

LE GRANDI OPERE

I progetti per lo stretto di Messina sono tra le opere pubbliche all'esame del governo

Il ponte sognato dai Romani

■ «L'Italia con le sue grandi isole è la più grande piattaforma di approdo e partenza del Mediterraneo. Un ruolo che svolge da secoli, e oggi non possiamo perdere l'autobus del grande sviluppo dei trasporti di merci da e per l'Estremo Oriente che si realizzerà nei prossimi due-tre decenni ma già ora cresce esponenzialmente giorno dopo giorno». Aurelio Misiti, presidente del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, l'organo che sovrintende alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali del nostro paese, parla dell'argomento non con la freddezza di un burocrate, ma con autentica passione.

Non c'è il rischio che il ponte sullo Stretto anziché un grande autobus si riveli un grande ingorgo?

Non ho parlato ancora del ponte, e non per caso: ho parlato di isole. È ovvio che il ponte sullo Stretto può essere il trait d'union di un sistema a rete di infrastrutture che coinvolga tutta la penisola e le isole maggiori, soprattutto la Sicilia, in quanto parte fondamentale di una struttura al centro del Mediterraneo che può attingere a ricchezze provenienti dal lavoro di un'area molto più ampia che comprende parte dell'Africa, parte dell'Asia e l'Europa. Il ponte è una parte di questa struttura importantissima che dovrà reggere i traffici del prossimo secolo, compreso il turismo.

Allora va costruito subito?

Non abbiamo bisogno del ponte nell'immediato, ma ne abbiamo bisogno in prospettiva. Avremo bisogno di unire la penisola alla Sicilia perché ci sarà necessità di trasferimento di merci, di persone anche da una Sicilia sviluppata, una Calabria sviluppata, una Puglia sviluppata, una Campania sviluppata. Per farlo è necessario un piano da realizzare in circa vent'anni, con valutazioni quinquennali in modo che l'imprenditoria italiana, europea e internazionale si senta spinta a investire in quelle zone.

Questo allora vuol dire che il ponte non è una priorità?

Non è così. Io non vedo un prima e un dopo. È necessario studiare fin da adesso tutte le implicazioni socio-economiche, ambientali ma anche strutturali del ponte. Bisogna sapere che l'attuale progetto, che prevede un ponte a una campata sola di 3.300 metri di lunghezza, è inadeguato. Sappiamo benissimo che attualmente nel mondo il ponte a una campata più lungo è quello di 1.990 metri in costruzione ad Akashi, in Giappone, dal quale per diverse ragioni è stata tolta la ferrovia. Lo sviluppo degli scavi dentro il mare ci permette però di inserire dei piloni e ridurre la campata. Si tratta comunque di questioni che vanno risolte sul piano tecnico, non va messa in discussione la continuità dello studio per arrivare a un progetto definitivo. I giapponesi ci hanno messo dieci anni a costruire il loro ponte. Possiamo arrivare al progetto definitivo entro tre-quattro anni, e poi ci vorrà un decennio per la costruzione definitiva, tenendo presente che è necessario anche finanziaria. Non solo dagli italiani, credo, ma anche da organizzazioni nel mondo. Alla fine il ponte si pagherà da solo: è evidente che merci e persone che vorranno utilizzarlo dovranno pagare un pedaggio.

■ ROMA. Ci aveva già pensato, 2.200 anni fa, il console Caio Lucio Cecilio Metello, che non voleva rinunciare a portarsi a Roma, per il trionfo, i cento elefanti frutto del bottino ai danni di Annibale. E ci era anche riuscito: il suo ponte di botti galleggianti riuscì a collegare la Sicilia con la terraferma, sia pure solo per il tempo strettamente necessario per il passaggio degli elefanti: alla prima tempesta fu ovviamente spazzato via. Dopo di allora, in tanti ci pensarono, qualcuno anche ci provò - il viceré spagnolo Pacheco Delizada, nel 1701, fece iniziare i lavori, ma lo Stretto fece giustizia del suo ponte in legno quando la costruzione era ancora poco più che agli inizi -, ma inutilmente. Maggiore fortuna sembrava destinato ad avere il progetto di Carlo Alberto Navone, un giovane ingegnere genovese che nel 1870 aveva proposto, anziché un ponte, un tunnel sottomarino, qualcosa di simile - fatte le debite differenze tecnologiche - al disgraziato Eurotunnel sotto la Manica. Ma anche in quel caso si finì per non farne nulla a causa dei costi eccessivi.

I decenni successivi videro il moltiplicarsi di progetti più o meno fantasiosi di ponti a una, tre, cinque campate, tunnel profondamente interrati o ancorati al fondo marino. Perfino il regi-

PIETRO STRAMBA-BADIALE

me fascista - che pure delle opere faraoniche aveva fatto una delle sue bandiere - dovette arrendersi di fronte ai costi e alle difficoltà. Perfino i fumetti si sono arrestati davanti allo Stretto: in un'ormai famosa storia sceneggiata e disegnata in Italia, Paperon de' Paperoni e Rockerduck si affrontano in una colossale gara d'appalto che sfocia in un'assurda costruzione interamente in corallo che, naturalmente, fa una brutta fine.

Fantasia a parte, il ponte sullo Stretto sembrava destinato a diventare realtà alla fine degli anni Sessanta, quando un concorso internazionale selezionò dodici progetti (alcuni, per la verità, poco meno improbabili di quelli di Paperone e Rockerduck). Ma fu ancora una volta una falsa partenza. Come quella, annunciata con squilli di tromba e parole roboanti, da Bettino Craxi alla fine del 1985. Secondo i suoi calcoli, il ponte avrebbe dovuto essere ultimato entro quest'anno, con una spesa per lo Stato di 5.000 miliardi di lire. Come sia andata in realtà lo sappiamo: non solo i lavori non sono ancora cominciati, ma non è nemmeno del tutto definito il progetto, ancora allo stadio

di massima. Quanto ai costi, per il ponte vero e proprio e per le opere connesse la Società Stretto di Messina - la concessionaria di Stato creata nel 1981, proprietà per il 51% dell'Iri e per quote minori di Ferrovie, Anas, Regioni Calabria e Sicilia - prevede un costo (in lire del 1992, esclusa l'Iva) di 6.400 miliardi.

Il problema, ovviamente, non è solo di reperire le risorse necessarie. Intorno al ponte sullo Stretto da decenni, e più ancora oggi, si scontrano posizioni diverse, in alcuni casi diametralmente opposte e ben difficilmente conciliabili: da un lato chi ritiene che sia un'irrinunciabile occasione di sviluppo del Mezzogiorno, anche se molti non si nascondono i problemi legati alla costruzione e più ancora all'esercizio di un ponte sospeso così lungo in un'area fortemente sismica e spazzata dai venti. Dall'altro c'è chi invece punta il dito sui rischi dal punto di vista geomorfologico e ambientale, sostenendo che il problema non è tanto il collegamento tra Reggio Calabria e Messina (basterebbe per questo potenziare traghetti e aliscafi), quanto piuttosto la realizzazione di quelle strutture e di quelle reti di comunicazione e di servizi di cui oggi la Sicilia e la Calabria soffrono drammaticamente la mancanza.

sione di sviluppo per la Sicilia.

Certo, si dice che «con il ponte la Sicilia si attacca all'Italia». Ma c'è anche chi sostiene che quando la Sicilia sarà attaccata all'Italia sarà come la Calabria, che nel complesso non mi sembra stia meglio della Sicilia. Sull'isola, del resto, non è incompleta solo la rete ferroviaria, ma anche quella stradale. È incompleta perfino l'autostrada Messina-Palermo. È l'intero sistema infrastrutturale siciliano, del resto, che va completamente rifatto. Non penso solo a ferrovie e strade, ma anche alla distribuzione dell'acqua. Di fronte a tutto ciò che manca in Sicilia sarebbe un errore scandaloso usare le risorse nel complesso scarse - per il ponte riducendo inevitabilmente quelle per le reti idriche e di trasporto.

Sul fronte opposto si sostiene però che proprio il ponte può dare impulso alla modernizzazione delle infrastrutture siciliane.

Ma perché ci deve essere bisogno di un'opera straordinaria, un'opera *monstre*, per fare la più banale politica ordinaria di organizzazione del territorio? C'è bisogno del ponte per raddoppiare la linea ferroviaria tra Messina e Palermo? Se investo migliaia di miliardi per diversi anni per fare il ponte sullo Stretto, dove trovo le risorse per le altre opere necessarie?

Resta però il fatto che oggi quei tre chilometri di mare rappresentano una pesante strozzatura per le comunicazioni tra la Sicilia e il resto d'Italia.

Vero. Ma è altrettanto vero che tutto l'attuale sistema di connessioni sullo Stretto è funzionale al trasferimento in auto. Dopo le 20 un pedone non può andare da Reggio a Messina per il semplice fatto che dopo quell'ora non ci sono più aliscafi. L'unica cosa che continua a funzionare anche di notte è il traghetto per auto e treni da Villa San Giovanni. Il passaggio tra due parti di quello che è sostanzialmente lo stesso sistema urbano è quindi penalizzato.

Certo il ponte non sarebbe per i pedoni. Ma potrebbero passarci degli autobus. Che alternative credibili ci sono?

Si potrebbero, per esempio, moltiplicare le linee di traghetti e aliscafi. Mi domando: non è che il ponte finirebbe per rappresentare un freno al cabotaggio, non solo sullo Stretto, ma in generale lungo le coste italiane? No, quella che sta dietro la costruzione del ponte è la filosofia della concentrazione del trasporto. Se non si interviene sulle reti di comunicazione siciliane, con il ponte non si fa altro che far arrivare più rapidamente le merci sull'isola, ma poi si blocca tutto a Messina o al massimo a Catania. Siamo alle solite: la realizzazione del ponte sullo Stretto non farebbe altro che rallentare l'auspicato spostamento di una quota significativa del trasporto delle merci dalla gomma alla rotaia. È già oggi in Sicilia si va solo con i Tir. È questo che mi induce a considerazioni radicalmente negative.

Sentenza senza appello, quindi?

Non escludo in prospettiva storica che alla realizzazione del ponte si possa anche arrivare. Ma per amor di Dio, riparlami quando tutte le infrastrutture saranno state messe a posto. E oggi siamo ancora a decenni di distanza da quel momento.

□ P.S.B.



Aurelio Misiti

«È necessario Prepariamoci a farlo»

Ma ci sono, anche tenendo conto di questi possibili interventi, le risorse necessarie per realizzare il ponte integrato in un piano di ammodernamento delle infrastrutture?

Se vediamo la questione meridionale inserita in una questione mediterranea e in un processo di ristrutturazione mondiale, è necessario reperire le risorse sia per aumentare il cabotaggio sia per sviluppare gli investimenti nel campo dei collegamenti autostradali, ferroviari, portuali e anche per il ponte. Tutto questo non è in concorrenza, la realizzazione del ponte non è in alternativa al rafforzamento del cabotaggio se guardiamo al prossimo ventennio. Attualmente è chiaro che dobbiamo investire immediatamente nel migliorare il cabotaggio, le autostrade e le ferrovie. Il ponte sarà un investimento che andrà via via crescendo, ma a partire da quando sarà pronto il progetto definitivo.

E le risorse di cultura politica necessarie per portare a termine

un'operazione così complessa? In Italia le opere pubbliche cominciano sempre e non finiscono mai.

Questa è una battuta che spesso ascolto e non condivido. L'Italia è stata capace di fare anche grandi cose. Parliamoci chiaro. Siamo una nazione che sta su una piattaforma che ha delle spiagge ma soprattutto delle montagne, non ha materie prime ma ha ricchezza soprattutto nella bellezza del paese e ha risorse umane, intellettuali, cultura capaci di portarci tra i primi cinque paesi del mondo. Politicamente, culturalmente, socialmente abbiamo la possibilità e anche la tecnologia per affrontare qualunque problema, tant'è vero che sono convinto che faremo il ponte e che sarà il più lungo del mondo, certamente il più avanzato. Lo possiamo benissimo fare, in concorrenza con i giapponesi, perché no? Anzi, andiamo noi in Giappone a fare gli aeroporti più moderni del mondo. Perché non dovremmo fare noi in Italia il ponte più moderno del mondo? □ P.S.B.



Vezio De Lucia. Sopra, Aurelio Misiti. In alto, il modello del ponte sullo Stretto

Vezio De Lucia

«Riparlami tra venti, trent'anni»

■ «Mi impressiona. Per il carattere dell'opera, per le dimensioni, per l'impatto ambientale, ma anche per il rischio: le conseguenze dell'impatto fisico di un'opera così colossale sono notevoli». Esperto di organizzazione del territorio, per molti anni direttore generale al ministero dei Lavori pubblici, Vezio De Lucia ora è uno degli elementi di punta nella squadra di Bassolino a Napoli, assessore alla vivibilità, pianificazione e gestione dell'assetto urbano. In pratica è il responsabile dell'avvio dell'opera di risanamento urbanistico della città. I progetti di ponte sullo Stretto li conosce bene, e non fa mistero del fatto che decisamente non gli piacciono.

Un «no» per ragioni tecniche?

Non sono uno strutturalista, quindi non mi sento di entrare nel merito tecnico del progetto. È l'idea in sé che oggi non va bene.

Allora si tratta di una pregiudiziale ideologica, come quella che sembra aleggiare dietro le prese di posizione di alcuni esponenti am-

bientalisti?

Absolutamente no. Non è questo il problema. È che, rispetto ai problemi della Sicilia e della Calabria, mi sembra un'opera assolutamente fuori scala dal punto di vista dell'organizzazione territoriale. Non è quel che serve lì e ora. Penso in primo luogo all'arretratezza del sistema ferroviario siciliano, che ha bisogno non solo del completamento della rete, ma di una vera e propria ricostruzione. Oggi è praticamente impossibile andare in tempi civili da un capoluogo di provincia a un altro: tra Palermo e Siracusa, tanto per fare un esempio, ci sono 330 chilometri, più o meno come tra Roma e Firenze. Ma invece delle due ore scarse che sarebbero ragionevoli, ci vogliono cinque ore e venti passando per Catania. Non sono certo tempi da paese europeo. Del resto in tutta l'isola ci sono solo dieci linee, e la Palermo-Messina è ancora a binario unico.

I sostenitori del progetto affermano però che la costruzione del ponte sarebbe una grande occa-

DALLA PRIMA PAGINA

Sesso in cambio di carriera

to di secolo dai primi bagliori del femminismo siamo ancora qui, a commentare la povertà femminile, la protervia maschile. Perché le ragazze non riescono ad immaginare altri mezzi che non siano offrirsi al piccolo potente di turno, per farsi notare, per avere un'occasione di uscire dall'anonimato. Perché non riescono ad avere altri sogni, un po' più originali che sculettare in televisione? Perché è sempre lo sguardo maschile a conferire valore? Perché il prezzo da pagare è sempre farsi divertire, gratificare il loro fiacco narciso con il dono effimero di bellezza e giovinezza? Perché le ragazze non osano nemmeno provare a farcela da sole? Perché gli uomini non sono ancora stanchi di farsi usare? Poche, pochissime, ma ci sono, oggi, alcune donne relativamente potenti nel loro ambito. Non mi risulta che piazzino belloni diciottenni né in televisione, né nelle case editrici, né nei giornali. Ci sono donne che, non più giovani, raggiunto il successo, restano con i loro mariti, coetanei, oppure sole. Spesso orgogliosamente, talvolta anche con

sofferenza. Non mi risulta che scambino con due da venticinque un partner che ha raggiunto la cinquantina. Le donne non hanno alcuna attitudine a mercanteggiare, non aspirano ad essere amate in cambio d'altro che non sia l'amore stesso, anche nelle sue versioni più modeste di avventura, divertimento, sesso senza futuro. Sono più etiche, sono più brave, sono delle sante? No, sono soltanto più esigenti. Un giovane corpo comprato con promesse o regali, non le innamora, spesso le muove al disprezzo. Non è più un rapporto fra persone, allora niente, allora non si è in due a desiderare, non è nemmeno divertente. Spero che, quanto prima, anche gli uomini più renitenti al cambiamento (certi politici? i piccoli potenti della tivvù?) si decidano a rassomigliare un po' alle donne, almeno nella gestione delle emozioni, dell'eroticismo, dell'amore. Le aspiranti divette, forse, saranno così costrette ad imparare a cantare, a recitare, a ballare davvero bene. E avranno vite migliori.

[Lidia Ravera]

LA FRASE



Romano Prodi
Strada facendo vedrai / che non sei più da solo
Claudio Baglioni

l'Unità

Direttore responsabile: Giuseppe Caldarola
Direttore editoriale: Antonio Zollo
Vicedirettore: Giancarlo Bosetti
Marco Demarco
Redattore capo centrale: Luciano Fontana
Pietro Spataro (Unità 2)

"L'Arca Società Editrice de l'Unità S.p.a."
Presidente: Giovanni Laterza
Consiglio d'Amministrazione:
Elisabetta Di Prisco, Marco Fredda,
Giovanni Laterza, Simona Marchini
Alessandro Matteuzzi, Amato Mattia, Alfredo Medici, Gennaro Mola
Claudio Montaldo, Ignazio Ravasi
Francesco Riccio, Gianluigi Serafini, Antonio Zollo

Consiglieri delegati:
Alessandro Matteuzzi, Antonio Zollo
Direttore generale:
Nedo Antonietti

Direzione, redazione, amministrazione:
00187 Roma, Via dei Due Macelli 23 13
tel. 06 699961, telex 613461, fax 06 6783555
20124 Milano, via F. Casati 32, tel. 02 67721

Quotidiano del Pds
Iscrit. al n. 243 del registro stampa del trib. di Roma, iscritt. come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555

Certificato n. 2948 del 14/12/1995