

Il Ponte senza fondo

di Attilio Bolzoni

Ringraziamo il grande inviato Attilio Bolzoni per aver scritto per noi un articolo sulla scandalosa storia di una delle “grandi opere” per eccellenza, il Ponte sullo Stretto di Messina, una battaglia che Italia Nostra porta avanti da molti anni

Per arrivare giù in Sicilia manca ancora tanto. Bisogna infilarsi in un incubo che non finisce mai e poi aspettare, aspettare cinque anni, dieci, vent’anni o forse aspettare per sempre. Dentro uno sterminato cantiere fantasma e sulla riva del mare dove c’è un Ponte fatto di cartapesta. Per arrivare giù in Sicilia bisogna percorrere un sentiero – la chiamano autostrada – che per alcuni è diventato il corpo di reato più lungo del mondo: 444 chilometri di estorsioni e truffe, di appalti pilotati e appetiti mafiosi. È la Salerno-Reggio Calabria, eterna incompiuta dell’Italia che non cambia mai. Si alternano i governi, si incrociano le promesse di premier e ministri dei lavori pubblici ma l’«asse di comunicazione» che congiunge il nostro Sud è sempre lì, malmesso e in rifacimento perenne, a due corsie e mezzo che scende faticosamente dal 1966 (anno dell’inaugurazione del primo tratto fino a Lagonegro) per far ingrassare grandi imprese e piccoli boss, tangenti e betoniere, betoniere e tangenti fino a quando dietro una curva all’improvviso appare la Sicilia.

In lontananza si scorge un traliccio, sotto luccicano i laghetti di Ganzirri. È proprio in quel punto che qualcuno vorrebbe alzare il primo dei piloni per sostenere «l’ottava meraviglia del mondo», un’opera che semmai si farà – ma si farà? – scavalcherebbe il mare e soprattutto il mito. È da una ventina di secoli che qualcuno insegue il sogno – il primo è stato il console Lucio Cecilio Metello, che dalla Sicilia voleva trasportare a Roma gli elefanti catturati ad Asdrubale nella Prima guerra punica – di far toccare Scilla e Cariddi. È passato tanto tempo ma, fra le due sponde, ci sono sempre e solo i ferry boat. Epoca dopo epoca, il Ponte è rimasto un miraggio e l’isola è rimasta un’isola.

Però c’è sempre chi se lo immagina lì, a due o tre arcate nel suo slancio verso Messina. E lo disegna e lo ritocca, lo progetta e lo riprogetta nonostante geologi ed esperti sconsiglino la sua realizzazione per quella terra che balla sempre fra la Sicilia e il Continente. È quarant’anni che studiano per averlo grande, imponente, irraggiungibile. È quarant’anni che spendono e spandono per idearlo sempre più bello. È quarant’anni che hanno trasformato il Ponte in un pozzo senza fondo. Che ingoia denaro pubblico e che sforna montagne di carte (il progetto originario, chiuso in un baule, pesa 120 chili), che distribuisce consulenze e commissiona inutili e costosissime indagini. Sull’«impatto emotivo» delle popolazioni indigene. Sulle «caratteristiche chimico-fisiche delle acque

dello Stretto». Sulle planate e sulle picchiate dei falchi. Dai consoli romani alla «Stretto di Messina spa», la benemerita società che vuole a tutti i costi l'Italia unita.

Nata nel 1981 – ma già dieci anni prima la legge 1158 ne aveva previsto la sua costituzione – la «Stretto di Messina spa» è diventata il motore della grande impresa e anche il bancomat per spese folli. Un esercito di impiegati e di dirigenti (25 in tutto trent'anni fa, erano arrivati a 102 nel 2006), costi che sono lievitati stagione dopo stagione per produrre progetti e sempre solo progetti, uno spreco di soldi senza fine. Quando nel 2006 il governo Prodi cancella «la priorità del Ponte» la società apre subito due Infopoint, uno a Villa San Giovanni e l'altro a Messina, per informare i cittadini di passaggio che i lavori sarebbero iniziati entro il 2007 e sarebbero finiti nei primi mesi del 2012. Quando nel giugno del 2011 la Ue ha eliminato dai suoi piani strategici l'opera, la Regione Calabria prepara subito il bando per assumere – con uno stanziamento di 454 mila euro – otto «tecnici» che dovrebbero formare gli operai che prima o poi lavoreranno alla costruzione del Ponte. Stanno pensando pure di ingaggiare al più presto anche «alcuni addetti alla manutenzione». Già pensano alla salsedine che aggredirà i piloni o i binari dei treni. C'è il nulla e hanno già speso – ma questa è solo la cifra ufficiale dichiarata dalla «Stretto di Messina spa» – 283 milioni di euro. C'è il niente e hanno già annunciato espropri da una parte e dall'altra dello Stretto.

È la favola del Ponte che non c'è. Una leggenda. Promesso da tanti. E promesso anche da loro. Benito Mussolini, 1942: «È tempo che finisca questa storia dell'isola: dopo la guerra farò costruire un ponte fra il Continente e la Sicilia». Bettino Craxi, 1985: «Nel 1989 prenderanno via i lavori: nel 1995 il Ponte sarà pronto e sarà un'opera da prima mondiale». Silvio Berlusconi, 2005: «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».