

IL PONTE SULLO STRETTO E DINTORNI

Ricordi personali legati in qualche modo a quest'opera colossale

Lettura sconsigliata a chi, in età, non ricorda nulla di umano o divertente che abbia arricchito la sua attività professionale. Parimenti poco comprensibile ai più giovani, che possono irridere al malcelato sentimentalismo che trapela da essa, in quanto non hanno ancora nulla da rimpiangere.

Correva l'anno di grazia 1960. Le acque dello Stretto di Messina, leggermente increspate, luccicavano con il loro blu intenso sotto un sole novembrino. Meno di quarantotto ore prima avevo dato l'esame, sostenuto al Politecnico di Milano, con cui lo Stato mi autorizzava ad esercitare la professione di ingegnere, ed ero arrivato a Reggio sbalottato nei treni lumaca sui quali lo stesso Stato generosamente offriva il biglietto di terza classe a chi andava a servire la Patria.

Acque cristalline, in cui ancora saltavano i pescispada, che anticipavano gli azzurri cangianti del mare che avrei costeggiato fino a Trapani, per iniziare i miei diciotto mesi di naja. A terra, eucalipti e carrubi, e siepi di agavi, da cui grossi steli alzavano al cielo corone di candide campanule, a bordare scarpate colorate di ocra.

Venti anni dopo mi trovavo sullo stesso traghetto: il mare, un tappeto multicolore di rifiuti e cartacce, con rivoltanti macchie di catrame. Ancora oggi sono incerto se incolpare i passeggeri imbarcati, o le discariche abusive a sud di Messina. O entrambi, per suddividere equamente la colpa.

* * *



A metà circa degli anni '70. Solingo me ne andavo, al volante di un'auto a noleggio, da Napoli a Matera. A Battipaglia, uscito dall'Autostrada del Sole, avevo imboccato la Basentana, che mi avrebbe portato alla lontana destinazione attraversando le terre che avevano ispirato *Dio si è fermato a Eboli* a Carlo Levi, là confinato come sospetto di antifascismo.

Chilometri avanti, avevo notato un cartellone datato che ricordava la costruzione del ponte che collegava la strada

statale a Potenza, i funzionari degli Enti che l'avevano finanziato, l'impresa che l'aveva realizzato e Musmeci, il progettista dell'opera. Curioso, ero sceso verso l'avvallamento che il ponte attraversa. Avevo visto una massiccia struttura difficile da descrivere che sosteneva l'impalcato su peduncoli inaspettatamente sottili. La mia considerazione: "Il Sud riserva sempre delle sorprese, ma che

abbiano avuto la fantasia di andare a cercare un progettista in Giappone per una cosa del genere, questo mi sbalordisce!”

Roma, quindici giorni dopo. Per incontrare il professor Rio, titolare della cattedra di Chimica Applicata, fatta un'ossequiosa visita al Mosè nella Basilica di San Pietro in Vincoli, mi ero infilato nei meandri della Sapienza, a poco più di due passi.

Insieme, dovevamo andare a trovare un architetto, per risolvere un minuscolo ma delicato problema strutturale e nello stesso tempo trovare una qualche singolare applicazione per il PIC (polymer impregnated concrete), che Rio stava sviluppando nel laboratorio dell'Italcementi di Colferro. Mi aveva anche detto chi avremmo incontrato, in via Colli della Farnesina; nel frastuono del traffico non avevo ben capito, ma non me n'ero preoccupato.

Lo studio. Grandi vetrate su verdi ondulazioni, pochi tavoli da disegno posizionati, sembrava a casaccio, fra gli ingombranti contenitori dei lucidi, un imponente pianoforte a coda, schermi e tastiera di una stazione di calcolo, con la stampante usata in quegli anni.

Alle pareti avevo notato tre gigantografie in bianco e nero che subitamente avevano richiamato al mio occhio scalfato gli stacchi dalle fondazioni e due pile del Ponte di Potenza. Impulsivo, *com' i' sono e fui*, come avrebbe detto Cecco Angiolieri, mi era scappato di bocca:

“Come sono capitate qui le foto di quell'obbr...”. Non mi arrestato in tempo per impedire a Sergio Musmeci di capire. Un attimo di silenzio, poi una gran risata di Sergio mi aveva tolto d'imbarazzo: “Quel ponte l'ho progettato io!”

In quello stesso momento siamo diventati amici, io e Sergio: io maldestro e lui tollerante. Lui un astro invidiato dell'élite scientifica della capitale, io uno sconosciuto ingegnere sceso a Roma dalle valli orobiche.

Mi ha mostrato qualche tavola progettuale. Quello che avevo visto dal basso, era il leggero guscio delle strutture cave, in cui correvano le linee di forza che scaricavano a terra i carichi dell'impalcato stradale. Il guscio di un uovo, per intenderci.

“Non sei il primo che mi ha criticato, te lo assicuro ... anche se non l'hanno fatto di fronte a me.” In effetti, una soluzione così “intuitiva” non era e non è menzionata in nessun testo di tecnica delle costruzioni.

Sergio cercava qualcuno che lo aiutasse a realizzare materialmente delle sculture che aveva ideato per una mostra personale in piazza San Salvatore in Lauro, accosto alla chiesa racchiusa fra ponteggi e teli di plastica per il restauro delle facciate, nell' antico quartiere di Roma che al di là del Tevere guarda Castel Sant'Angelo. Simili a solidi cristallini, formati da poliedri elementari identici fra loro, accostati nello spazio in reticoli, modificabili - aggiungendo o togliendo elementi di bordo - per adeguarsi a impulsi estetici dell'ideatore durante la loro concretizzazione. Un dentro e un fuori: all'esterno il vuoto, all'interno il reticolo degli spigoli dei poliedri accostati, a loro volta delimitanti spazi di vuoto. Ancora, all'interno dei vari reticoli, per dare al pubblico una più immediata comprensione visiva, Sergio aveva “materializzato” un cristallo elementare, dandogli corpo con piccole lastre traslucide rosse o azzurre, ancorate agli spigoli del poliedro dalla cui ripetuta duplicazione le singolari sculture avevano preso forma.

Più facile a dirsi che a farsi.

I reticoli sarebbero stati realizzati assemblando elementi in PIC bruno, la cui costruzione - scelto il materiale - aveva richiesto più pazienza che ingegno.

Qualche anno dopo, l'idea era stata rispolverata come simbolo di una mostra in cima all'Aventino, in cui i cementieri di varie nazioni espongono quello che ritenevano fosse stato realizzato da loro come "Arte e calcestruzzo". Non è che ci fosse da commuoversi, come di fronte alla pietà di Michelangelo, ma l'iniziativa era stata piuttosto interessante.

Inoltre, per gli innamorati che salivano sull'Aventino, a guardare le chiese dove si sarebbero sposati, coppie mature che lì avevano fatto il loro giuramento e i non pochi turisti, il trovare un portone aperto come quello che portava alla mostra, nella grande corte interna con il parapetto opposto all'entrata su cui sedersi, da cui guardare in basso uno spicchio di Roma e San Pietro che sembrava a due passi, era un'occasione che non potevano perdere. Così, c'era stata anche una discreta affluenza di pubblico.

La nostra struttura era abbastanza imponente, posta fuor dall'ingresso come specchietto per attirare le allodole. Larga i due metri e mezzo del pianale di un camion, più di sei metri nell'altro verso, per poter essere trasportata poggiava con i vertici di alcuni poliedri su un traliccio di robuste putrelle. Ai vertici di ogni poliedro, al nodo di connessione con i suoi simili, si innestavano gli elementi che ne delimitavano le facce ideali.

Questi elementi, la parte materica della scultura, erano realizzati in un PIC di cemento bianco e inerti tratti da residui della lavorazione del marmo di Carrara. La loro "corteccia": sei elementi triangolari formanti due cappelli a tre punte che si incastravano fra loro, uno dall'alto e uno dal basso, ruotando, come geometria insegna, l'uno rispetto all'altro di 120 gradi. Per pura curiosità: la sezione centrale di questo solido cavo diventava un esagono regolare con i sei lati uguali.

Zenaide Musmeci si era divertita a fare il modellino con stecchetti di balsa, a me era toccato l'umile onere di assemblare la struttura in scala reale, armarla con barre d'acciaio filettate connesse fra loro in corrispondenza di ogni vertice, stabilizzarla a ogni semipiano con i getti di completamento nel suo geminare. Non volevo che andasse a pezzi durante la realizzazione, o durante i successivi trasporti che avrebbe poi affrontato nella sua travagliata esistenza.

Come segno della sua gratitudine, Zenaide mi aveva regalato il disegno di un suo figlio, ricercatore all'ENEA, che, in nitido inchiostro di china, riproduceva un imponente deposito di rottami: automobili sfasciate, jeep, un carro armato e altri residuati bellici accatastati fra loro.

L'opera spiccava nel libro dedicato alla mostra, io ho sempre tenuto la sua gigantografia in bianco e nero appesa ad una parete del mio ufficio. Così come conservavo la pubblicazione fatta dall'Ordine degli Architetti di Roma per la mostra di San Salvatore In Lauro, o il volume di quella sull'Aventino. Tutto è andato perduto durante vari traslochi, o giace in un angolo sconosciuto di un qualche deposito. *Sic transit gloria mundi.*

* * *

Roma, primi anni '80 . Con Antonio Michetti ero a cena da Carlo Menta, nel ristorante in piazza Giuditta Tavani Arquati, dirimpetto al muro cieco del liceo ebraico in Trastevere. Giuditta, l'eroina che era stata l'ultima donna uccisa - nel 1867 - dagli zuavi delle truppe papaline, in un lanificio del quartiere dove si era asserragliata con altri patrioti che speravano in Garibaldi giunto a Villa Glori.

Il Carlo Menta conservava l'aspetto di una vera trattoria romana, prima di diventare un ristorante à la page, ammorbidito da luci diffuse e dai suoni melodici di un pianoforte. Si beveva bene e si mangiava ancor meglio.

Lì Antonio era di casa, e ci andavamo spesso, quando mi capitava di dormire a Roma. Si faceva riservare un gran tavolo, sulla cui tovaglia di carta, con una gigantesca matita dalla tenera mina, faceva schizzi per illustrare una piacevole lezione a mio beneficio - si trattasse di Vitruvio, della volta del Pantheon, o della composizione degli ottoni delle valvole dei condotti degli antichi calidari romani, ripresa tal quale dalle norme attuali - intramezzandola con argute osservazioni che facevano affiorare la sua vasta cultura.

Dando per scontato che io conoscessi la lunga storia del ponte, su cui mi sarei documentato molto più tardi, commentava una sera il progetto di Sergio Musmeci, che aveva partecipato e vinto uno dei sei primi premi ex aequo, fra i 143 presentati da gruppi italiani e stranieri, al concorso di idee indetto nel '69 dalla concessionaria "Ponte di Messina S.p.A." partecipata per il 51% da Italtat e IRI, per il restante 49% da FS, ANAS, Regione Sicilia e Regione Calabria.

Speravamo entrambi che finalmente si arrivasse alla realizzazione di quest'opera, cui ambiva già il Re delle due Sicilie Ferdinando di Borbone, e che, per sollecitarla, nel 1876 la voce dell'onorevole bresciano Giuseppe Zanardelli aveva fatto risuonare nell'aula del Parlamento dell'ampliato Regno d'Italia: "Sopra i flutti o sotto i flutti la Sicilia sia unita al continente".

Erano nati vari progetti di gallerie scavate sotto lo Stretto, più lunghe o più corte, in base all'interpretazione che il progettista dava alla geologia dei suoli da attraversare, per giungere alla soluzione che prevedeva un grande tubo che galleggiava, immerso nelle acque, destinato al transito stradale e ferroviario. Era denominato il ponte di Archimede, non perché avesse a che fare con gli specchi ustori, ma in quanto sfruttava la spinta di galleggiamento che lo scienziato di Siracusa aveva teorizzato.

Nel dopoguerra, il "Gruppo Ponte di Messina S.P.A." - soci fondatori Finsider, Fiat, Italcementi, Italstrade - vivo fino al 1981, già nel '52 aveva ipotizzato un ponte a due piani e 3 campate, con luce centrale di 1524 m, alto 50 m sul livello del mare, sostenuto da pile alte 124 m, a 120 m di profondità le fondazioni delle due pile centrali immerse sotto il livello del mare. Il più lungo ponte sospeso allora esistente, solo stradale, era il Golden Gate di San Francisco, con 1000 m circa di luce.

Sulla tovaglia Antonio aveva tracciato una sezione longitudinale del ponte, campata unica di 3000 m, l'impalcato 50 m di altezza sull'acqua, pile di 200 m, catenaria di cavi da 125 cm di diametro, pendini a sostenere il peso dell'impalcato, ricordava cose già viste. L'originalità del progetto stava nella parte sotto l'impalcato: una contro-catenaria tesa, che toccava l'impalcato al centro del ponte ancorandosi alle due sponde, quella calabra e quella siciliana a livello del mare. Adagiata su un piano inclinato di circa 30° sull'orizzontale, con freccia di circa 70 m, mantenuta nella sua innaturale posizione dai contro-pendini, di lunghezza prestabilita, a cui doveva la sua conformazione, ancorati al bordo dell'impalcato.

Con questa contro-catenaria Musmeci aveva stimato di contrastare le spinte orizzontali del vento o del sisma, che aumentavano o diminuivano la modesta tensione iniziale del cavo, venissero esse da nord o da sud.

La figura spaziale occupata da mezzo ponte era abbastanza intuibile. Prendendo come asse l'impalcato del piano viario, la sezione verticale in mezzo allo Stretto si riduceva al rettangolo costituito dall'impalcato; a terra la sezione era il trapezio regolare con il lato minore alla sommità due

pile, il lato maggiore, compreso fra gli ancoraggi dei cavi inferiori a livello del mare. Da questi punti staccavano le quattro catenarie. Due superfici (sopra e sotto l'impalcato) a semplice curvatura, due a doppia curvatura (laterali all'impalcato), comprese ognuna fra le due catenarie, sono le quattro facce di questo strano poliedro che si chiude sul rettangolo di mezzaria sul trapezio alle pile.

Semplificando per chi aveva già una mezza brocca di Frascati in corpo, si era avvalso di un altro schizzo: una semplice Y rovescia, con all'incrocio l'impalcato, ridotto data l'ora tarda ad un punto, alle estremità della forcella i cavi, lungo i tre bracci i pendini. La Y aveva la massima dimensione a terra, minima alla mezzaria del ponte. Adatta a vincere azioni torsionali.

Antonio mi aveva costretto a fare due conti: con una catenaria avente una freccia di 200 m e 3000 m di luce, un cavo di qualsiasi diametro avrebbe sorretto a malapena il peso proprio.

Avendo avuto, dal giorno in cui l'avevo conosciuto, grande stima di Sergio, non capivo perché Antonio - che era stato con lui assistente del Cestelli Guidi, mentre ora aveva la cattedra di Costruzioni alla Facoltà di Architettura, che era stato suo amico e che aveva più argomenti di me per tenere in grande considerazione la sua capacità progettuale - mi avesse fatto notare la cosa.

Vedendo la mia perplessità, aveva aggiunto sorridendo sotto i baffi: Sergio, con l'acqua alla gola, come succede a tutti noi non di rado, non aveva più avuto il tempo, come sarebbe bastato, di alzare le pile su disegni già predisposti, ma se l'era cavata con una nota nella relazione. Aveva messo nero su bianco che la tensione nei cavi sarebbe stata superiore a quella ammessa dal regolamento per gli acciai normalmente utilizzati, ma che, fatto salvo il concetto ispiratore del progetto, aveva ipotizzato un futuro in cui ci sarebbero stati acciai, o fibre di carbonio, idonei allo scopo. Sul futuro, aveva avuto ben ragione, e nessuna commissione giudicatrice avrebbe messo in dubbio le meraviglie che l'avvenire ci avrebbe riservato.

Poi si trattava di un concorso per idee, dove non è d'uso sottilizzare sui dettagli.

Il destino non aveva concesso a Sergio il tempo per recarsi a ritirare il primo premio. A Taormina era intervenuta alla cerimonia sua moglie Zenaide, architetto, che poi si era sempre ispirata ai suoi insegnamenti. Zenaide era brava, ma Sergio era un genio.

Personalmente rimpiango di non aver portato via la tovaglia di carta con gli schizzi di Antonio; non l'avrei persa, contrariamente a tanti altri papiri che mi son passati fra le mani.

* * *

Dal 1980 al 2003, per la Ponte di Messina Spa sono stati approntati alcuni progetti: nel 1982 una soluzione a tre campate, 600 m le due laterali e 1804 quella centrale; un'altra nel '82 a campata unica di 3300m, una successiva nell'86 a due campate di 1650m, fino ad arrivare al "Progetto Preliminare Definitivo" ad una campata, che, con gli approfondimenti richiesti da Fs e ANAS, è stato oggetto della gara d'appalto.

A Roma, nei pressi di piazza Archimede, c'era una palazzina rigurgitante di tecnici - fra loro tanti ingegneri - che dedicavano al costruendo Ponte la loro laboriosa attività. Ci sono andato due o tre volte, accolto da affabili colleghi, spinto dalla Direzione Commerciale della Società che mi garantiva il pane quotidiano. Ormai si dava per certo che sarebbe stato scelto l'attraversamento con un'unica

campata. Lasciando a parte i raccordi stradali e ferroviari, opere tutt'altro che trascurabili, la mia curiosità mi aveva spinto a esaminare gli enormi basamenti, mezze collinette, previsti dove le pile scaricavano a terra i carichi, prevalentemente verticali, e le migliaia e migliaia di tonnellate di trazione cui sarebbero stati assoggettati gli ancoraggi a terra dei cavi. Avevo fatto due conti.

Il totale del cemento necessario per i calcestruzzi - ammettendo che l'Italcementi ne diventasse pressoché l'unica fornitrice - avrebbe in tutto richiesto sei mesi di produzione del fornello del cementificio di Villafranca Tirrena, collocato a due passi nel golfo di Milazzo. Costruito molto tempo addietro da imprenditori nordici attratti dalla sismicità del territorio, che aveva già dimostrato la sua pericolosità nel primo terremoto di Messina, quando costoro avevano deciso di andarsene, era stato comprato dalla Società bergamasca, che ora lo manteneva attivo più per sentimentalismo che per altro, dopo la realizzazione dei suoi nuovi impianti nel sud della Penisola e nelle Isole. Una piccola frazione del cemento che potevano produrre.

Avevo deluso, in qualche commerciale, l'aspettativa di maggiori gratifiche a fine anno.

A questo punto mi permetto una divagazione, che riguarda l'uso di una parola per identificare un fenomeno, quasi sempre negativo. Il vezzo di un oratore che non ama la complessità dell'argomento che tratta, ma lo semplifica in un neologismo che successivamente viene a far parte del linguaggio comune.

Chi non ha sentito ripetere centinaia di volte la parola cementificazione, come se il cemento fosse la causa dell'inconsulto uso del territorio, autorizzato da piani regolatori scritterati o da fenomeni di abusivismo volutamente non repressi? Cosa ha a che fare con questo il cemento, a cui contribuisce con un apporto, fondamentale per le strutture in c.a, ma con una percentuale molto contenuta sia in costo che in quantità sull'opera finita, qualcuno dovrebbe spiegarlo. Il cementificio non è mai stato una rinomata trattoria o locanda per camionisti, tale da giustificare ore e ore, se non notti, di sosta nei piazzali davanti ai cancelli, per caricare i loro autocarri di sacchi o le bigonce di sfuso. Perché ora, che il boom dell'edilizia, o del costruire, non è che un ricordo, i piazzali sono vuoti e gli impianti di produzione chiudono? E non solo nel Sud? Perché è comodo confondere la causa con l'effetto, la domanda - su cui, come nel caso del cemento, l'offerta non può influire - con l'offerta stessa.

* * *

Metà anni '90. Aggregato a una delegazione che si occupava dell'attraversamento degli stretti e che si era recata nel nord per rendersi conto di quanto si stesse già realizzando in questo campo, ero atterrato a Copenaghen, meravigliandomi di quanto potessero essere lunghe colà le serate nei giorni del solstizio d'estate.

Poco distante dalla capitale, si sarebbe, in un futuro "non di là da venire", imboccato il tunnel che costituiva il tronco sottomarino dell'attraversamento ferroviario e stradale del Canale di Flint, realizzato per congiungere Danimarca e Svezia, su cui convogliare il traffico prevedibile in un mondo che stava per affrontare il terzo millennio.

L'opera prevista era, ed è, lunga in totale 17 Km, di cui circa 5 in galleria sottomarina, che sbuca in un'isola artificiale realizzata in parte con massi di basalto svedese, a protezione dell'interno della stessa, proveniente dagli scavi effettuati sotto il mare per la realizzazione del tunnel e delle

fondazioni delle pile del ponte. Ponte che porta dall'isola artificiale alla terraferma svedese, nei pressi di Malmo.

Negli uffici della Società costruttrice, prima della visita al cantiere danese, ci avevano chiarito le idee sui sistemi costruttivi adottati.

A terra venivano realizzati elementi della sezione del tunnel: 38 m di larghezza e 8,50 m in altezza; 5 fornici: due per il traffico su gomma, due per la linea ferroviaria, e uno di servizio, di larghezza ridotta. Tali elementi, spinti da martinetti in un primo bacino poco profondo, venivano assemblati in segmenti lunghi 22 m. Questi segmenti passavano, 8 a 8, in una sorta di bacino di carenaggio, dove venivano a loro volta assemblati per formare un troncone di circa 175 m di lunghezza e dal peso di 57.000 tonn. Sigillate le testate con due riutilizzabili paratie metalliche, i tronconi assimilabili a chiatte erano rimorchiati sulla trincea, ottenuta scavando una decina di metri sotto il poco profondo mare del Nord. Qui zavorrati, venivano calati e assemblati all'estremità del tunnel già realizzato.

Dopo l'isola artificiale, l'attraversamento dello Stretto proseguiva con un ponte a due livelli (stradale e ferroviario), su pile in calcestruzzo e struttura portante metallica. Largo 22 m, era costituito



interamente da elementi di 100 m poggianti sulle pile di altezza sempre maggiore. Il tratto centrale, con poco più di 600 m di luce, era posto a 50 m sul pelo delle acque, per permettere il transito delle navi più alte allora esistenti.

Questo canale navigabile sarebbe stato superato da un ponte strallato con pile alte 200 m, l'ultimo strallo inclinato in modo ragionevole sul piano orizzontale, tale che il cavo subisse una forza di trazione pari a circa $3/2$ del peso del concio sostenuto. Dico sarebbe, in quanto, dal nostro punto di osservazione ancora non si vedevano né le alte pile del ponte, né questa seconda parte dell'opera che ci veniva illustrata solo in base al progetto.

Nel suo insieme era un lavoro da destare ammirazione. Non sufficiente, tuttavia, a cancellare il mio stupore nel vedere, intruppati nel nostro variegato e poco divertente gruppo di tecnici, il sindaco di Reggio Calabria con un celebre accompagnatore siciliano, di certo interessati all'attraversamento dell'italico Stretto, che in verità poco aveva a che fare con quanto stavamo vedendo.

In comitiva avevamo ripreso il viaggio per Stavanger, in Norvegia. In fondo al suo fiordo era in attività il cantiere dove si costruiva la parte sommersa delle piattaforme per l'estrazione del petrolio dal sottosuolo di un oceano di profondità ragionevole; petrolio che avrebbe permesso anni dopo, a un popolo con la pancia satolla, di diventare un'eccellenza nella lotta al riscaldamento globale.

Costruzioni, viste dall'interno, da destar meraviglia: vere e proprie cattedrali, risuonanti di echi riflessi da pareti lontane. Calcestruzzi da 500 kg di ferro al mc, in una nazione in cui la popolazione nel costruire era più assuefatta all'utilizzo del legno che di questo materiale. Varate da bacini di carenaggio, la loro capacità di galleggiamento, determinata dal loro peso e dalla sotto-spinta di Archimede, era solo limitata dalla quota di uno sbarramento roccioso sottomarino, all'imbocco del fiordo. Poi erano completate, rimorchiate al loro posto sul giacimento, dove venivano zavorrate pompandovi acqua per essere calate fino a poggiarsi sul fondo. Le sovrastrutture metalliche, che siamo usi vedere nelle fotografie, venivano realizzate in sito. Il capace ventre della parte sommersa, in fase di esercizio sarebbe stata utilizzata per lo stoccaggio temporaneo del grezzo estratto.

Come d'uso alla chiusura di tutti i convegni, c'era stata la cena di gala. Dal tavolo d'onore, il borgomastro di Stavanger, in perfetta tenuta folkloristica norvegese, era andato al microfono per il discorso, in inglese, di rito. A seguire i pistolotti di altri convenuti, tutti naturalmente in inglese. Ultimo, il Sindaco di Reggio aveva portato i suoi ringraziamenti. Il suo non breve intervento, in cui ringraziava e ricordava il duro compito che, come autorità locale, gli spettava per l'attraversamento del nostro Stretto: tutto detto in una sorta di italiano nobilitato da influssi fonetici della sua nativa Calabria. Aveva ricevuto un'ovazione plenaria, a dimostrazione che il nostro popolo, dialetto o non dialetto, ha simpatizzanti in tutta Europa.

Finalmente avevo capito: era il successo oratorio ciò che si era riproposto di ottenere, così altolocato personaggio, venendo fin lassù.

* * *

Scartata l'ipotesi, sia per ragioni geologiche che orografiche, di un attraversamento sottomarino dello Stretto di Messina, la fantasia di progettisti e costruttori non poteva avere altro oggetto che il ponte. Nel 1982 era stato proposto un ponte a tre campate: due pile in acqua a circa 120 m di profondità a sorreggere quella centrale da 1804 m e le due laterali da 600 m.

Nel 1986 il ponte a campata unica di 3300 m, consono alla *grandeur* o alla preveggenza del Presidente del Consiglio di quegli anni, che aveva avuto l'ok delle FS.

Era seguita una soluzione a due luci di 1650 m l'una, con un bel pilone in messo allo Stretto.

Finalmente, nel 1992, presidente della "Stretto di Messina SpA" l'on. Calarco, aveva visto la luce (sembra un gioco di parole, trattandosi di un ponte) il Progetto Preliminare Definitivo, aggiornamento di quello del 1986. Lo slittamento successivo, al 2003, era da imputarsi alle modifiche richieste da ANAS e FS che, è bene ricordarlo, detenevano e detengono il 51% della SpA.

La gara d'appalto per la progettazione definitiva e la realizzazione vedeva vincente la Eurolink SpA, Impregilo come capo cordata di molte imprese italiane e straniere.

Nuovo stop in novembre. La Direzione Investigativa Antimafia segnalava la possibilità di infiltrazioni mafiose (come no? Siamo o non siamo in Sicilia e Calabria? Troppo facile appiglio, non sembra?) scaricando il verdetto al Parlamento di Roma.

Passati così altri tre anni, il 27 marzo del 2006 Impregilo firmava il contratto per il progetto finale e la realizzazione dell'opera.

Velocissimo Prodi, che il 10 aprile bloccava nuovamente l'aggiudicazione dell'opera.



Costo dell'annullamento, compensazione della richiesta di danni da una parte e dall'altra, 500 milioni di euro da versare a Impregilo.

Il resto è storia contemporanea. Opposizione all'annullamento del Contratto, da parte del Ministro dei Trasporti Di Pietro, sostenuto in questo da tutto il Centrodestra. Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, venne dal parlamento confermato l'impegno alla realizzazione del ponte prevedendo una conclusione dei lavori al 2016.

Nel 2023 la costruzione del ponte sullo Stretto di Messina non è ancora iniziata.

Dato che gli anni di vita di un uomo non si computano come ai tempi di Matusalemme, non potrò di certo recarmi nel Sud, per assistere alla sua inaugurazione.

Gen Guala