavola Rotonda nell'ambito del convegno di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio*, Università di Palermo, 2003.
- Magnani R., *Si continua a parlare del ponte ma si traghetta sempre col vapore*, “AVANTI!”, 10 mar. 1955, Roma.
- Maltese C., *L'amore per la natura nei dipinti di Antonello*, “L'Unità”, 31 mar. 1980.
- Marchese S., *Esigenza dell'economia isolana l'agognato ponte sullo Stretto*, “Gazzetta del Sud”, n. 173, 23 giu. 1953, Messina.
- Marchese S., *Il Ponte sullo Stretto sarà realizzato nel 1960*, “Giornale di Sicilia”, n. 183, agosto 1953.
- Marchese S., *Trovata per il Ponte sullo Stretto un'alternativa al progetto di Steinman*, “Giornale di Sicilia”, 13 sett. 1955.
- Martino G., *Tra Scilla e Cariddi il ponte più lungo del mondo*, “Epoca”, n. 266, 6 nov. 1955, Milano.
- Martirano D., *Ponte sullo Stretto, Visco lancia l'allarme mafia «Bisogna vigilare sugli appalti nel Mezzogiorno»*, “Corriere della Sera”, 5 dic. 2000.
- Masi F., *Il problema delle comunicazioni fra la Sicilia e il continente e la costruzione di un Ponte sullo Stretto di Messina*, “Costruzioni metalliche”, fasc. 3, 1951, Roma.
- Masi F., *Il Ponte sullo Stretto sarà il più lungo del mondo*, “Civiltà delle macchine”, n. 6, nov. 1953, Roma.

- Mastronardi A., *Progetti nell'area dello stretto*, "Urbanistica Informazioni", n. 159/98, Roma.
- Mazzeo A., *I Padri del Ponte*, Ed. Alegre, Roma, 2010.
- M. D. M., *L'Assemblea approva lo stanziamento di 100 milioni per il Ponte sullo Stretto*, n. 19, 19 genn. 1955, Messina.
- Meletti G., *Il Ponte sullo Stretto è una fabbrica di penali*, "Corriere Economia", 24 ott. 2005, Roma.
- Meletti G., *Il «partito del Ponte» è già tornato*, "Corriere Economia", 11 febb. 2008, Roma.
- Messina G., *Obiettivi possibili: il ponte e l'autostrada*, "Giornale di Sicilia", 15 nov. 1977.
- Messina Sera, *Completare l'autostrada Messina-Palermo per non uccidere l'economia della Sicilia*, 25 dic. 1976-1 genn. 1997, Messina.
- Micron, *Argomenti pro e contro il Ponte sullo Stretto di Messina*, "Il Corriere della Sera", 11 dic. 1953.
- Milano Sera, *Chiesto allo Stato il finanziamento per il Ponte sullo Stretto di Messina*, n. 200, 24-25 ag. 1953, Milano.
- Ministero dei Lavori Pubblici, segreteria particolare del Ministro, *Studio analitico dei costi e dei benefici della realizzazione del Progetto di Attraversamento Stabile dello Stretto di Messina*, Bozza, Roma 1998.
- Ministero dei Trasporti, *Relazione sui finanziamenti sino ad oggi erogati per lo studio del progetto dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, sui destinatari e sui risultati di tali studi*, Roma, 15 lug. 1988, in Campione G., *Il dominio territoriale delle funzioni. Contributi ad una geografia dell'area dello stretto*, Giuffrè Editore, Milano, 1988.
- Minutoli M., Cucinotta R., Dipartimento Politica del Territorio – Settore Urbanistica e gestione del Territorio, *La relazione tecnico-urbanistica*, "Città e Territorio", nn. 5-6, La Grafica Editoriale, Messina, Sett./dic. 2002, Messina.
- Misiti A., in d'Errico E., *Faremo da soli il Ponte sullo Stretto*, "Corriere della Sera", 11 giu. 2000.
- Morabito G., *Il territorio dello stretto*, CNDI, Villa S. Giovanni, 1998.
- Moraci F., *Progettare per Messina*, Gangemi, Roma, 1997.
- Muschella E., *Per ripartire commissari e Tar modificato*, "La Repubblica", 13 genn. 2009.
- Natoli N., Natoli G., *Il Ponte sullo Stretto ed i suoi vantaggi*, Estratto dalla "Rivista Economica" della Camera di Commercio, industria e agricoltura di Messina n. 6, Tip. D'Amico, Messina, 1954.
- Navone A. C., *Passaggio sottomarino attraverso lo Stretto di Messina per unire in comunicazione continua il sistema stradale e ferroviario siciliano alla rete della penisola*, Torino, 1870.
- "Notiziario", *Considerazioni ed insegnamenti del "Convegno Ponte di Messina"*, n. 211, 6 sett. 1953, Messina.
- "Notiziario di Messina", *Una conferenza illustrativa del progettista a Palermo*, n. 122, 23 mag. 1953.
- "Notiziario di Messina", *Prossimo convegno dei presidenti delle Camere di Commercio italiane*, n. 175, 24 lug. 1953.

- “Notiziario di Messina”, *Oggi si inizia il convegno per il Ponte sullo Stretto di Messina*, n. 198, 22 ag. 1953.
- “Notiziario di Messina”, *Come l'ingegnere Steinman ha progettato il grandioso ponte più lungo del mondo*, n. 192, 14 ag. 1953.
- “Notiziario di Messina”, *Il Ponte sullo Stretto e il prossimo convegno*, n. 226, 17 ag. 1953.
- “Notiziario di Messina”, *Il Ponte sullo Stretto di Messina nel padiglione della Camera di commercio*, n. 195, 19 ag. 1953.
- “Notiziario di Messina”, *Impressioni dell'ing. Palmieri sulla realizzazione dell'opera*, n. 201, 26 ag. 1953.
- Orlando V., *Il mastodontico cavalcavento ostacolerebbe la navigazione*, “Gazzetta del Sud”, n. 255, 15 sett. 1953.
- Pace G., *Il dibattito sull'attraversamento stabile dello stretto*, in Pace G. e Petroncelli E. (a cura di), *L'area dello Stretto: Messina e Reggio Calabria nelle prospettive dell'economia mediterranea*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1997.
- Pace G., Petroncelli E. (a cura di), *L'area dello stretto: Messina e Reggio Calabria nelle prospettive dell'economia mediterranea*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1997.
- Padoa G., *Molte incognite sul problema della costruzione del Ponte sullo Stretto*, “Gazzetta del Sud”, 16 dic. 1953.
- Padoa G., *L'avanprogetto di un tunnel subacqueo per allacciare la Sicilia al Continente*, “Gazzetta del Sud”, 19 dic. 1953.
- Panarello F., *Si è inaugurato ieri mattina il Convegno per il “Ponte sullo Stretto”*, “Giornale dell'Isola”, 23 ag. 1953, Catania,.
- Panarello F., *Concluso a Messina il convegno per la realizzazione del Ponte*, “Giornale dell'Isola”, 25 ag. 1953.
- Parisi R., *Al potenziamento dei mezzi ferroviari dovrebbero essere rivolti tutti gli sforzi*, “Gazzetta del Sud”, 15 sett. 1953.
- Patanè S., *Accordi internazionali e collegamento stabile Sicilia-Continente*, in Automobile Club di Sicilia e di Calabria, “Atti della XXXV Conferenza del traffico e della circolazione”, 21-24 sett. 1978, Stresa.
- Patanè S., *Il collegamento stabile tra Sicilia-Continente*, Relazione al Convegno di Catania “Ponte sullo Stretto di Messina: fase operativa”, 2 ott. 1978, Catania.
- Petrucci G., *Responsabilità tecnico-scientifica degli studi sullo Stretto di Messina*, “Giornale di Sicilia”, 25 genn. 1955.
- Pezzin G., Gavazzano G., *Zio Paperone e il Ponte di Messina*, edizione speciale per la mostra “Sogni di carta” di Messina, dic. 1990, ristampa della storia edita su TOPOLINO n. 1401, 3 ott. 1982, Rozzano.
- Pica P., *Riapre il cantiere sullo stretto Impregilo e cementieri in volo*, “Corriere della Sera”, 17 apr. 2008.
- Pironi O., *Effetti sociali e culturali del Ponte sullo Stretto*, in V. Bettini, M. Guerzoni, A. Ziparo (a cura di), *Il ponte insostenibile. L'impatto ambientale del manufatto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina*, Alinea Editrice, Firenze, 2002.

- Pieroni O., Ziparo A., *Città tra Scilla e Cariddi: megalopoli dello stretto o grande area di sostenibilità del Mediterraneo?*, in *Mediterraneo. Città, culture, ambiente, governante, migranti*, a cura di Angelini A., FrancoAngeli, Milano, 2007.
- Pieroni O., *Testo per la discussione* allegato all'appello all'Unesco per la protezione dello Stretto di Messina quale Patrimonio dell'Umanità, Reggio Calabria, 1998.
- Pieroni, O., *La lenta trasformazione sociale ed economica*, in F. Mazza (a cura di) *Scilla. Storia Cultura Economia*, Rubbettino, Soveria Mannelli (pp. 235-320), 2003.
- Pieroni, O., Ziparo, A., *Non metropolitana e senza ponte: lo stretto di Messina grande area di sostenibilità*, in "Ora Locale", n.38, aprile-giugno, 2005.
- Pieroni, O., *Tra Scilla e Cariddi*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2000.
- Pino S., in *Vuoi vedere che il ponte non si fa davvero. Dall'Europa proposte concrete per un'alternativa*, "Atti del Convegno organizzato dal gruppo parlamentare Sinistra Unitaria Europea/Sinistra Verde Nordica", 1 apr. 2006, Messina.
- Pizzati S., *Il Ponte sullo Stretto*, "Corriere di Catania", 3 sett. 1953.
- Podda A., *Ecco a chi non interessa il Ponte sullo Stretto?*, "Il picchio verde", Catania, 9 dic. 1977.
- "Politica Nuova", *Il Ponte sullo Stretto*, n. 1, 20 nov. 1955, Messina.
- Puato A., *Ponte di Messina, Lunardi cerca costruttori*, "Corriere Economia", 9 febb. 2004, Roma.
- Puglisi G., *Mito e Mito politico: per un recupero dell'analisi politica della realtà storica*, in Atti del III Congresso Internazionale di studi antropologici siciliani, Palermo, 1983.
- Puglisi G., *Atti della Tavola Rotonda nell'ambito del convegno di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio*, Università di Palermo, 2003.
- Puglisi G., *Occasione di rilancio per le PMI siciliane -15 sett. 2003-*, in Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004.
- Puleo M., *I soldi del Ponte*, "La Repubblica – ediz.: Palermo", 3 ott. 2007.
- R. R., *Infrastrutture, sì della Camera. Corsie più veloci per le opere*, "Corriere della Sera", 13 mar. 2002.
- Racheli G., *Isole nell'isola*, Editrice L'Ufficio Moderno, Milano, 1961
- Regione Siciliana, *Piano di studi sullo Stretto di Messina per il collegamento della Sicilia con la Calabria. Ricerche geologiche eseguite, per incarico della Regione Siciliana, dalla Fondazione C. M. Lerici e dirette dall'ing. E. Beneo*, Palermo, mar. 1961
- Repetto A., *Un ponte per l'economia siciliana*, Il Mulino, Bologna, 1958.
- Riggio S., *Atti della Tavola Rotonda nell'ambito del convegno di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio*, Università di Palermo, 2003.
- Rizzo S., *Il Ponte sullo Stretto è costoso, non conviene ai privati*, "Corriere della Sera", 20 dic. 2000, p. .
- Rizzo S., *Grandi opere nel cassetto per 187.000 miliardi*, "Corriere della Sera", 20 dic. 2000b, p. 2.
- Rizzo S., *Ponte sullo Stretto di Messina. Si punta ai fondi dei privati per coprire il 60% della spesa*, "Corriere della Sera", 23 genn. 2001, p. 31.
- Rizzo S., *Messina, 11 anni per il Ponte*, "Corriere della Sera", 24 genn. 2001.

- Rizzo S., *Ponte sullo Stretto: lo studio è incompleto. E Amato rinvia l' esame*, "Corriere della Sera", 27 gen. 2001, Roma.
- Rizzo S., *Grandi opere, via al piano del Governo*, "Corriere della Sera", 21 dic. 2001.
- Rizzo S., *Il Ponte sullo Stretto si farà: nel 2004 via alla costruzione*, "Corriere della Sera", 7 giu. 2002.
- Rizzo S., *Ponte sullo Stretto, 3 miliardi dall'IRI*, "Corriere della Sera", 31 ott. 2002.
- Rizzo S., *Ponte sullo Stretto, solo il progetto pesa 150 chili*, "Corriere della Sera", 14 gen. 2003.
- Rizzo S., *Pecoraro Scanio apre sulla Tav: coinvolgeremo la popolazione locale. Lo Stretto? Non pagherò la penale*, "Corriere della Sera", 18 mag. 2006.
- Rizzo S., *«Sbloccare le procedure» Per la costruzione ci vorranno 70 mesi*, "La Repubblica", 22 gen. 2009.
- Rizzo S., *Ponte sullo Stretto, si riparte*, "Corriere della Sera", 22 gen. 2009b, Roma.
- Rizzo S., *Cantiere Italia, dal nucleare al ponte: 30 miliardi di conto*, "Corriere Economia", 2 giu. 2008.
- Romano S., *Il Ponte sullo Stretto e un Paese senza ambizioni*, "Corriere della Sera", 19 ott. 2005.
- Rossi S., *L'Area dello Stretto*, Casa del Libro edizioni, Reggio Calabria, 1983.
- Russo T., *Galleria subalvea tra la Sicilia ed il continente*, "Il monitore tecnico", n. 3, mar. 1939, Saitta, Milano.
- Santocanale G., *Passerà sullo Stretto di Messina il più gigantesco ponte del mondo?*, "Sicilia del Popolo", n. 66, 18 mar. 1953, Palermo.
- Sarcina G., *Sì al Ponte di Messina, ma a metà con i privati*, "Corriere della Sera", 19 apr. 2001.
- Sarcina G., *Diecimila miliardi per il via alle grandi opere*, "Corriere della Sera", 19 giu. 2001.
- Sarcina G., *Ponte, fondi europei a rischio «Via a procedura d'infrazione»*, "Corriere della Sera", 26 ott. 2005.
- Saulino F., *Ponte di Messina, Rutelli non convince i Verdi*, "Corriere della Sera", 25 febb. 2001.
- Savino M. (a cura di), *Prospettive per l'Area integrata dello stretto: dalle suggestioni ad un possibile progetto territoriale*, "Archivio di studi urbani e regionali", n. 87, 2006, FrancoAngeli, Milano.
- Sciacca A., *Referendum sul Ponte di Messina, ok dall'Unione*, "Corriere della Sera", 8 ag. 2006.
- Sciarrone R., *E la mafia starà a guardare? Il rischio criminalità*, "Meridiana. Rivista di storia e scienze sociali", n. 41, volume II, Donzelli Editore, Roma, 2001.
- Secchi C. (a cura di), *Elementi per un'analisi degli effetti economici di un attraversamento stabile dello Stretto di Messina*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli, 1990.
- "Sele Arte", *Il Ponte sullo Stretto*, n. 9, nov. -dic. 1953, Torino.
- "Sicilia del Popolo", *L'ardito progetto dell'ing. Nino Del Bosco. Potrebbe sorgere un istmo fra Messina e Villa San Giovanni*, n. 125, 27 Mag. 1953, Palermo.

- “Sicilia del Popolo”, *Il ponte Sicilia-Calabria in alcune dichiarazioni di Romita*, n. 45, 22 febb. 1955.
- Siracusano F., *Storia e tendenze del traffico terrestre*, in Campione G. (a cura di), *I trasporti e gli effetti indotti nell'area metropolitana dello Stretto di Messina*, numero monografico de “La loggia di Mercanti” 9-10, genn.-febb. 1976.
- Smets M., *Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli, 2001.
- Solaini L., *Le ricerche geofisiche nello Stretto di Messina*, Relazione al Convegno per la realizzazione del Ponte sullo Stretto, 23 ag. 1953, Messina.
- Stretto di Messina SpA, *Rapporto di fattibilità*, Roma, 1986.
- Stretto di Messina SpA, *Attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Progetto di massima*, Roma, 1992.
- Stretto di Messina SpA, *Proposta alternativa in tubo flottante trattenuto sul fondo*, Roma, 1995.
- Stretto di Messina SpA., *Il Ponte sullo Stretto. Il progetto*, Roma, 1996.
- Stretto di Messina SpA (a cura di), *Ponte sullo Stretto di Messina*, “Città e Territorio”, nn. 5-6, La Grafica Editoriale, Sett./dic. 2002, Messina.
- Stringa G., *Impregilo-Astaldi: via libera di Benetton*, “Corriere della Sera”, 9 mar. 2006, Roma.
- Trapani Sera, *L'intervento del Governo per il Ponte sullo Stretto*, n. 8, 27 febb. 1955, Trapani.
- Turano G., *Solo Di Pietro resta sul Ponte*, “Corriere Economia”, 22 ott. 2007.
- Ufficio stampa dell'Ente autonomo Fiera di Messina (a cura di), *Atti del convegno “Il Ponte sullo Stretto”*, Messina, 1971.
- “Ultimissime”, *Dal progetto alla realizzazione del ponte sospeso*, n. 17, 20-21 genn. 1955, Catania.
- “Ultimissime”, *In concorso allo Steinman un progetto di Chadenson*, n. 46, 23-24 febb. 1955, Catania.
- “Ultimissime”, *Una società catanese sfrutterà il brevetto*, n. 128, 30-31 mag. 1955, Catania.
- Unità di Progetto “Ponte sullo Stretto” – Comune di Messina, *Ponte sullo Stretto di Messina e Opere connesse – Proposta Tecnica di riassetto della viabilità, di riqualificazione urbana ed integrazione con l'area dello stretto*, 9 febb. 2004, Messina.
- Vacanti C., *Sarebbe piaciuto ai cittadini di Atene -14 lug. 2003-*, in Cristiano R., *Un Ponte per lo Stretto. Inchiesta giornalistica*, Edindustria, Roma, 2004.
- Vadalà R., *Iniziano i sondaggi tra Scilla e Cariddi*, “Ultimissime”, n. 159, 5-6 lug. 1955, Catania.
- Valori A., *Il ponte inutile*, “Il Messaggero”, 19 sett. 1953, Roma.
- Verzera E., *Sotto lieti auspici si è iniziato il convegno per il Ponte sullo Stretto*, “Notiziario di Messina”, n. 199, 23 ag. 1953, Messina.
- Vincelli N., *Il Problema dei Trasporti nell'area dello stretto: storia e prospettive*, Editer Edizioni, Roma, 1982.
- Vinci E., *Stretto, falsi studi sull'ambiente*, “La Repubblica”, 7 apr. 2005, Roma.
- Vinci G. (a cura), *Attraversamento stabile viario e ferroviario dello Stretto di Messina*, Roma, 1987.

- Vismara E., *Proposta di studi per una galleria sotto lo Stretto di Messina. Comunicazione fatta al Congresso Geografico tenutosi in Firenze nel Mar.-Apr. 1921*, Turati Lombardi Milano, 1921.
- “Visto”, *Sicilia non più isola*, n. 21, 23 mag. 1953.
- VL. C., *Un gigantesco ponte sospeso con unica campata di 3000 metri. Un nuovo progetto per l'attraversamento sullo Stretto di Messina*, “Sicilia del popolo”, n. 63, 15 mar. 1955, Palermo.
- Zanasi G., *Ricerca di salde premesse tecniche alla realizzazione del Ponte sullo Stretto*, “Giornale di Sicilia”, 21 ag. 1953.
- Zanasi G., *Sarà aperto al traffico il 30 giu. 1960 il ponte librato sullo Stretto di Messina*, “Giornale di Sicilia”, 11 ag. 1955.
- Zanchini E., *La mega tassa del ponte imposta alle Fs*, “Il Manifesto”, 21 gen. 2004, Roma.
- Ziino V., *L'attraversamento viario dello Stretto di Messina. Relazione del presidente*, Dibattito presso la Camera di Commercio Industria ed Agricoltura di Messina - 30 apr. 1961 - Regione Siciliana, Istituto nazionale dell'architettura, Grafiche La Sicilia, Messina, 1961
- Ziparo A., *Il ritorno delle Grandi Infrastrutture: il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina*, in Bollettino DUPT, Firenze, 1998.
- Ziparo A., *Utilità scarse e grandi rischi di un'opera poco sensata: il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina*, in Atti della Conferenza WW17-Legambiente, *Per una mobilità sostenibile*, Roma 30 gennaio-1 febbraio, 1998.

2. Sitografia

- AA. VV., *Il Ponte sullo Stretto. Analisi*, indirizzo: www.ilpontesullostretto.it/
- AA. VV., *Gli interventi più significativi del Seminario “IL PONTE INSOSTENIBILE”. Le ragioni del no degli ambientalisti, l'impatto ambientale del Ponte sullo Stretto di Messina*, 10 lug. 2002, Roma, indirizzo: www.ecquologia.it
- AGI, *Ponte stretto: una nuova “grana” per la mag.ranza*, 19 ott. 2007, indirizzo: www.trasporti-oggi.it/archives/00017648.html
- Agresti F., *I quattro vizi capitali del Ponte sullo Stretto. Le associazioni ambientaliste hanno presentato ricorso al Tar contro delibera CIPE*, 23 dic. 2003, indirizzo: www.vita.it.
- Ansa, *Il presidente Lombardo fra federalismo, precariato e Ponte di Messina*, 31 dic. 2008, indirizzo: www.siciliainformazioni.com
- Associazione Cuntrastamu, *La relazione dei servizi: “La mafia interessata al Ponte sullo Stretto”*, “Giornale di Calabria”, 8 sett. 2003, indirizzo: www.cuntrastamu.org/mafia/news/notizia.php?insid=1632
- Augenti N., *Quel ponte irrealizzabile*, “La Repubblica” – Edizioni di Napoli e Palermo, 19 ott. 2005. Indirizzo: www.patrimoniosos.it/rsol.php?op=getarticle&id=14924.
- Baldessarò G., *Ponte, impossibile fare espropri i tempi si allungano ancora*, 27 nov. 2008, indirizzo: www.repubblica.it/2008/11/sezioni/economia/ponte-messina-inchiesta/ponte-messina-inchiesta/ponte-messina-inchiesta.html

- Barbacetto G., *Grandi opere col trucco, 26 sett. 2003*, indirizzo: www.societa civile.it/primopiano/articoli_pp/grandi_opere.html.
- Bertollini T., *Il Ponte sullo Stretto rilancerà l'intero Sud - Intervista ad Altero Matteoli*, 24 lug. 2008, fonte: L'Opinione delle Libertà, indirizzo: www.openpolis.it/dichiarazione/358265
- Bonfiglio O., *Arriva l'Authority dello stretto, ma ancora manca la sponda calabra*, 21 nov. 2008, indirizzo: www.omniapress.net
- Brambilla M., Ponti M., *Analisi costi-benefici del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina*, Politecnico di Milano – DiAP, Dipartimento di Architettura e Pianificazione Università Cattolica del Sacro Cuore - Politecnico di Milano, apr. 2002, indirizzo: www.astrid-online.it/--le-infra/Studi--ric/BRAMBILLA-Legge-Obiett-costi-ponte.pdf -
- Calabrese R., *Infrastrutture: presentato il piano per il prossimo triennio. Il DPEF infrastrutture risponde a tre criticità: congestione nel sistema logistico, saturazione, monomodalità*, 23 giu. 2008, indirizzo: www.edilportale.com
- Caridi P., *Riparte la corsa del Ponte sullo Stretto*, 3 lug. 2008, indirizzo: www.ideazione.com/new_2008/primo_piano/2008/lug./2008_07_03_caridi.htm
- Caruso A., *È crollato il Ponte sullo Stretto*, 2 dic. 2008, indirizzo: www.giornalettismo.com/archives/12131/e-crollato-il-ponte-sullo-stretto/
- Ciucci P., da www.finanzaonline.com, 27 mar. 2006.
- Corso A., “*Relazione Tesoro e Lavori Pubblici - 15/01/2001*”, in *Il ponte e gli uccelli. L'impatto che avrà il Ponte sullo Stretto di Messina dal punto di vista ornitologico*, “Quaderni di Birdwatching”, indirizzo: www.promisland.it, 16 giu. 2002.
- De Joannon D., *Il golpe infinito dei signori del ponte*, indirizzo: www.terre libere.org, 2005.
- Donati A., *Donati (verdi): Governo schizofrenico, annuncia realizzazione del ponte e fa proclamare a sostegno del cabotaggio*, 7 giu. 2002, indirizzo: www.ecquologia.it.
- Donati A., *Ponte sullo Stretto. Donati, falso sostenere che il ponte sarà a costo zero per lo Stato. Il parlamento discuta le priorità infrastrutturali del mezzogiorno. I verdi presenteranno un ricorso in sede europea per la violazione direttive su VIA*, indirizzo: www.ecquologia.it, 14 genn. 2003.
- Donati A., *Conferenza stampa. Le dieci buone ragioni dei verdi per bloccare il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina*, 19/02/2003, indirizzo: www.ecquologia.it.
- Donati A., in *Ponte Messina. Donati: Lunardi vigili, stop a contratto*, 4 nov. 2005, indirizzo: www.ecquologia.it
- Dragone R., *Ponte sullo Stretto: respinto ricorso degli ambientalisti*, indirizzo internet: www.edilportale.com/news/2005/09/01/lavori-pubblici/Ponte-sullo-stretto-respinto-ricorso-degli-ambientalisti_6914_11.html
- Ecquologia, *Ponte Messina. WWF: non esiste norma su general contractor*, 16 apr. 2004, *Ponte Messina*, indirizzo: www.ecquologia.it.
- Ecquologia, *Donati: Lunardi spieghi come intende risolvere le 5 incognite del progetto*, 16/ apr. 2004, indirizzo: www.ecquologia.it.
- Ecquologia, *Ponte Messina. Italia Nostra: ma Sicilia incentiva traffico sul mare*, 8 ott. 2004. Indirizzo: www.ecquologia.it

Ecquologia, *Il Ponte sullo Stretto di Messina è fuori dalla lista delle opere prioritarie UE*, 11/03/2004, indirizzo: www.ecquologia.it.

Federazione dei Verdi, www.verdi.it/apps/presentazione.php?pagina=giu2002.

Federazione dei Verdi, *Il ponte sospeso sull'impossibile. Speciale Ponte sullo Stretto*, "Il Sole che ride", n. 14, 12 ag. 2002, Roma, indirizzo: www.verdi.it/solecher/indices.htm

Federazione dei Verdi, *Appello per la marcia dello stretto*, 10 nov. 2004, indirizzo: www.ecquologia.it

Federazione dei Verdi, *Ponte Messina. Ecologisti: progetto lacunoso, lo prova rinvio*, 19 apr. 2005, indirizzo: www.ecquologia.it

Federazione dei Verdi, *Ponte Stretto. Regione Calabria chiederà blocco progetto*, 19 mag. 2005, indirizzo: www.ecquologia.it

Federazione dei Verdi, *Approvata al Senato la Risoluzione della Mag.ranza al DPEF – l'ambiente tra le priorità*, 26 lug. 2007, indirizzo: www.ecquologia.it

Federazione dei Verdi, *Finanziaria 2008 e Decreto-Legge 159/2007: le proposte dei Verdi approvate in Senato*, 21 nov. 2007, indirizzo: www.ecquologia.it/cms/content/view/245/27/1/3/

Frassoni M., Donati A. (a cura di), *Osservazioni critiche al ponte ferroviario/stradale sullo Stretto di Messina. Progetto prioritario inserito nel documento Van Miert per la rete transeuropea di trasporto*, Roma 3 lug. 2003, indirizzo: www.verdiregionelombardia.net/livello%202/livello3/temdossier/mobilita/retiten081203.htm.

Frassoni M., *Ponte "bocciato": i verdi ringraziano*, 12 mar. 2004, indirizzo: www.normanno.com/articolo.php?id=MI2004-03-12-4016.

Ialacqua D., *Il business delle "opere mitigatrici" del Ponte di Messina*, www.terrelibere.org, 2004.

"Il Piave", *Ponte Messina, cordata Impregilo realizzerà l'opera*, 12 ott. 2004, indirizzo: www.ilpiave.it/modules.php?name=News&file=article&sid=867

"Il Sole 24 Ore", *La Camera archivia il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina*, 11 ott. 2006, indirizzo: www.ilsole24ore.com

"Il Tempo", *Ponte sullo Stretto di Messina, questa volta si fa*, 15 febb. 2009, indirizzo: www.iltempo.it

Italia Nostra, Legambiente, WWF Italia, *Documento sul Ponte di Messina*, 24 sett. 2004, indirizzo: www.patrimoniosos.it/rsol.php?op=getcomunicato&id=210

Janni L., *PONTE SULLO STRETTO. Lo stato delle cose*, 18 mag. 2008, indirizzo: www.italianostra.org/sezioni_consigli_regionali/ponte_stretto.html

La Rosa Giovanni, *Grandi Opere: Il Ponte sullo Stretto di Messina. Una storia affascinante*, 9 dic. 2008, indirizzo: <http://khayyamsblog.blogspot.com/2008/12/grandi-opere-il-ponte-sullo-stretto-di.html>

La Sicilia, *Risolvere il pendolarismo sullo Stretto*, 1 dic. 2008, indirizzo: www.lasicilia.it.

Legambiente, *Ponte sullo Stretto di Messina. Il pedaggio costerà oltre 115.000 lire*, indirizzo: www.legambienteonline.it/news2000/stretto.htm.

Legambiente, *Sicilia: la Regione cade a pezzi*, comunicato stampa del 22 lug. 2002, indirizzo: www.legambiente.eu.

Legambiente - Luigi Concio (a cura di), *Ponte di Messina, tutti i numeri dello spreco*, 20 mar. 2005. Indirizzo: www.arealocale.com

- Lina A., da www.finanzaonline.com, 27 mar. 2006.
- Mammarella P., *Ponte sullo stretto, priorità ma con fondi incerti. L'opposizione: le risorse stanziare sono state utilizzate per tagliare l'Ici*, 1 dic. 2008, indirizzo: www.edilportale.com.
- Matteoli A., *Il 18 Dic. il CIPE stanzierà 16 miliardi per le infrastrutture*, 11 dic. 2008, indirizzo: www.ilmessaggero.it
- Mattioli G. (a cura di), *Il Ponte sullo Stretto*, indirizzo: www.movimentoecologista.org/assemblea2002/Ponte_stretto.shtml.
- Mazzeo A., *Impregilo. I crimini del capitalismo italiano*, www.terrelibere.it/impregilo.htm, 2002b.
- Mazzeo A., *La mafia del Ponte*, www.terrelibere.it/mafiaiponte.htm, 2002c.
- Mazzeo A., *Come la borghesia mafiosa si organizza in vista dei lavori del ponte*, 25 mag. 2005, indirizzo: www.impress.it/notizia.asp?idnotizia=33796&idsezione=3
- Mazzeo A., *Zamberletti, l'Istituto Grandi Infrastrutture e il Ponte sullo Stretto*, 27-6-2005, www.terrelibere.org/noponte/oss.php.
- Mazzeo A., *Alla Stretto di Messina Spa solo gli appalti sul mercato estero*, 26 genn. 2006, indirizzo: www.terrelibere.org
- Michetti A. M., Cinuzzi A., *I dubbi ingegneristici sul Ponte dello Stretto*, "L'Architetto Italiano", n. 5, genn. 2005.
- Ministero dei LL.PP.,Di.Co.Ter., *Collegamento Sicilia-Continente, consegna dell'Executive Summary predisposto dall'Advisor, Relazione di accompagnamento redatta dalla Amministrazione*, 15 genn. 2001, p. 7, indirizzo: www.movimentoecologista.org/assemblea2002/ponte_stretto.shtml
- Oice, *Risultati e criticità della Legge Obiettivo. Un'analisi dell'Associazione delle società di ingegneria e di architettura*, 13 ott. 2004, Roma, p. 12. Indirizzo: www.oice.it/documenti/do_att.php?DO_ID=1787
- Pagano F., *Il Ponte sullo Stretto, 10 ag. 2007*, indirizzo: www.ganzirri.it/spip.php?article59&artsuite=0#sommaire_3
- Pecoraro Scania A., *Ponte Messina. Pecoraro: truffa e spreco, un insulto ai siciliani* - 21 nov. 2002, indirizzo: www.ecquologia.it.
- Perricone M., *Ponte sullo Stretto di Messina: Prima pietra nel 2010 - Stanziati 700 MLN per espropri*, 26 Ott. 2008, indirizzo: www.infopalermo.com/attualita/ponte-sullo-stretto-di-messina-prima-pietra-nel-2010-stanziati-700-mln-per-espropri/
- Pieroni O., *Il mostro sullo stretto*, 12 ott. 1997, indirizzo: www.sociologia.unical.it/ponte1.html
- Pieroni O., *Appello all'UNESCO per la protezione dello Stretto di Messina quale patrimonio naturale e culturale dell'umanità*, 16 giu. 1998, indirizzo: www.sociologia.unical.it/unesco.htm.
- Pieroni O., *Otto osservazioni per cercare di capire Salviamo lo stretto! Perché la saggezza prevalga sulla incoscienza...*, "Il Sole che ride", n. 14, 12 ag. 2002, Roma, pp. 5, 7, indirizzo: www.verdi.it/solecher/indices.htm
- Pieroni O., *Firmato il contratto tra Società Stretto di Messina e Impregilo: inaudito!!*, 27 mar. 2006, indirizzo: <http://lists.peacelink.it/ecologia/2006/03/msg00072.html>
- Redazione di Terrelibere (a cura di), *I signori del ponte. Uno stato parallelo fondato sul cemento*, 19 febb. 2004, indirizzo: www.girodivite.it/I-signori-del-Ponte.html

- Regione Siciliana, Dipartimento dei Trasporti, *Si avvicina la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina*, 13 ott. 2005, indirizzo: www.regione.sicilia.it/turismo/trasporti/arcnews/nw%20131005%20dir.htm.
- Rete NoPonte, *Appello per la manifestazione dello stretto. No al ponte. Difendiamo lo stretto di Messina* - 11/01/2006, indirizzo: www.ecquologia.it
- Salerno M., *Astaldi-Impregilo, torna il dialogo*, "Il Sole 24 Ore", 22 dic. 2004.
- Salici L., *Storia di un'opera che non serve*, 21 genn. 2006, indirizzo: www.isolapossibile.it/
- Santilli G., *Ponte, penali limitate al 10%*, 29 ott. 2005. Indirizzo: <http://newglobal.splinder.com/tag/noPonte>
- Scardeoni N., *Dossier: Il Ponte sullo Stretto*, 19 febb. 2004, indirizzo: www.girodivite.it/DOSSIER-IL-PONTE-SULLO-STRETTO-di.html
- Sciarrone R., *E la mafia starà a guardare? Il rischio criminalità*, "Meridiana. Rivista di storia e scienze sociali", n. 41, volume II, Donzelli Editore, Roma 2001, pp. 165-186. Indirizzo: www.terrelibere.org/noPonte/index.php?y=inc&lin=sciarrone.htm
- Senato della Repubblica, *Atto n. 3-01713, 3 ag. 2004, Seduta n. 652*, indirizzo: www.senato.it/japp/bgt/showdoc/showText?tipodoc=Sindisp&leg=14&id=116516.
- Seminara N., *Ponte sullo Stretto di Messina. Metti che un giorno...? Il saggio del ponte prima del grande sogno, oltre il ponte e le facili critiche*, 10 ott. 1997 www.sosed.it.
- Stramazzone M., *Ponte di Messina: contratti pericolosi*, 29 mar. 2006, indirizzo: http://blogeko.libero.it/2006/ponte_messina_impregilo_contratto/
- Studio Bergamini (a cura di), *L'insostenibile leggerezza del ponte. Parte terza. Il progetto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Le critiche degli urbanisti*, 2002, indirizzo: www.mobilitasostenibile.it.
- Tozzi M., *Ponte o case antisisma?*, 13 nov. 2003, indirizzo: www.gaia.rai.it/category/0,1067207,1067036-1070125,00.html
- Tozzi M., *Il Ponte sullo Stretto di Messina: qualche residuo dubbio*, 13 nov. 2003b, indirizzo: www.gaia.rai.it/category/0,1067207,1067036-1070042,00.html
- Tripodi M., in *Ponte Stretto. Regione Calabria chiederà blocco progetto*, indirizzo: www.ecquologia.it, 19 mag. 2005
- Veltri E., *Tre grandi anomalie nella gara per il Ponte sullo Stretto*, 25 ott. 2005, indirizzo: www.nuovosoldo.it/Cronaca/Articoli/TregrandianomalienellagaraperilPontesulloStretto10252005.htm
- Vitale E., *La boutade della campata di 2000 metri per il ponte sullo Stretto*, 23 dic. 2008, indirizzo: www.diarioreggino.it/?p=66
- Wikipedia, *Stretto di Messina*, http://it.wikipedia.org/wiki/Stretto_di_Messina.
- WWF, in *Il 16 lug. manifestazione nautica "Onda su Onda, per lo stretto contro il ponte"*, 11 lug. 2005, indirizzo: www.ecquologia.it.
- Zermo T., *Ponte, le correzioni del vento*, 1 dic. 2008, indirizzo: www.lasicilia.it/index.php?id=14012&template=zermoposta
- Ziparo A., *Il ritorno delle grandi infrastrutture: il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina*, in Studio Bergamini (a cura di), *L'insostenibile leggerezza del ponte. Parte terza. Il progetto di attraversamento stabile dello stretto di Messina. Le critiche degli urbanisti*, 2002, indirizzo: www.mobilitasostenibile.it.

Ziparo A., *La ricerca non ha fine...come il Ponte*, 22 ott. 2008, indirizzo: www.messinanews.com/focus/la-ricerca-non-ha-fine-come-il-Ponte/

3. Figure

- Fig. 1: Lo stretto di Messina in un'antica incisione, <http://it.wikipedia.org/wiki/Messina>
- Fig. 2: Messina dopo il terremoto del 1908, www.casealbergo.it/Foto_citta/Messina/storiche.htm
- Fig. 3: Anni cinquanta, titolo entusiasta di un quotidiano locale. Elaborazione propria dalla "Gazzetta del Sud", n. 173, 23, giugno 1953, p. 4.
- Fig. 4: Rappresentazione di Scilla e Cariddi a guardia del passaggio sullo stretto, <http://fcmessina.megablog.it/category/messina-miti-e-leggende>
- Fig. 5: Terremoto del 1783. Stretto di Messina, www.cannarozzo.it/Bivongi/lastoria/1783.aspx
- Fig. 6: Progetto di tunnel sottomarino di Carlo Albergo Navone. Elaborazione da *Sicilia non più isola*, "Visto", n. 21-23 mag.1953, Milano, pp. 3-4
- Fig. 7: Progetto del tunnel sottomarino di Russo, *Un tunnel sottomarino per congiungere la Calabria con la Sicilia*, "AVANTI!", 8, settembre 1953, Roma
- Fig. 8: Posa dei cavi coassiali per la trasmissione televisiva *La televisione in Sicilia*, "Sicilia Regione", n. 32, 2 agosto 1953, Trapani, p. 1
- Fig. 9: Progetto del ponte sospeso di Steinman, "Relazioni Economiche Italo-Germaniche", n. 1, Gennaio 1955, Francoforte
- Fig. 10: Rappresentazione del ponte progettato da Steinman *Ponte sullo Stretto: il grande sogno è quasi certezza*, "La Sicilia", n. 63, 15 Marzo 1955, Catania
- Fig. 11: Progetto di istmo di Del Bosco, *Potrebbe sorgere un "istmo" fra Messina e Villa S. Giovanni*, "Sicilia del Popolo", n. 125, 27 maggio 1953, Palermo, p. 5
- Fig. 12: Modellino del progetto di ponte dell'ingegnere Masi. *Fine del ferry-boat?*, "Giorno", n. 24, 19 luglio 1953, Milano, p. 25
- Fig. 13: Progetto dell'accademico Francesco Tringali, "Giornale dell'Isola", *La soluzione numero due per l'attraversamento dello "Stretto"*, 24 luglio 1953, Catania
- Fig. 14: I partecipanti al Convegno "Ponte di Messina" osservano un plastico che riproduce le opere progettate "Italsuisse. Rassegna delle relazioni economiche, culturali e turistiche fra l'Italia e la Svizzera. Numero unico dedicato alla Sicilia d'oggi", *Studi e progetti per un Ponte sullo Stretto*, anno IV, Messina, Aprile 1955
- Fig. 15: Brochure del convegno "Ponte di Messina", Messina, 1953
- Fig. 16: L'ing. Palmieri e l'On. Fusco, presidente del Comitato Siciliano "Ponte di Messina" *Inaugurata dal Governo Regionale a eccezionale tornata di lavori*, "Giornale di Sicilia", n. 201, 25 agosto 1953, Palermo, p. 2
- Fig. 17: L'ing. americano Steinman, Ardizzone C. M., *L'attraversamento dello Stretto di Messina*, Archivio del Municipio di Messina, 1953, p. 3
- Fig. 18: La lettera dell'ingegnere Palmieri su carta intestata della nuova società americana fondata per il ponte, *Si torna a parlare del Ponte sullo Stretto con il*

- viaggio a Messina dell'ing. Palmieri, "Gazzetta del Sud", n. 105, 15 aprile 1955, Messina
- Fig. 19: Il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina di Palmieri, *Il Ponte di Messina sarà fra breve realtà*, "L'Ora", n. 125, 26 maggio 1955, Palermo
- Fig. 20: Lettera dell'industria americana "Maritt-Chapman & Scott Overseas Inc." *Ultime sul Ponte sullo Stretto*, "La tribuna del Mezzogiorno", n. 126, 27 maggio 1955, Messina
- Fig. 21: Il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina di Palmieri, *Progetto del Ponte sullo Stretto di Messina*, "I vespri d'Italia", n. 37, 2 ottobre 1955, Palermo
- Fig. 22: Il motopesca Vercelli appositamente attrezzato per le ricerche scientifiche *In piena fase di esecuzione le ricerche geologiche per la mappa del fondale dello Stretto di Messina*, "Gazzetta del Sud", n. 264, 23 settembre 1955, Messina
- Fig. 23: Autocolonna della Fondazione Lerici del Politecnico di Milano, usata per i lavori di sondaggio della falda terrestre, *Sondaggi dei fondali dello stretto*, "La tribuna del Mezzogiorno", n. 241, 25 settembre 1955
- Fig. 24: Circolazione autoveicoli in Sicilia, Repetto A., *Un ponte per l'economia siciliana*, Il Mulino, Bologna, 1958, p. 58
- Fig. 25: Il batiscafo usato dal geologo Cousteau per le ricerche nei fondali, Ardizzone C. M., *L'attraversamento dello Stretto di Messina*, Archivio del Municipio di Messina, 1953
- Fig. 26: Progetto della "Grant Alan and Partners, Covell and Partners, Inbucon international", Andò O., *Le più recenti vicende del Ponte sullo Stretto Messina*, Arti grafiche La Sicilia, 1971
- Fig. 27: Progetto "Gruppo Lambertini", Andò O., *Le più recenti vicende del Ponte sullo Stretto Messina*, Arti grafiche La Sicilia, 1971
- Fig. 28: Progetto "Gruppo Musmeci", Andò O., *Le più recenti vicende del Ponte sullo Stretto Messina*, Arti grafiche La Sicilia, 1971
- Fig. 29: Progetto "Gruppo Ponte Messina SpA", Andò O., *Le più recenti vicende del Ponte sullo Stretto Messina*, Arti grafiche La Sicilia, 1971
- Fig. 30: Progetto "Arch.Eugenio Montuori", Andò O., *Le più recenti vicende del Ponte sullo Stretto Messina*, Arti grafiche La Sicilia, 1971
- Fig. 31: Progetto "Technital SpA", Andò O., *Le più recenti vicende del Ponte sullo Stretto Messina*, Arti grafiche La Sicilia, 1971
- Fig. 32: Progetto "Colleviastreme 384", Andò O., *Le più recenti vicende del Ponte sullo Stretto Messina*, Arti grafiche La Sicilia, 1971
- Fig. 33: Progetto "Costruzioni Umberto Girola SpA", Andò O., *Le più recenti vicende del Ponte sullo Stretto Messina*, Arti grafiche La Sicilia, 1971
- Fig. 34: Progetto "Gruppo Samonà", Andò O., *Le più recenti vicende del Ponte sullo Stretto Messina*, Arti grafiche La Sicilia, 1971
- Fig. 35: Progetto "Parson Brinckeroff, Quadre and Douglas". Andò O., *Le più recenti vicende del Ponte sullo Stretto Messina*, Arti grafiche La Sicilia, 1971
- Fig. 36: Progetto "Studio Nervi", Andò O., *Le più recenti vicende del Ponte sullo Stretto Messina*, Arti grafiche La Sicilia, 1971
- Fig. 37: Progetto "Zancle 80", Andò O., *Le più recenti vicende del Ponte sullo Stretto Messina*, Arti grafiche La Sicilia, 1971

- Fig. 38: Posizione della Sicilia nell'ambito dell'“Accordo europeo sulle grandi strade di traffico internazionale (AGR)”, Patanè S., *Il collegamento stabile tra Sicilia-Continente*, Relazione al Convegno di Catania “Ponte sullo Stretto di Messina: fase operativa”, 2 ottobre 1978, Catania, p. 26
- Fig. 39: Prospetto e planimetria del progetto “Società Ponte di Archimede nello Stretto di Messina”, Stretto di Messina SpA (1995) in Pace G., *Il dibattito sull'attraversamento stabile dello stretto*, in Pace G. e Petroncelli E. (a cura di), *L'area dello Stretto: Messina e Reggio Calabria nelle prospettive dell'economia mediterranea*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1997, p. 36
- Fig. 40: Corridoio 1
- Fig. 41: Cartolina con il fotomontaggio del Ponte sullo Stretto di Messina, *Costerebbe centoventi miliardi*, “La Domenica del Corriere”, n. 49, 4 dicembre 1955, Milano

3.1. Figure Inserto

- Fig. 1: I grandi ponti sospesi nel mondo. Elaborazione da “Città e Territorio”, nn. 5-6, Settembre/dicembre 2002, La Grafica Editoriale, Messina, p. 38
- Fig. 2: Stemma civico di Messina. Disegnato da Massimo Ghirardi per www.araldicacivica.it
- Fig. 3: Raffigurazione del primo assalto dal mare, vittoria navale della flotta siciliana, 2 giugno 1282, www.siciliapaisi.blogspot.com/.
- Fig. 4: Vergine Annunciata - Antonello da Messina, Museo Nazionale di Palermo, http://it.wikipedia.org/wiki/Antonello_da_Messina
- Fig. 5: Raffigurazione antica del porto di Messina, <http://torredelfaro.wordpress.com/2008/05/09/messina-un-po-di-storia/>
- Fig. 6: La Bolla datata 16 novembre 1548 del Pontefice Paolo III istitutiva del “Messanense Studium Generale”, www.unime.it/ateneo/storia.html
- Fig. 7: Prospetto dell'Ateneo prima del terremoto del 1908, www.unime.it/ateneo/storia.html
- Fig. 8: Fiera di Messina fine anni Cinquanta, www.parametro.it/turismo01.htm
- Fig. 9: Fiera di Messina oggi, www.parametro.it/turismo01.htm
- Fig. 10: Raffigurazione antica della cittadella di Messina, www.uomoesocietà.it
- Fig. 11: I resti dell'ingresso della cittadella di Messina, www.messinaweb.it
- Fig. 12: Medaglia d'Oro come Benemerite del Risorgimento nazionale, <http://wapedia.mobi/it/Messina?t=5.#5>.
- Fig. 13-14: Messina dopo il terremoto del 1908, www.casealbergo.it/Foto_citta/Messina/storiche.htm
- Fig. 15: Bombardamenti a Messina nella Seconda Guerra Mondiale, www.granmirici.it/guerra.htm
- Fig. 16: Immagine dello Stretto di Messina tra Ganzirri e Punta Pezzo, www.mondonauticablog.com/wpcontent/uploads/2008/02/stretto_messina.jpg
- Fig. 17: Rappresentazione della rivolta dei Titani contro il padre Urano, <http://torredelfaro.wordpress.com>
- Fig. 18: Prima del terremoto del 1908, Torre del Faro, La Lanterna, www.torrese.it/messina_antica.htm

- Fig. 19: Planimetria del progetto di tunnel sottomarino di C. A. Navone. Pace G., *Il dibattito sull'attraversamento stabile dello stretto*, in Pace G. e Petroncelli E. (a cura di), *L'area dello stretto: Messina e Reggio Calabria nelle prospettive dell'economia mediterranea*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1997, p. 26.
- Fig. 20: I partecipanti al Convegno "Ponte di Messina". "Italsuisse. Rassegna delle relazioni economiche, culturali e turistiche fra l'Italia e la Svizzera. Numero unico dedicato alla Sicilia d'oggi", *Studi e progetti per un Ponte sullo Stretto*, anno IV, Messina, Aprile 1955
- Figg. da 21 a 31: Immagini dal fumetto "Zio Paperone e il Ponte di Messina", 1982, Pezzin G., Gavazzano G., *Zio Paperone e il Ponte di Messina*, edizione speciale per la mostra "Sogni di carta" di Messina, dicembre 1990, ristampa della storia edita su TOPOLINO, n. 1401, 3 ottobre 1982, Rozzano
- Fig. 32: Planimetria del progetto "SSST", Stretto di Messina SpA (1995) in Pace G., *Il dibattito sull'attraversamento stabile dello Stretto*, in Pace G. e Petroncelli E. (a cura di), *L'area dello Stretto: Messina e Reggio Calabria nelle prospettive dell'economia mediterranea*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1997, p. 38
- Fig. 33: Sezione longitudinale del Ponte sullo Stretto di Messina, Stretto di Messina SpA in Brambilla M., Ponti M., *Analisi costi-benefici del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina*, Politecnico di Milano – DiAP, Dipartimento di Architettura e Pianificazione Università Cattolica del Sacro Cuore - Politecnico di Milano, aprile 2002, p. 2
- Fig. 34: Simulazione della visuale del Ponte sullo Stretto di Messina, <http://area.dellostretto.wordpress.com/2008/02/05/il-Ponte-dello-stretto/>
- Fig. 35: Corografia dei collegamenti stradali e ferroviari. "Città e Territorio", nn. 5-6, Settembre/dicembre 2002, La Grafica Editoriale, Messina, p. 24
- Fig. 36: Impalcato del progetto di Ponte della Stretto di Messina SpA. "Città e Territorio", nn. 5-6, Settembre/dicembre 2002, La Grafica Editoriale, Messina, p. 27
- Fig. 37: Sezione del Ponte della Stretto di Messina SpA. "Città e Territorio", nn. 5-6, Settembre/dicembre 2002, La Grafica Editoriale, Messina, p. 28
- Fig. 38: Sezione dell'impalcato del Ponte della società Stretto di Messina SpA, "Città e Territorio", nn. 5-6, Settembre/dicembre 2002, La Grafica Editoriale, Messina, p. 27
- Fig. 39: Sezione longitudinale dell'impalcato del Ponte della Stretto di Messina SpA, "Città e Territorio", nn. 5-6, Settembre/dicembre 2002, La Grafica Editoriale, Messina, p. 28
- Fig. 40: Sezione longitudinale e trasversale della torre del Ponte della Stretto di Messina SpA, "Città e Territorio", nn. 5-6, Settembre/dicembre 2002, La Grafica Editoriale, Messina, p. 29
- Fig. 41: Ancoraggi per il Ponte della società Stretto di Messina SpA, "Città e Territorio", nn. 5-6, Sett/dic. 2002, La Grafica Editoriale, Messina, p. 30
- Fig. 42: Sistema di sospensione dei cavi per il ponte, "Città e Territorio", nn. 5-6, Settembre/dicembre 2002, La Grafica Editoriale, Messina, p. 31

4. Tabelle

- Tab. I.: Bilancio demografico per gli anni 1953, 1954, 1955. Bollettino di Statistica della Regione Siciliana 1956, n. 1, p. X, in Repetto A., *Un ponte per l'economia siciliana*, Il Mulino, Bologna, 1958, p. 15.
- Tab. II.: Variazione delle forze di lavoro siciliane (occupate e non) dall'anno 1952 all'anno 1956. Istituto Centrale di Statistica, in Repetto A., *Un ponte per l'economia siciliana*, Il Mulino, Bologna, 1958, p. 18.
- Tab. III.: Occupati della Sicilia per grandi rami di attività economica. Indagini I-STAT 8-5-54, 8-5-55, 21-4-56, in Repetto A., *Un ponte per l'economia siciliana*, Il Mulino, Bologna, 1958, p. 21.
- Tab. IV.: Bilancio economico regionale e nazionale. Repetto A., *Un ponte per l'economia siciliana*, Il Mulino, Bologna, 1958, p. 30.
- Tab. V.: Bilancio economico regionale e nazionale. Repetto A., *Un ponte per l'economia siciliana*, Il Mulino, Bologna, 1958, p. 31.
- Tab. VI.: Previsioni di breve periodo sul valore delle componenti del bilancio economico regionale nelle due ipotesi considerate. Repetto A., *Un ponte per l'economia siciliana*, Il Mulino, Bologna, 1958, p. 38.
- Tab. VII.: Componenti del bilancio economico regionale. Repetto A., *Un ponte per l'economia siciliana*, Il Mulino, Bologna, 1958, p. 39.
- Tab. VIII.: Alcune principali produzioni industriali della Sicilia. Repetto A., *Un ponte per l'economia siciliana*, Il Mulino, Bologna, 1958, p. 51.
- Tab IX.: Circolazione autoveicoli in Sicilia. Repetto A., *Un ponte per l'economia siciliana*, Il Mulino, Bologna, 1958, p. 59.
- Tab. X.: *La crescita del traffico prevista sul ponte. Piano economico finanziario. In migliaia di passaggi l'anno*, indirizzo: www.arealocale.com
- Tab. XI.: Il calo dei passaggi sullo stretto. Advisor, 2000, tratto da www.arealocale.com
- Tab. XII.: L'aumento del traffico aereo. Advisor, 2000, tratto da www.arealocale.com
- Tab. XIII.: La movimentazione merci in Sicilia. Advisor, 2000, tratto da www.arealocale.com
- Tab. XIV.: Le diverse opinioni sulla fattibilità del progetto del ponte
- Tab. XV.: Le caratteristiche del progetto preliminare del ponte
- Tab. XVI.: Posizioni a favore e contro la realizzazione dell'opera
- Tab. XVII.: Le emergenze della Sicilia denunciate dal Legambiente
- Tab. XVIII.: Considerazioni pro e contro al parere favorevole sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto del ponte
- Tab. XIX.: Le caratteristiche del progetto preliminare del ponte
- Tab. XX.: Le valutazioni della Valutazione Ambientale Strategica
- Tab. XXI.: I vari aspetti critiche del progetto di massima secondo i Verdi
- Tab. XXII.: Reazioni alla bocciatura del progetto del ponte dell'Europarlamento
- Tab. XXIII.: Il bando di gara per la progettazione definitiva ed esecutiva del ponte
- Tab. XXIV.: La crescita del traffico prevista sul ponte
- Tab. XXV.: Il calo dei passaggi sullo stretto
- Tab. XXVI.: L'aumento del traffico aereo
- Tab. XXVII.: La movimentazione merci in Sicilia

- Tab. XXVIII: I termini del contratto tra SdM e Impregilo
 Tab. XXIX: Programma delle Infrastrutture Strategiche, allegato al 6° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF)
 Tab. XXX: Le opere di preminente interesse pubblico dal Dpef 2009-2011

5. Schede

- Scheda 1: Le opere previste dal Governo Berlusconi nel Dpef
 Scheda 2: I gruppi finanziari interessati al bando di gara
 Scheda 3: L'opinione di Ziparo sull'impatto ambientale del ponte e le trasformazioni paesaggistiche sullo Stretto
 Scheda 4: Brambilla M., Ponti M., *Analisi costi-benefici del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina*
 Scheda 5: Centorrino e gli aspetti economici del progetto preliminare del ponte
 Scheda 6: Le critiche degli ambientalisti al progetto preliminare di ponte della SdM
 Scheda 7: Le critiche dei Verdi al ponte quale progetto prioritario europeo
 Scheda 8: Le valutazioni del Dipartimento di Urbanistica del Comune di Messina
 Scheda 9: Il piano di investimenti della società infrastrutture delle FS, RFI
 Scheda 10: L'opinione di Legambiente sulla Convenzione tra Governo e SdM
 Scheda 11: Interventi ed esperimenti migliorativi sul progetto del ponte
 Scheda 12: Le opinioni contrarie alla scelta del General Contractor
 Scheda 13: Le penali nel contratto con la società Impregilo
 Scheda 14: Le richieste e le associazioni delle associazioni ambientaliste
 Scheda 15: Le proposte alternative al ponte
 Scheda 16: Le spese sostenute dalla SdM nel corso del tempo
 Scheda 17: Gli aspetti economici del progetto di ponte della SdM
 Scheda 18: Le proposte di modifica, di Remo Calzona, al progetto di ponte

6. Riferimenti legislativi

- Legge 23 febb. 1952, n. 133 (G.U. n. 071 del 24/03/1952) ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 25 lug. 1947, n. 1095, concernente modificazioni al regio decreto 8 febb. 1923, n. 422, recante norme per la esecuzione di opere pubbliche.
- Legge regionale del 27 gen. 1955 n. 2, *Autorizzazione al Governo regionale ad eseguire indagini geologiche e geofisiche per accertare la possibilità di effettuare, attraverso un ponte sospeso, il collegamento fra la Sicilia e la Calabria*. Pubblicata nella G. U. Regione Siciliana n. 4 del 29 gen. 1955.
- Decreto legislativo 17 mar. 1995 n. 157, *Attuazione della direttiva 92/50/cee in materia di appalti pubblici di servizi*. Pubblicato nella gazzetta ufficiale del 6 mag. 1995 n. 104 - Suppl. Ordinario n. 52.
- Legge 23 mar. 1968 n. 384, *Finanziamento per provvedere alle spese occorrenti per lo studio dei problemi relativi alla realizzazione del collegamento viario e ferroviario sullo stretto di Messina*. Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 96 del 13 apr. 1968.

Ministero dei Lavori Pubblici, D.M. 134 del 1969 *Concorso internazionale di idee per un progetto di attraversamento stabile stradale e ferroviario dello Stretto*.

Legge n. 1158 del 17 dic. 1971, *Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il Continente*. Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 008 del 11 genn. 1972.

Decreto del presidente del Consiglio dei Ministri 10 apr. 1986, *Approvazione del Piano generale dei trasporti ai sensi della legge 15 giu. 1984, n. 245*. Pubblicato nella G.U. 15 mag. 1986, n. 111, Suppl. Ordinario.

Legge n. 109 del 11 febb. 1994 - *Legge quadro in materia di lavori pubblici*. Pubblicata sulla G.U. n. 41 del 19 febb. 1994 - Suppl. Ordinario n. 29.

Con decreto interministeriale n. 3437 del 27.12.85 viene poi assentita la concessione ed approvata e resa esecutiva la convenzione stipulata nella stessa data tra A.N.A.S., F.S. e Stretto di Messina per disciplinare l'affidamento dello studio di fattibilità e del progetto di massima dell'opera.

Voto del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici n. 220 del 10 ott. 1997. Pubblicato nella G. U. n. 205 del 01-09-1999.

Con direttiva del presidente del Consiglio dei Ministri del 23 genn. 1998 la Società Stretto di Messina è organismo di diritto pubblico ai sensi e per gli effetti di cui alle richiamate direttive di aggiudicazione degli appalti pubblici numeri 93/36/CEE, 93/37/CEE e 92/50/CEE.

Legge n. 443/2001, *Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*. Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 299 del 27 dic. 2001, Suppl. Ordinario n. 279.

Decreto legislativo n. 114 del 24 apr. 2003, *Modifiche ed integrazioni alla legge 17 dic. 1971, n. 1158, relativa alla realizzazione dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, a norma dell'articolo 14 della legge 1 ag. 2002, n. 166*. Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 23 mag. 2003 n. 118.

Deliberazione 1 ag. 2003 n. 66 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica. Primo programma delle opere strategiche - Legge n. 443/2001 - Ponte sullo Stretto di Messina. Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 257 del 5 nov. 2003.

Sentenza n. 303/2003 della Corte Costituzionale relativa ai ricorsi avanzati contro la "Legge Obiettivo" (443/01), dalla quale, attraverso il decreto legislativo 190/02, discende la delibera CIPE 1.08.2003.

Legge n. 11 del 5 Lug. 2004, *Provvedimenti per favorire in Sicilia il trasporto combinato "strada-mare" delle merci*. Pubblicata su G.U.R.S. n. 29 del 9 Lug. 2004.

Sentenza Consiglio di Stato IV n. 3917 del 22/7/2005 in merito alla legittimità VIA su progetto preliminare, per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, di cui alla delibera del CIPE 1° ag. 2003 n. 66

D.L. 163 del 12 apr. 2006, *Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*. Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 100 del 2 mag. 2006.

Legge 6 ag. 2008, n. 133, *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 giu. 2008, n. 112, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria*, art. 6. Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 195 del 21 ag. 2008 - Suppl. Ordinario n. 196.

6. Appendice

1. Cronologia

Anno	Evento	Note
250 a.C.	Lucio Cecilio Metello fa costruire un ponte galleggiante per portare a Roma il bottino della Prima guerra punica tra cui 140 elefanti.	
1085	Roberto il Guiscardo inizia le opere di costruzione di un Ponte sullo Stretto ma con la sua morte i lavori si arrestano.	
1866	S. Jacini, ministro dei Lavori pubblici, commissiona uno studio per verificare la fattibilità della costruzione di un ponte metallico che unisca Calabria e Sicilia.	Alfredo Cottrau, responsabile dello studio, dichiara che il ponte non è fattibile a causa della profondità delle acque, della forza delle correnti e dei venti.
1870	Un progetto di tunnel sottomarino viene presentato alla camera.	Il progetto Navone sarebbe costato 35 milioni e mezzo di lire dell'epoca e prevedeva la costruzione in soli 4 anni di un tunnel di 4 km a 33 metri sotto il livello del fondo marino.
1896	Le prime due navi traghetto, Scilla e Cariddi, entrano in servizio nello stretto.	Si tratta di piroscafi con propulsione a ruote, capaci di caricare circa 400 tonnellate.
1899	La Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia inaugura i servizi di traghettamento.	Nel 1905 verranno assorbiti dalle FS.
1941	Il Governo incarica Giuseppe Fini, direttore dell'Azienda autonoma stradale dello Stato, di studiare la fattibilità di un tunnel sottomarino.	Sopraggiunge la guerra e tutto si blocca.
1941	Progetto Sturiale Progetto Maiorana	Tunnel sottomarino a -30/40 metri sotto il fondale marino. Ponte galleggiante in acciaio.
1953	Viene istituito il "Comitato Siciliano per il Ponte di Messina"	La Camera di Commercio di Catania e quella di Messina propongono la costruzione di un Ponte sullo Stretto. L'ACAI presenta il progetto Steinman.

		Progetto Del Bosco Progetto Masi Progetto Tringali Progetto Palmieri/Steinman Progetto Russo
1955	Legge regionale 27 gennaio 1955 n. 2	Vengono stanziati 100 milioni per studi geologici e sondaggi meccanici sui fondali per valutare la fattibilità della costruzione di un ponte sospeso.
1955 ott.	Viene costituita a Palermo la società per azioni "Ponte di Messina".	Ne fanno parte la Ilva, la Montecatini, la Falk, l'Italcementi, la Terni, l'Ansaldo, la Dalmine...
1958	Il ministro dei Lavori Pubblici Togni istituisce una commissione per valutare la fattibilità dei progetti di costruzione del ponte.	La commissione riscontra nei progetti "notevoli deficienze di natura tecnica".
1961	Il P.R.G di Messina prevede la costruzione delle infrastrutture di raccordo con il Ponte sullo Stretto.	Il P.R.G. viene concepito con l'obiettivo di facilitare l'utilizzo del futuro ponte.
1965	Viene costituito il consorzio pubblico "Consorzio per il Ponte sullo Stretto di Messina".	Gli enti che fanno parte del consorzio sono i Comuni, le Provincie, le Camere di Commercio e i Nuclei industrializzati di Messina e di Reggio Calabria, il Comune di Villa S. Giovanni e i Consorzi per le autostrade Messina-Catania e Messina-Patti.
1968	Legge 23 marzo n. 344	L'ANAS viene autorizzata insieme all'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato a compiere gli studi necessari per la costruzione del ponte.
1968	Il Ministero del Bilancio e della Programmazione economica promuove il "Progetto 80".	Il "Progetto 80" propone la realizzazione di un attraversamento stabile sullo Stretto di Messina.
1969	L'ANAS in collaborazione con Ferrovie dello Stato bandisce il "Concorso Internazionale di idee per il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente".	Dopo due anni di valutazioni i progetti vincitori risultano 6 ex equo: 5 riguardano ponti sospesi ad una o più campate ed uno un tunnel flottante.
1971	La legge n. 1158 prevede la costituzione della società pubblica Stretto di Messina.	Una società di diritto privato a capitale pubblico sarà concessionaria per la progettazione, la realizzazione e la gestione del collegamento stabile sullo stretto (IRI 51%, Ferrovie dello Stato, ANAS, Regione Sicilia e Regione Calabria 49%).
1974	Il Parlamento Europeo adotta la	L'opera, nel quadro della politica regionale

	risoluzione del 4 giugno 1973 in cui l'opera viene dichiarata di interesse comunitario.	della Comunità servirà per alleviare la disoccupazione e le cause strutturali di sottosviluppo del Mezzogiorno d'Italia.
1975	L'ANAS incarica l'ing. Riccardo Morandi di predisporre un piano di ricerche preliminari e di prospettare alcune possibili soluzioni per l'attraversamento stabile.	I costi vengono stimati in 9 miliardi e 600 milioni. ANAS e Governo italiano decidono di chiedere un finanziamento della Comunità Europea.
1977	Il "Gruppo Ponte di Messina", costituito dalle maggiori industrie italiana, presenta i risultati degli studi di fattibilità.	La costruzione di un ponte sospeso con una sola campata di 3.400 metri è possibile, sicura e economicamente conveniente.
1977	Il Parlamento europeo approva una risoluzione diretta al Consiglio e alla Commissione della Cee.	La risoluzione prevede un intervento comunitario a favore del collegamento stabile Sicilia – Continente.
1978	Viene approvato il nuovo Piano regolatore Generale.	Il PRG non considera più fondamentale l'unificazione delle due sponde dello stretto, punta invece sull'equilibrio tra i diversi vettori operanti nello stretto.
1981	Nascita vera e propria della società pubblica Stretto di Messina.	Il Governo Cossiga nomina presidente della società l'avvocato Oscar Andò.
1985	Viene firmata la convenzione tra la Stretto di Messina SpA e ANAS e FS per disciplinare la concessione per la progettazione, la realizzazione e la gestione del collegamento stabile Sicilia – Continente.	
1986	Decreto del presidente del Consiglio 10.04.1986	Viene individuato il "Corridoio plurimodale tirrenico Ventimiglia-Trapani-Mazara del Vallo" come uno degli assi di comunicazione preminenti nel Mediterraneo. Il ponte è considerato nodo fondamentale del collegamento tra Europa centrale e Africa.
1986 giu.	La SdM presenta un nuovo studio di fattibilità su tre ipotesi di progetto: attraversamento sotterraneo, in mare, in aria.	Il ponte sospeso viene valutato come la soluzione tecnicamente più realizzabile ed economicamente conveniente.
1987	Scende in campo l'ENI.	Propone un progetto per l'attraversamento in mare mediante alveo con tubi flottanti trattenuti da blocchi di calcestruzzo posti sul fondo del mare.
1988	L'ANAS, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e le FS deli-	Anche il Governo si mostra favorevole per fattori di sicurezza, minori costi, ridotti tempi di

	berano in favore della soluzione ponte sospeso.	esecuzione, manutenzione facile ed economica.
1990	Il primo ministro G. Andreotti pone a capo della SdM SpA Antonio Calarco.	Calarco rimarrà alla guida della SdM sino al 2002.
1990	La SdM presenta lo Studio di Impatto Ambientale in conformità alle prescrizioni del D.P.C.M. 27.12.88.	
1991 febb.	Il presidente del Consiglio Massimo D'Alema, su richiesta del CIPE firma una delibera per la nomina di due advisor internazionali per la valutazione degli aspetti finanziari e ingegneristici dell'opera.	Gli advisor nominati sono le associazioni di imprese Steinman International - Gruppo Parsons Transportation Group, e Price Waterhouse Coopers Consulting, Price Waters Coopers UK, Sintra Srl, Net Engineering SpA e Certet-Bocconi. Costo dell'operazione: sette miliardi di lire.
1992	La SdM guidata da Calarco presenta il progetto di massima definitivo di un ponte sospeso.	Il progetto prevede la costruzione di un ponte sospeso a campata unica di 3300 metri, sorretto da due torri alte 376 metri e poste sulla terraferma. Il ponte sarà posto lungo l'asse più corto dello stretto: tra i laghi di Ganzirri in Sicilia e la località Cannitello a Nord di Punta Pezzo in Calabria.
1994 1995	FF.SS e ANAS completano l'esame tecnico del progetto di massima.	Viene concesso parere favorevole, ma viene anche richiesto l'approfondimento di alcuni aspetti tecnologici.
1996	Il ministro dei Lavori Pubblici A. Di Pietro inserisce il ponte come intervento prioritario sulla viabilità.	
1997	Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approva all'unanimità il progetto di massima e autorizza lo studio della progettazione esecutiva.	
1998	Il Parlamento impegna il Governo a trasmettere il progetto di massima al CIPE.	
1999 mag.	Il CIPE delibera che vengano indetti due bandi di gara pubblica.	Uno "per la definizione degli aspetti tecnici delle problematiche territoriali, ambientali, sociali, economiche e finanziarie" e l'altro "per approfondimenti su aspetti tecnici di carattere specialistico".
1999 ago.	Viene pubblicato il decreto del ministro dei Lavori Pubblici in-	Gli advisor avrebbero dovuto fornire al Governo gli elementi per la decisione definitiva sulla

	rente i criteri di redazione dei bandi di gara per l'individuazione degli advisor.	realizzazione dell'opera.
1999 ott.	Vengono pubblicati in Gazzetta Ufficiale i bandi di gara per la scelta degli advisor.	Il bando sulle problematiche territoriali, ambientali, sociali, economiche e finanziarie viene vinto dal Certet dell'Università Bocconi, Coopers & Lybrand, Pricewaterhouse Coopers, Sic e Sinora; quello sugli aspetti tecnici di carattere specialistico dalla Parsons Transportation Group con la controllata Steinman.
2000	Arriva il responso degli advisor.	L'opera è fattibile tecnicamente, ma vengono avanzate riserve circa l'impatto ambientale e la compatibilità economica.
2001	I ministri del Tesoro e dei Lavori pubblici illustrano le conclusioni degli advisor.	Il ponte viene considerato tecnicamente realizzabile, costerebbe 10.828 miliardi di euro, abbasserebbe il tempo di attraversamento da 2 ore a 45 minuti, ma il traffico atteso è modesto: a fronte di una capacità di 100 mila veicoli si prevede nel 2032 il passaggio di soli 18.500 veicoli. La ricaduta occupazionale è limitata, sarebbe invece notevole nella prospettiva multimodale. Effetti negativi si prevedono sull'avifauna e sull'ambiente anche in aree protette (ZPS e Riserva Naturale). I costi non sono ammortizzabili in 30 anni.
2001 apr.	Il Governo Amato si impegna a stanziare 4.600 miliardi per finanziare le "opere invariante", infrastrutture di accompagnamento al ponte.	I ministri del Tesoro e dei Lavori pubblici si impegnano a cercare entro 60 giorni 5.000 miliardi di investimenti privati. Gli altri 5.000 miliardi dovrebbero essere forniti dallo Stato.
2001 dic.	Il Parlamento approva la "Legge Obiettivo sulle Grandi Opere", n.443/2001.	
2002	Il primo ministro Berlusconi nomina Pietro Ciucci amministratore delegato della SdM.	Pietro Ciucci è anche a capo dell'ANAS, ciò lo pone in palese conflitto d'interessi.
2002 mag.	"Via libera" alla Legge Obiettivo	Berlusconi e il ministro delle Infrastrutture garantiscono che i lavori inizieranno nel 2004 e si concluderanno nel 2010. Appare anche la possibilità di usare i soldi dell'IRI in liquidazione.
2002 sett.	Viene approvata a Messina la Variante Generale al P.R.G. con decreto 686 del 2 settembre 2002.	La Variante tiene conto del progetto del ponte e delle opere di collegamento viario e ferroviario.
2003 genn.	Il Consiglio di Amministrazione della SdM approva il progetto	La documentazione viene inviata ai Ministeri competenti, alla Regione Sicilia e alla Regione

	preliminare corredato dallo Studio di Impatto Ambientale. Costo 4,6 miliardi di euro, coperto con un aumento di capitale della SdM di 2,5 miliardi di euro, grazie alla Fintecna SpA, il restante 60% dei capitali necessari sarebbero stati coperti da project financing. Il costo dei pedaggi viene mantenuto uguale ai traghetti.	Calabria. Così prende avvio la procedura prevista dalla Legge Obiettivo.
2003 mar.	Italia Nostra, Legambiente e WWF Italia annunciano un intervento alla Corte Costituzionale sulla legittimità della Legge Obiettivo e sulla mancata applicazione delle direttive europee 85/337 e 97/11.	La documentazione della SdM è carente: mancano considerazioni sugli 11 SIC e le 2 ZPS interessate, non considera le opere complementari, non localizza le aree di cantiere, sovrastima l'intensità dei flussi di traffico, annuncia nuova occupazione ma trascura la perdita di 764 posti di lavoro tra gli addetti ai traghetti.
2003 apr.	Il Consiglio dei Ministri approva il decreto legislativo che modifica ed integra la legge del 1971 sul Ponte sullo Stretto.	Il ponte diventa così un'“opera di preminente interesse nazionale anche ai fini comunitari”.
2003 giu.	La Commissione Speciale per la Valutazione di Impatto Ambientale del ministro dell'Ambiente esprime il suo parere favorevole sullo Studio di Impatto Ambientale.	Il SIA non convince comunque le associazioni ambientaliste e Mario Tozzi (Cnr) avanza dubbi sugli studi relativi agli impatti sismici.
2003 ago.	Il CIPE approva il progetto preliminare del ponte e dei suoi collegamenti.	Si tratta di un ponte sospeso a campata unica sorretto da due torri alte 383 metri e poste sulla terraferma. La tempistica prevede la gara nel 2003, i cantieri aperti nel 2005 e il completamento dei lavori nel 2011.
2003 sett.	Mauro Moretti, amministratore delegato della Rfi (società infrastrutture delle Ferrovie dello Stato), presenta all'assessore regionale siciliano ai trasporti il piano di investimenti per 16 miliardi.	Il piano prevede la linea ad alta velocità Catania-Palermo, raddoppio della linea Palermo-Messina, raddoppio linea Catania-Siracusa, linea veloce Siracusa-Ragusa-Gela, e nodi metropolitani di Palermo, Catania e Messina.
2003 nov.	La Commissione Europea esclude il ponte dalla “quick start list” dei progetti prioritari per la Rete Transeuropea di Trasporto (TEN).	Il ponte rimane comunque tra le 18 opere strategiche a livello europeo e fa parte del cosiddetto “Asse del Brennero” o “Asse Berlino-Palermo”.
2003 dic.	Le associazioni ambientaliste Comitato per la Bellezza, Italia Nostra, Legambiente, WWF e CESIA presentano ricorso al TAR	Le motivazioni del ricorso sono: violazione della normativa di tutela ambientale, carenze del progetto preliminare, problemi di ordine economico e funzionale, mancato coinvolgi-

	per richiedere l'annullamento della Delibera CIPE del 1 agosto 2003.	mento dei Comuni interessati.
2004 febb.	Il TAR respinge il ricorso delle associazioni ambientaliste sulla delibera del CIPE del 1 agosto 2003.	
2004 mar.	L'Europarlamento bocchia il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina. Punta invece sulle "autostrade del mare".	Il progetto non è più tra gli interventi prioritari delle reti di trasporto transeuropea. Si perde così il diritto al finanziamento europeo del 10% dell'importo complessivo.
2004 apr.	Il Governo e la SdM SpA pubblicano il bando di gara per la progettazione definitiva del ponte. Manca tuttavia una norma sul General Contractor.	Importo base d'asta 4,4 miliardi, tempo di esecuzione sei anni al netto dei tempi per le procedure di approvazione.
2004 apr.	L'Europarlamento torna sui suoi passi ed accetta il Ponte sullo Stretto nella lista dei grandi progetti da finanziare per le infrastrutture di trasporto.	Si riconquista il diritto al finanziamento europeo del 10% dell'intero importo del costo dell'opera.
2004 dic.	Marcia dello Stretto di Messina: associazioni, comitati, partiti, socialforum e sindacati manifestano contro la costruzione del ponte e per un diverso utilizzo dei fondi.	La manifestazione si ispira "ad un modello di società basato su principi ecosostenibili e solidali, e intende [...] difendere un luogo unico nella storia e nella cultura del Mediterraneo".
2005 mar.	Il Consiglio Comunale di Messina si schiera contro la costruzione del ponte.	A maggio anche la Giunta Regionale della Calabria si riserva di valutare "le forme più opportune per chiedere il blocco della fase esecutiva del progetto".
2005 lug.	La sentenza del Consiglio di Stato n. 3917 del 22 luglio 2005 ritiene legittima la delibera CIPE del 1 agosto 2003.	
2005 ago.	La SdM firma un protocollo di intesa con il Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose.	
2005 ott.	Consorzio di imprese guidato da Impregilo si aggiudica l'appalto per la costruzione del ponte.	La gara di appalto viene vinta per un totale di 3,9 miliardi di euro grazie ad un ribasso del 12,3% rispetto alla base d'asta ed ad una riduzione dei tempi da 78 a 70 mesi.
2005 ott.	La Commissione Europea valuta "non soddisfacente" lo studio di	Di nuovo in forse il finanziamento europeo, il Governo italiano dichiara che comunque andrà

	impatto ambientale della SdM.	avanti.
2006 genn.	Manifestazione contro la costruzione del Ponte di Messina.	Si chiede la sospensione della procedura fino alle elezioni politiche imminenti.
2006 mar.	La Società Stretto di Messina e il consorzio guidato da Impregilo firmano il contratto.	La firma del contratto avviene pochi giorni prima delle elezioni politiche. Secondo P. Ciucci, amministratore delegato di ANAS e della SdM, siamo giunti a “un punto di non ritorno”. La penale prevede un tetto massimo del 10% (390 milioni di euro) solo se la recessione dal contratto avviene a cantieri aperti. Se invece la sospensione avvenisse dopo l’approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE, la SdM sarebbe obbligata al pagamento delle spese sostenute dal consorzio guidato da Impregilo.
2006 ott.	La Camera approva la mozione di D. Franceschini che blocca l’iter progettuale del Ponte sullo Stretto.	L’opposizione alla costruzione del Ponte sullo Stretto era stato uno dei punti della campagna elettorale della coalizione di centro-sinistra.
2006 nov.	Il governatore S. Cuffaro offre alla SdM un progetto per realizzare il Ponte sullo Stretto con soli 1,5 miliardi che la Regione Siciliana stanzierebbe a fondo perduto.	
2007 ott.	Il 3 ottobre il presidente del Consiglio R. Prodi annuncia la chiusura della società SdM. L’11 ottobre la Commissione Bilancio del Senato approva la risoluzione secondo cui il Ponte sullo Stretto non si sarebbe fatto.	I fondi stanziati per il ponte saranno utilizzati per realizzare opere infrastrutturali e di riqualificazione ambientale nelle due regioni interessate: 432 milioni alla Calabria, 1.007 milioni alla Sicilia.
2007 ott.	I senatori dipietristi e del centro-destra bloccano al Senato l’emendamento con cui sinistra e verdi propongono lo scioglimento della società SdM.	Di Pietro giustifica la sua posizione, contraria allo schieramento del Governo Prodi di cui fa parte, sostenendo che non vuole caricare i contribuenti delle spese dovute alle penali: “io non voglio fare questo ponte ma non voglio sprecare altri soldi”.
2008 mag.	Dopo la caduta del Governo Prodi avvenuta il 24 gennaio, il Governo Berlusconi tramite il ministro delle Infrastrutture Matteoli annuncia la messa in cantiere dell’opera entro il 2009.	La società SdM c’è ancora, ma i fondi pubblici iniziali non sono più disponibili. R. Lombardo è favorevole anche se chiede un contestuale potenziamento delle altre infrastrutture di trasporto.
2008	P. Ciucci assicura che la posa della prima pietra avverrà entro la metà del 2010 e che l’opera verrà	Costo del progetto 6,1 miliardi di euro. Il finanziamento prevede il 40% da fondi pubblici e il 60% da recuperare sul mercato (project

	inaugurata nel 2016.	financing). Manca il progetto definitivo.
2008 giu.	Il Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo prevede la realizzazione del Ponte sullo Stretto.	Il Programma delle Infrastrutture Strategiche del 6° DPEF prevede un fondo di 174 miliardi di euro di cui 115 già deliberati dal CIPE.
2008 lugl.	I vertici della società SdM vengono riconfermati al fine di dare continuità al lavoro svolto.	Presidente: G. Zamberletti Amministratore delegato: P. Ciucci
2008 nov.	Nel piano anticrisi l'allegato infrastrutture del DPEF prevede per il triennio 2009-2011 44 miliardi per le opere pubbliche tra cui il Ponte sullo Stretto.	Il ponte gioverebbe inoltre di parte dei 16,6 miliardi garantiti dal successivo CIPE. L'opposizione critica l'origine dei fondi stanziati che provengono dal FAS (Fondo per le Aree Sottoutilizzate) e che quindi riguardano alcuni programmi già in corso.
2009 dic.	Avvio dei lavori del cantiere propeudeutico alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina	Si tratta della deviazione della linea ferroviaria tirrenica (lavori per 26 milioni di euro) in corrispondenza di Cannitello, area in cui sorgerà la torre calabra del ponte. In occasione dell'avvio del cantiere "Cannitello".
2010	La Corte dei Conti chiede al Governo e alla società Stretto di Messina di operare una costante valutazione e i profili di fattibilità tecnica dell'opera.	La relazione della magistratura contabile chiede anche di aggiornare "le stime di traffico che stanno alla base del disegno progettuale del Ponte sullo Stretto di Messina", verificare la "compatibilità ambientale" dell'opera e la "completezza delle modalità di imputazione nel bilancio dello Stato delle somme, già destinate all'intervento per il Ponte sullo Stretto di Messina e successivamente oggetto di riutilizzazione" ¹ . In sostanza la Corte dei Conti bacchetta il Governo: sull'utilità dell'opera, sulla logistica e sull'impatto ambientale del Ponte sullo Stretto, sottolineando che prima ancora dell'apertura dei cantieri il costo preventivato per l'opera è già lievitato di un miliardo e mezzo di euro.
2010 28 ag.	A Torre Faro, Messina	Nuova grande manifestazione organizzata dai cittadini e dalle associazioni ambientaliste.
2010 29 sett.	Camera deputati, premier Berlusconi	Entro dicembre pronto il progetto esecutivo del Ponte.

¹ AGI, 15 gennaio 2010.

2. I sostenitori del ponte

Anno	Soggetti	Posizione sostenuta
1876	G. Zanardelli (deputato)	“Sopra i flutti o sotto i flutti la Sicilia sia unita al continente”.
1942	B. Mussolini (presidente del Consiglio - dittatore)	“È tempo che finisca questa storia dell'isola: dopo la guerra, farò costruire un ponte tra il Continente e la Sicilia...”
1953	A. Germanà (Presidenza Regione Siciliana)	“La Regione Siciliana quanto prima stanzierà i fondi necessari [...] sarà una delle più importanti opere della tecnica edile moderna...”
1958	A. Repetto (economista) <i>Un ponte per l'economia siciliana</i>	Sostiene “l'indilazionabile necessità di un collegamento rapido, continuo e sicuro tra la Sicilia e il Continente” che avrebbe consentito “un processo di osmosi economica con il Continente”.
1971	O. Andò (senatore democristiano)	Il Ponte sullo Stretto è un'opera di “prevalente interesse nazionale”.
1976	G. D. Gilardini (consigliere delegato del Gruppo Ponte di Messina in rappresentanza della FIAT)	Il ponte avrebbe fatto del territorio dello stretto il polo di espansione economica che mancava all'Italia meridionale.
1984	C. Signorile (ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno)	“Il ponte si farà entro il '94”.
1985	B. Craxi (presidente del consiglio)	Nel 1989 prenderanno avvio i lavori. Nel 1995 il ponte sarà pronto. Un'opera “da primato mondiale”.
1985	R. Prodi ² (presidente IRI)	“Si deve fare perchè l'Italia si accorcerebbe di 240 chilometri, tanto è il tempo necessario oggi per traghettare”.
1998	Studio economico di Mediocredito	“Il ponte ha un'elevata capacità di autofinanziamento”.
2001	G. Fontana (direttore generale dei Lavori pubblici), F. Barca (consulente del Tesoro)	Gli advisor hanno sottostimato le ricadute positive.
2001	N. Calarco (presidente della SdM)	“Se la mafia è in grado di costruire il Ponte sullo Stretto, benvenuta mafia”.
2002	P. Lunardi (ministro delle Infrastrutture)	“Il ponte avrà una valenza come il Colosseo e le Piramidi”.

² Più avanti, nel 2006 il programma politico con cui Prodi guida lo schieramento di centro sinistra non prevede la costruzione del ponte, ma al contrario lo stop dell'iter procedurale intrapreso dai precedenti governi.

2002	P. Ciucci (amministratore delegato della SdM)	Gli spostamenti tettonici analizzati dall'Enea (Antonioli, Labini, Ferranti) non creeranno problemi al ponte perchè è in grado di assorbire oscillazioni fino a 6,80 metri.
2003	P. Ciucci	“Per investimenti di questo tipo [...] il grado di incertezza è una componente non eliminabile”. Ci saranno incredibili benefici economici pari al 41/47% dell'investimento attraverso “la ricaduta economica del moltiplicatore applicato al livello di spesa complessivo. E poi si attiveranno per effetto volano anche tutte le attività non strettamente collegate al ponte”.
2005	G. Vaciago (economista)	Il ponte ha valore simbolico-monumentale, come le Piramidi e il Colosseo sarebbe una grande opera capace di “scandire le epoche”, in questi casi non si deve decidere sulla base delle previsioni economiche. Serve anche a contrastare il “benaltrismo”, “una malattia politica [...] che consiste nell'indicare sempre alternative migliori”. Può far divenire il territorio attraente per gli investitori.
2005	S. Berlusconi (presidente del consiglio)	“Così si potrà andare in Italia dalla 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”.
2005	P. Busetta (economista) <i>Un collegamento per lo sviluppo: le ragioni del sì per il ponte sullo stretto</i>	Il Ponte è una costruzione strategica (Corridoio 1 – Berlino/Palermo) che non solo eviterà la marginalizzazione del Meridione d'Europa, ma stimolerà l'allargamento dell'Europa verso sud. La dimensione mediterranea può fare recuperare all'Italia “quella centralità perduta ormai da anni”.
2005	F. Quilici (documentarista)	“É identica vicenda di tutti i popoli di tutte le culture, di tutte le età, il ‘costruire ponti’, perchè questo significa collegarsi, conoscersi, unirsi, progredire. Di conseguenza chi è contro un ponte, è contro l'idea più nobile del progresso: quella di creare un mondo nel quale si sia tutti ‘vicini’”.
2006	A. Lina (Amministratore delegato di Impregilo)	Il progetto rappresenta un'importante opportunità di sviluppo infrastrutturale e di crescita occupazionale, ed anche una straordinaria occasione per riaffermare le grandi capacità e competenze dell'ingegneria italiana.

2006	G. Micciché ³	La Sicilia può fare il ponte con le sole sue forze.
	R. Castelli (viceministro delle Infrastrutture)	“Dico di sì, ma a patto che non saltino le opere del Nord”.
2008	A. Matteoli (ministro di Trasporti e Infrastrutture) ⁴	Definisce il ponte “un’opera prioritaria” che “rilancerà tutto il Sud”.

3. I sostenitori del No al ponte

Anno	Soggetti	Posizione sostenuta
1953	R. Alliata, (Ferrovie dello Stato)	L’idea del ponte contiene “incognite paurose” risolte dai tecnici “con troppa sicurezza”. Meglio il doppio binario.
1961	Fondazione Lerici / Ing Beneo	Gli studi geologici provano che le proprietà meccaniche dei fondali dello stretto sono scadenti.
1977	P. Mattarella (assessore alla presidenza della Regione Siciliana)	Non nega i grossi vantaggi legati alla costruzione del ponte, ma si mostra “perplesso di fronte alla possibilità di far gravare il costo della costruzione sulla finanza pubblica”.
1992	C. Lavezzari (presidente di Iritecna, società IRI di maggioranza nella SdM)	Non è un’opera urgente.
1994	G. Micciché (sottosegretario ai Trasporti)	Sostiene che a causa dei costi troppo elevati il ponte non si potrà costruire e che invece è meglio investire nelle autostrade del mare.
1994	A. Matteoli (ministro dell’Ambiente)	“Non mi sono mai affezionato all’idea della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina; nei programmi del Ministero dell’Ambiente non c’è l’esame di questo progetto e io vedo la cosa molto fumosa”.
1994	M. Pannella (partito Radicale)	“Un esempio di sviluppo autodistruttivo e simbolo di una sottocultura missina e palazzinara”.
1994	V. Sgarbi (critico d’arte)	“È più importante ricostruire la Torre di

³ G. Micciché nel 1994 in qualità di sottosegretario ai Trasporti ha sostenuto una posizione politica differente: meglio investire nelle autostrade del mare piuttosto che costruire un’opera tanto costosa come il Ponte sullo stretto.

⁴ A. Matteoli nel 1994 da ministro dell’Ambiente ha sostenuto posizioni differenti in merito alla necessità della costruzione di un ponte sullo stretto di Messina.

		Pavia”.
1998	Comitato “Tra Scilla e Cariddi” composto da Verdi, Legambiente, WWF e numerosi tecnici e accademici illustri	Vuole evitare la distruzione di un ecosistema unico nel Mediterraneo, produce studi e documentazioni per sostenere un appello all’UNESCO per l’inserimento dello Stretto di Messina tra i Patrimoni dell’Umanità.
2000	W. Bordon (ministro dell’Ambiente)	Il Ponte sullo Stretto sarebbe “una gigantesca opera inutile”.
2000	G. Mattioli (ministro delle Politiche comunitarie)	Senza un via libera sull’impatto ambientale non è possibile giudicare positivamente la costruzione del ponte.
2002	E. Realacci (Legambiente)	È un’opera inutile per via del traffico in diminuzione, appare più importante affrontare le carenze infrastrutturali di base del territorio (acqua, servizi pubblici, rete ferroviaria).
2002 (lug.)	Esce <i>Il ponte insostenibile</i> , libro studio di ambientalisti e verdi.	
2002	Marco Ponti (economista dei trasporti)	“L’indicatore di convenienza economica è fortemente negativo” quindi “il Ponte sullo Stretto non genera benefici sufficienti per chi lo utilizzerà, a fronte dei costi da sostenere per realizzarlo”. Il traffico è in diminuzione e i passeggeri di lunga distanza preferiscono l’aereo, quelli di corta distanza il traghetto. Il <i>project financing</i> in questo caso è fasullo perché in caso di bassi volumi di traffico interverrà lo Stato. Per la collettività sarebbe meglio che l’erogazione di fondi pubblici venisse limitata più possibile.
2002	A. Ziparo (pianificatore ambientale)	Nel suo libro <i>L’insostenibile leggerezza del ponte</i> avanza forti critiche allo Studio di Impatto Ambientale presentato dalla società concessionaria. Sottolinea anche “le trasformazioni paesaggistiche e percettive dello Stretto di Messina”.
2002	G. Mattioli (ecologista)	L’unica reale motivazione a favore della “soluzione ponte” è che essa “è superiore a quella multimodale sul piano della visibilità istituzionale e dell’immagine del Mezzogiorno”, come sostiene l’advisor.
2003 genn.	M. Centorrino (economista)	Il progetto lascia “indeterminati almeno tre aspetti fondamentali nell’impostazione di una stima a supporto dell’accertamento

		della redditività dell'opera": quali soci aumenteranno il capitale della SdM, la partecipazione privata, i lavoratori e il servizio di traghettamento.
2003 genn.	A. Donati (Capogruppo Verdi-Ulivo in Commissione Lavori pubblici)	Critica il ponte per il pesante impatto ambientale, l'incertezza sui volumi del traffico, la debolezza finanziaria, la disattenzione rispetto al rischio sismico e dichiara che è falso sostenere che il ponte sarà a costo zero perchè si utilizzeranno i fondi dell'IRI, in quanto sono soldi pubblici.
2003	S. Riggio (Ecologo)	"[...] il Ponte di Messina resta un grande imbroglio [...] che avrà il potere di distruggere il tessuto urbano di una città e di escludere la messa in cantiere di opere veramente utili ma certamente meno spettacolari e meno appetibili per i detentori del potere e delle risorse economiche".
2003	G. Sartori (politologo)	"Il Governo punta su opere faraoniche come il Ponte sullo Stretto di Messina [ma] non si cura di dissetare persone e terre".
2003	M. Scalia (leader di Movimento Ecologista)	"Un ponte senza fondamenta per l'impatto ambientale su un ecosistema delicato ed unico, per i rischi sismici, per costi esorbitanti rispetto ai benefici.
2004	Legambiente	Critica le soluzioni finanziarie indicate nella convenzione tra Governo e la SdM, soprattutto l'esborso previsto a carico di Rfi (infrastrutture delle Ferrovie dello Stato) e denuncia che l'opera sarebbe stata costruita interamente grazie a risorse pubbliche.
2005	A. Gibelli (capogruppo della Lega nella Commissione Trasporti della Camera)	Il Ponte sullo Stretto è un'opera "vergognosa e dispendiosa", "inutile da tutti i punti di vista".
2005	E. Maiorca (subacqueo)	"Stiamo andando verso il tramonto della civiltà dell'etica e dell'estetica, e la costruzione del ponte accelererà la fine di questa civiltà".
2005	V. Feltri (opinionista)	"Il ponte ha disgustato l'elettorato di destra, è stato un flop; i messinesi non sanno che farsene e sospettano che l'enorme investimento irrobustisca la mafia degli appalti...".
2006	N. Vendola	"Non serve a unire due coste, ma due cosche"

2007	O. Pieroni (sociologo dell'ambiente) e A. Ziparo (pianificatore ambientale)	Bisogna liberarsi dell'idea dello stretto "come grande e moderna area metropolitana", concetto ormai "fallito e superato" nell'ambito delle politiche di sviluppo territoriale. Al contrario "l'area dello stretto può imporsi nel terzo millennio quale grande spazio di sostenibilità[...], come <i>rete di luoghi</i> ricchi di senso, come " <i>giardino mediterraneo</i> " da rivitalizzare". L'opera non contribuirebbe allo sviluppo di "una cultura della prevenzione", al contrario accentuerebbe "sindromi fatalistiche o di incosciente onnipotenza e rimozione del rischio".
2007	C. Scarpa (designer)	La società SdM è un "carrozzone", "serve solo a mettere insieme il progetto".
2008	R. Calzona <i>La ricerca non ha fine. Il Ponte sullo Stretto.</i>	Il ponte potrebbe non stare in piedi a causa del suo stesso eccessivo peso. Non c'è prova della resistenza dei materiali.

4. Le motivazioni pro e contro a confronto

Motivi del sì	Motivi del no
È tecnicamente fattibile	La tenuta nel tempo è a rischio per fenomeni geotettonici e sismici
Gioverebbe al Meridione d'Italia	Modificherebbe la percezione di un luogo – nodo di culture mitologiche – che storicamente ha una grande forza evocativa
Rappresenterebbe un monumento, un simbolo	Impatto ambientale: a rischio la conservazione di ambienti umidi, marini e costieri eccezionali
Darebbe impulso all'economia del Meridione dando stimolo alla produzione agricola e industriale	Baricentro di un importante sistema di aree protette: Nebrodi, Aspromonte, Etna, Alcantara, Eolie, Isola Bella e RNO Laguna di Capo Peloro
Maggiore facilità di trasporto	Rappresenta un punto di transito fondamentale per le migrazioni di numerose specie
Rappresenterebbe un potente volano per lo sviluppo del settore turistico	Scarsa ricaduta occupazionale
Sfaterebbe la visione di un'Italia in perenne ritardo e inconcludente	Insostenibilità economica: più di cento anni il tempo stimato dell'ammortamento finanziario. Inoltre l'investimento graverebbe tutto sullo Stato non riuscendo ad attrarre investitori privati

Concluderebbe uno degli assi di comunicazione strategici per l'Europa	Inadeguatezza del sistema dei trasporti nelle regioni interessate, è urgente potenziare e modernizzare la rete ferroviaria, navale e stradale di Sicilia e Calabria (in Sicilia la velocità commerciale sulla rete ferroviaria è di 24 Km/h)
Rottura dell'isolamento fisico e culturale della Sicilia	Non cambierebbero in modo rilevante i tempi di attraversamento dello stretto
Forte ricaduta positiva in termini di investimento	Rappresenta una mera operazione di immagine
Creazione di una area metropolitana Messina-Reggio Calabria	Bisogna puntare sulla diversificazione di modi, mezzi e vie di comunicazione tra Sicilia e Continente
Forte ricaduta produttiva in fase di costruzione con impiego di notevole manodopera (40.000 unità)	Elevati rischi di infiltrazioni mafiose negli appalti
Rappresenta l'elemento centrale della più importante città-regione del Mediterraneo	Valutazione Ambientale Strategica e Ambientale superficiali e lacunose
Il ponte è considerato nodo fondamentale del collegamento tra Europa centrale e Africa, uno degli assi di comunicazione preminenti nel Mediterraneo	Soluzione alternativa: potenziare la multimodalità, realizzando un sistema integrato basato su una rete infrastrutturale e il miglioramento dell'intera rete dei trasporti in Sicilia e in Calabria
Eliminerà una strozzatura lungo uno degli assi di comunicazione più importanti per l'Europa e i suoi collegamenti con Africa e Medio Oriente. Contribuirebbe a spostare il baricentro dell'Europa più a Sud	Potrebbe frenare lo sviluppo di un sistema di trasporto merci sostenibile privilegiando la gomma, al contrario di quanto concepito nel Libro Bianco della Commissione della Comunità Europea
La costruzione del ponte è strettamente collegata ad un piano infrastrutturale stradale, ferroviario e marittimo più ampio per la Sicilia e per la Calabria	Rappresenta un modo di pensare antiquato e non è appoggiato dalle comunità e dagli enti locali. Bisogna puntare invece sull'idea di grande spazio per la sostenibilità, che diffonda la cultura della prevenzione e della cura.

www.francoangeli.it

Un patrimonio sempre aggiornato di conoscenze e nuovi servizi.
Facile e intuitivo nelle ricerche. Veloce da interrogare.
Modalità intelligenti di selezione e di fruizione.
A servizio di docenti, studenti, professionisti.

Ricerche semplici e complete

Filtri semantici

Possibilità di scegliere il "livello" (textbook, ricerca, guida per professional...)

Argomenti chiave

Sintesi veloci

Suggerimenti ragionati e pertinenti

Acquisti sicuri

Descrizioni approfondite

FrancoAngeli
La passione per le conoscenze