

## **Il mito del Ponte sullo Stretto.**

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 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.

"E' 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.<sup>1</sup>

"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 geotecnica della Sapienza di Roma, cui prima l'Anas (1986) poi il governo (2002) hanno affidato la presidenza del comitato tecnico-scientifico per la verifica della fattibilità del ponte, ritiene che il manufatto, così come è stato progettato, sia inostenibile. "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."<sup>2</sup>

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.

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 dei cieli 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 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

---

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> il manifesto del 07 marzo 2009 pagina 11

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. Il mito non interpreta la realtà né la descrive ma, piuttosto, la rappresenta. Per la 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. Ma il mito non interpreta la realtà né la descrive ma, piuttosto, la rappresenta. Così 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 a 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 e fondamento culturale - di Scilla e Cariddi, 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”? Il ponte oggi è simbolo retorico di una non moderna idea 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 l'anima dei meridionali. 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.

E' 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.

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 rispecchierà 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 riconosce 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 che sia capace di coniugare ragione ed emozione.

Oswaldo Pieroni  
Ordinario di Sociologia dell'Ambiente  
Università della Calabria