

Ponte sullo Stretto, la cronistoria completa

22 Dic 2025 ▶ di Erasmo D'Angelis

Bisogna immaginarselo il Ponte lanciato sulla bellezza antica d'U Strittu, nel Bimaris dei Romani, il braccio di mare tra lo Ionio e il Tirreno più mitizzato del Pianeta. La leggendaria traversata in quel tempo richiedeva fortuna, buone capacità marinare, grandi dosi di temerarietà e doni e suppliche agli dèi per uscirne vivi.

Omero, nell'Odissea, mette in guardia Ulisse dall'affrontare la gola marina larga appena "un tiro di freccia", dove: "Si ergono da una parte altissime rocce, sulle quali le onde del mare oscuro cozzano con fragore...Di là nessuna nave riuscì a passare quando vi giunse, la furia del mare e del fuoco funesto trascina legni di navi e corpi di uomini...". Ulisse evitò per un pelo il naufragio, ma perse sei compagni. Anche nel destino di Enea in fuga dalla distruzione di Troia c'era il terrore dell'ardito passaggio indicatogli dall'indovino Eleno, fratello di Cassandra, come racconta Virgilio nell'Eneide, poiché si sarebbe scontrato con "...vasti flutti nel fondo gorgo del baratro...". Il sommo Dante lo paragonava poi alla pena delle anime dell'inferno che girano in tondo e si urtano in eterno: "Come fa l'onda là sopra Cariddi, che si frange con quella in cui s'intoppa...".

Del resto, i nostri 33 affascinanti chilometri del canale d'acqua che scorrono tra le pareti montuose dei Peloritani e del massiccio dell'Aspromonte reggino, con la loro

curiosa forma a imbuto che parte larga 16 km tra Punta Pellaro in Calabria e Capo D'Ali in Sicilia e si restringe a 3,1 km tra Torre Cavallo in Calabria e Capo Peloro in Sicilia, mescolano le caotiche acque marine dei due mari, con caratteristiche fisico-chimiche e idro-dinamiche molto diverse per salinità, temperatura, densità, correnti marine. Le acque si rimescolando continuamente a notevoli velocità di spostamento di circa 750 000 m³ al secondo, creando spettacolari turbolenze orizzontali e verticali e formando gorgi e onde di marea intensificate dai forti venti.

E fa la sua parte anche l'irregolarità dei fondali per la particolare morfologia e le diverse profondità. Incredibile ma vero, se i 33 km venissero prosciugati farebbero emerge un incredibile Gran Canyon italiano, paragonabile, con le dovute differenze, al Gran Canyon del Colorado. Il profilo batimetrico rimanda, infatti, ad una montagna "asimmetrica", con punti meno profondi a Ganzirri sulla riva siciliana e a Punta Pezzo sull'opposta sponda calabrese con appena 64 metri di profondità, con il tratto centrale del fondale che scende sotto i 500 metri, toccando i 1.200 metri a sud di Punta Pellaro e continuando la discesa verso i 2000 metri a largo di Capo Taormina da dove sprofonda rapidamente negli abissi dello Ionio da una scarpata ripidissima. I ricercatori CNR-La Sapienza, con ROV sottomarino, a fine giugno 2023, rilevarono flussi di acque profonde "più simili a un fiume impetuoso che a un tratto di mare".

Oggi, inutile scriverlo, lo Stretto si attraversa facile e in totale sicurezza in 20 o al massimo 45 minuti in traghetto o in nave ferroviaria o in aliscafo. Si trasportano in media circa 4 milioni di veicoli all'anno, un quarto dei quali pendolari. Ma non c'è altro luogo al mondo che possa raccontare la più singolare, ineguagliabile e lunga

storia di annunci di un ponte tra le sponde. Una storia a suo modo intrigante e affascinante, che potrebbe rientrare nelle favole da raccontare ai bambini nei momenti tristi. Perché il sogno del ponte riemerge fin dalla prima guerra punica.

Perché il primo ponte, ancorché rimovibile, lo lanciarono nello Stretto nella torrida estate nel lontano 250 a.C.. Di fronte al mare di Messina, Lucio Cecilio Metello, il console romano conquistatore della Sicilia, ammirava soddisfatto l'opera maxima che sembrava impossibile. Gli architectus del genio militare avevano concluso il primo e finora unico attraversamento dello Stretto. Con già in tasca l'alta carica di "Pontifex Maximus", che ottenne a Roma nel 247 a.C., il "facitore di ponte" aveva scelto la soluzione del "Tempus Pontis", un lunghissimo ponte mobile galleggiante a tempo. Narra Strabone che: "...radunate un gran numero di botti vuote le fece disporre in linea sul mare legate a due a due. Sulle botti formò un passaggio di tavole coperte da terra e fissate a parapetti di legno ai lati". Collegava Messana (Messina) a Regium Julium (Reggio Calabria) grazie a centinaia di botti vuote legate ben strette a coppia, tenute in linea di galleggiamento da un'infinità di imbarcazioni, con l'impalcato di traverse di legno con sopra strati di terra e ai due lati robusti parapetti che rafforzavano la struttura. Passarono lo Stretto soprattutto i 104 "elefanti da guerra" catturati al generale cartaginese Asdrubale nella vittoriosa battaglia di Palermo dell'anno prima, che sfilarono a Roma nelle celebrazioni in pompa della vittoria siciliana. Dopodiché, il ponte galleggiante lo lasciarono nelle mani degli dèi, alle correnti marine governate dal dio Nettuno.

Passato un millennio, intorno all'800 d.C. ci riprovò Carlo Magno a unire le sponde

impegnando architetti e “meccanici” che progettaronο non un ponte fisso ma ancora un attraversamento galleggiante sostenuto da imbarcazioni collegate in serie che ricordava la tecnica dei Romani. Ma rimase disegnato su pergamene. Nel 1060, anche il normanno Ruggero d'Altavilla duca di Calabria e re di Sicilia, fece studiare la possibilità di realizzare un lungo pontile, come pure nel 1140 Ruggero II re di Sicilia, ma senza procedere oltre.

Il ponte tornò sulle cronache solo nel 1840 con Ferdinando II di Borbone, che fece valutare l'ardito attraversamento ai suoi accademici di corte. Ma rinunciò subito facendo i conti dei costi, spostando gli investimenti soprattutto sulle ricostruzioni dopo i grandi terremoti devastanti di quel tempo in Sicilia e Calabria, investendo nelle “città nuove” e sulle case “baraccate” ovvero le prime case antisismiche del mondo. E riemerse poi nell'Italia unita del 1866, con il terzo governo La Marmora. Il generale primo ministro, infatti, affidò all'ingegnere Alfredo Cottrau, tra i maggiori progettisti di strutture in ferro per stazioni e ponti ferroviari a traliccio e opere di alta ingegneria, una valutazione di fattibilità. Cottrau gli presentò un progettone di ponte a 5 campate ma, con realismo, lo auto-affondò mettendo nero su bianco che nello Stretto: “...vi sono tali profondità di acque e correnti così impetuose da rendere quasi materialmente impossibile la costruzione dei piloni”.

Quattro anni dopo, nel 1870, fece scalpore l'avveniristico “Passaggio Sottomarino” proposto dall'ingegnere genovese Carlo Alberto Navone, che prevedeva lo scavo di un tunnel di 22 km a 170 metri sotto il pelo d'acqua. Lo definì “un miracolo a portata di mano”, con due tronchi ferroviari e due stazioni d'imbocco da dove i treni

sarebbero scesi sotto i fondali per risalire a gravità grazie alla spinta accumulata nella discesa. L'ideona sarebbe costata 35,5 milioni di lire, realizzabile in 4 anni, ma mancando del tutto le garanzie tecniche non se ne fece nulla. Passati altri 6 anni, però, arrivò l'ordine perentorio di Giuseppe Zanardelli, neoministro dei Lavori pubblici, ai suoi dirigenti: "Sopra i flutti o sotto i flutti la Sicilia sia unita al Continente!". Il collegamento arrivò vent'anni dopo, ma con le prime navi-traghetto in servizio permanente tra i primi 2 imbarcadero.