



ISTITUTO
PER L'AMBIENTE
E L'EDUCAZIONE
SCHOLÉ FUTURO
ONLUS

Culture of Sustainability *Culture della Sostenibilità*

International Journal of Political Ecology

ISSN 1972-5817 (print) 1972-2511 (online) web: culturesostenibilita.it

L'insostenibile impatto del Ponte

Aurelio Angelini, Maria Rosa Vittadini

To cite this article: Angelini A., Vittadini M. R. (2023). L'insostenibile impatto del Ponte. *Culture della Sostenibilità*, 32. DOI 10.7402/CDS.31.015



2023 · Istituto per l'Ambiente e l'Educazione Scholé Futuro Onlus



Published on line: Novembre 2023



Submit your article to this journal 



L'insostenibile impatto del Ponte

Aurelio Angelini, Maria Rosa Vittadini¹

■ Origine di un mito e di un problema

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.

Con l'Unità d'Italia viene avanzata l'ipotesi di un attraversamento stabile dello Stretto di Messina, aprendo la strada a 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 grande opera dovrebbe realizzare². 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, che ha riscosso tante promesse senza mai ridurre il divario tra nord e sud del Paese dall'unità d'Italia che anzi è continuato ad aumentare, come recentemente è stato messo in evidenza dallo studio di Banca d'Italia sull' divario infrastrutturale Nord-Sud, con un Nord con più infrastrutture ed efficienza, e una grave e sistemica divaricazione man mano che si scende verso Sud, sia per infrastrutture stradali che per quelle ferroviarie³.

¹ Aurelio Angelini, Università Kore. Maria Rosa Vittadini, IUAV.

² Pace G., Il dibattito sull'attraversamento stabile dello Stretto, in Pace G. e Petroncelli E. (a cura di), 1997, p.23.

³ Banca d'Italia, I divari infrastrutturali in Italia: una misurazione caso per caso, 2021.

Indici di dotazione di infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie

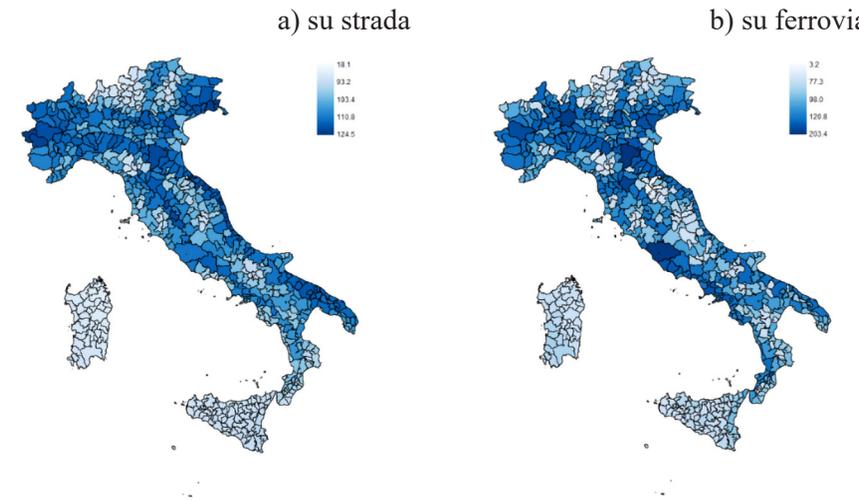


Figura 1: Fonte: Banca d'Italia I divari infrastrutturali in Italia: Una misurazione caso per caso, (2021)

Dal punto di vista tecnico, la costruzione del ponte 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 tunnel sottomarino⁴ veniva progettato nel 1870 dall'ingegnere Carlo A. Navone, ponendo l'accento sulla soluzione tunnel e aprendo la strada a quel dibattito sulla scelta tra ponte sospeso o tunnel che si protratto fino ai nostri giorni. Durante il fascismo, nel 1934 il generale del genio navale ing. Antonino Calabretta presentò 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. Nel 1941 l'ingegnere Giuseppe Fini, direttore dell'Azienda autonoma stradale dello Stato, ricevette da Mussolini l'incarico di studiare la fattibilità di un tunnel sottomarino. Nel 1953 venne presentato all'allora presidente della Regione Siciliana on. F. Restivo, un progetto dell'ingegnere David Steinman pper un costo di circa 600 milioni delle vecchie lire.

⁴ 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, 1870.

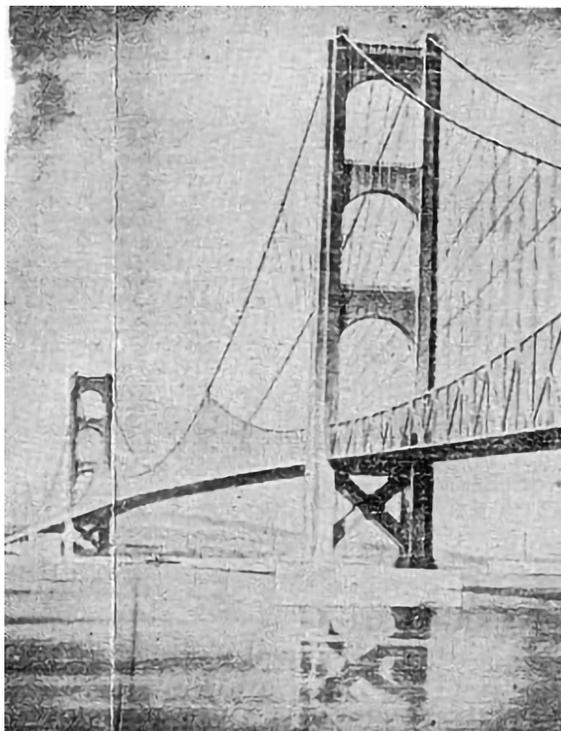


Figura 2: Rappresentazione del ponte progettato da D.B. Steinman

Nel 1949 l'ingegnere Sturiale progettava due gallerie ad un binario poste a circa 30-40 metri sotto il livello del fondo marino. Nel 1952 Steinman presenta un ponte d'acciaio a tre campate. Nel dicembre 1955 l'ingegnere Palmieri presenta il progetto di ponte sospeso a una campata centrale e due laterali, lungo 3624 metri⁵, sospeso su un pilastro isola, di base circolare, del diametro di circa 200 metri, con un'altezza dal pelo d'acqua di circa 70 metri, impiantato nel centro dello Stretto⁶.

Oggi il ponte più lungo al mondo a unica campata è "Akashi" in Giappone è di 1.900m (ponte sullo stretto 3200m per auto e treni) realizzato in area sismica. Fu Costruito dopo 30 anni dal progetto. Il Ponte venne riadattato sotto diversi profili progettuali dopo il terremoto del 1995. Il pilone meridionale si spostò di 120 cm. La ferrovia, inizialmente prevista, non fu mai realizzata.

⁵ Calarco N., Si torna a parlare del ponte sullo Stretto con il viaggio a Messina dell'ing. Palmieri, 1955.

⁶ Marchese S., Trovata per il ponte sullo Stretto un'alternativa al progetto di Stainman, 1955.