



Il ministro dei Lavori pubblici conferma il documento che «boccia» l'opera. Il presidente della Società di progettazione: è un leghista

Ponte sullo Stretto, è guerra

Un fotomontaggio del ponte sullo stretto di Messina. In basso il ponte Vasco de Gama a Lisbona

ROMA. È scontro, senza esclusione di colpi, sulla questione del Ponte di Messina. Le anticipazioni del nostro giornale, che ha diffuso una relazione riservata messa a punto dalla segreteria tecnica del Ministro dei Lavori Pubblici Paolo Costa, hanno avuto l'effetto di una bomba. Costa conferma i contenuti del rapporto, che boccia il progetto della società «Stretto di Messina», ma dice che una decisione del governo ancora non c'è. Antonio Calarco, presidente della «Stretto» (oltre che direttore ed editore della «Gazzetta del Sud» di Messina), invece attacca a fondo Costa, accusato di essere «filo-leghista», e annuncia rivelazioni e denunce giudiziarie.



Larizza
«Il documento? Sono dati piegati a una scelta pregiudiziale. Per il Sud questo governo sa solo rinviare o dire dei no»

Ma vediamo in estrema sintesi il documento del ministero. Si comincia dai flussi di traffico: a fronte di un calo registrato in epoca recente, il progetto, anche nelle ipotesi più prudenti, prevede una crescita di traffico sul ponte dell'1,5% fino al 2007 più un 13% dovuto al traffico generato dalla nuova opera. Inoltre, si ipotizza che tutto il traffico venga convogliato sul ponte, azzerando quindi il servizio traghetti. Per la redditività dell'opera, il progetto si basa su un dubbio «effetto moltiplicatore» generato dalla creazione di un'area metropolitana unitaria Reggio-Messina, non considera un possibile rialzo dei costi di realizzazione, e non considera gli effetti di

prendere al governo la sua decisione definitiva, nell'ambito del processo di formazione e approvazione del Piano Generale dei Trasporti». E la sua posizione personale? «Il ministro non può avere opinioni, purtroppo. Costa le aveva, ma il ministro non le ha più». Evidentemente, però, qualche opinione il ministro riesce ancora ad esprimerla: la scorsa settimana, intervenendo in Commissione Bilancio Montecitorio, Costa aveva in pratica confermato in pieno le conclusioni del rapporto. «Il potenziale di scambio intorno al Ponte è dettato dalle dimensioni dell'economia sici-

liana», e l'opera «sarebbe in concorrenza con modi di attraversamento, alcuni dei quali non scomparirebbero, poiché ci possono essere dai 60 ai 100 giorni all'anno di chiusura per vari motivi, e non si può smantellare il sistema dei traghetti», con le cui tariffe il ponte si dovrebbe confrontare.

«Il documento, che mi dispiace sia stato pubblicato - commenta il ministro Costa - era un pezzo di un discorso collettivo che doveva portare a far possibili variazioni nei pedaggi. E per garantire una adeguata remunerazione dei capitali privati, serve un massiccio intervento pubblico: da 2.856 a 4.116 miliardi, ovvero dal 40 al 75% del costo complessivo. «Pesantissimo è il commento di Calarco. «A questo punto - dichiara alla "Adnkronos" - è urgente un incontro a Palazzo Chigi, e ne ho fatto richiesta al sottosegretario Micheli». Calarco spiega che «Costa, da sempre, è contrario al Ponte, mentre ad esempio era a favore di un ponte sullo stretto di Gibilterra. Allora la sua è una posizione politica filoleghista, e questo è un problema che deve risolvere il governo. Perché - si domanda - una segreteria tecnica conclude uno studio a gennaio e, in piena campagna elettorale in Friuli Venezia Giulia, espone oggi sulle pagine de "l'Unità"?». Calarco non si ferma qui: «Finora sono stato zitto, per una decenza istituzionale che a costoro manca. Ma a Micheli - dice - racconterò la lunga lista di omissioni che sono costate finora decine di miliardi al contribuente, e lo farò anche in sede giudiziaria, se necessario, raccontando tutti gli interessi forti che stanno dietro al Ponte. In ogni caso io me ne andrò, ma solo alla fine di questo percorso».

Intanto, il 4 giugno il Senato discuterà un ordine del giorno sulla vicenda, e si attende un rapporto di fattibilità finanziaria predisposto dal Mediocredito Centrale di Gianfranco Imperatori, altro grande sponsor del Ponte. Il sottosegretario ai Trasporti Giuseppe Soriero chiede sulle qua-

stione si pronuncino in via definitiva il Consiglio Europeo di Cardiff del 15 giugno con una sorta di «validazione internazionale» del progetto, ipotesi duramente criticata dal capogruppo dei senatori verdi Maurizio Pieroni. Legambiente, invece, commenta favorevolmente lo studio dei Lavori Pubblici.

E la vicenda Ponte divide anche



Cofferati
«Un'opera inutile e costosa per collegare due deserti infrastrutturali. Troppi interessi, ma le priorità sono altre»

(ma senza polemiche) il sindacato confederale. Pietro Larizza, leader Uil, calabrese e da sempre fautore dell'opera, contesta addirittura la buona fede del ministro Costa. «Me l'ha detto lui personalmente: è contro il ponte, e a favore del tunnel sotto lo Stretto. A questo punto, se la scelta politica negativa è già stata fatta, anche le valutazioni "tecniche" si possono piegare a quella scelta». Per Larizza, «c'è poco rispetto per i diritti dei cittadini, e a maggior ragione per quelli di sindaci e presidenti di Regione democraticamente eletti in Sicilia e in Calabria, che dicono che il Ponte si può fa-

re e lo vogliono fare». «La verità - è la tesi del sindacalista - è che tutta la spesa pubblica per infrastrutture si ferma a Napoli. A sud di Napoli ci sono solo promesse. Nei confronti del Mezzogiorno, questo governo parla solo il linguaggio emiliano, veneto, ligure: tutto quello che riguarda il Sud o è pieno di problemi e non si può fare, o va rinviato». Di avviso completamente opposto è Sergio Cofferati. «Ho sempre pensato - afferma - che il progetto del Ponte non fosse economicamente valido, con costi spropositati rispetto ai vantaggi, con costi spropositati rispetto ai vantaggi. Le valutazioni del ministero mi sembrano fondate e condivisibili». Per Cofferati, «le priorità dal punto di vista delle infrastrutture in Calabria e Sicilia sono ben altre: ci sono autostrade interrotte, treni che viaggiano a 50 all'ora di media, e il Ponte

Stretto rischia di essere un collegamento velocissimo tra due deserti infrastrutturali. E poi ci sono aspetti delicati di ordine ambientale e simili che non si possono sottovalutare». E allora, come mai tanto interesse per un progetto ritenuto tutto sommato inutile? «In primo luogo - risponde Cofferati - si muovono grandi interessi: tante risorse concentrate fanno gola a molti. E poi, il grande progetto ha sempre un suo speciale fascino. Un fascino che subiscono anche i sindacalisti».

Roberto Giovannini



LA STORIA

Dalle cozze a Zio Paperone

Il primo a pensare a un attraversamento «terrestre» dello Stretto di Messina fu un console romano, che dopo la prima guerra punica realizzò un ponte di barche per condurre dalla Sicilia in continente 140 elefanti catturati ai Cartaginesi. In seguito, si dice, l'idea venne in mente anche a Carlo Magno: questa è la tesi dell'ex presidente della Regione Calabria Nisticò, che vorrebbe ora rendere omaggio all'Imperatore intitolandogli il Ponte. Venendo a tempi più recenti, si racconta di un interessamento da parte di Giocchino Murat poco dopo il 1800, né manca il «solito» Garibaldi, sempre appassionato a progetti ambiziosi e mai realizzati. Ma il primo tentativo concreto di esaminare la questione risale al 1866. L'Unità d'Italia è appena compiuta, e la ribellione dei «banditi» del Mezzogiorno è da pochissimo stata soffocata nel sangue. E il ministro dei Trasporti dell'epoca, Stefano Jacini, incarica l'ingegnere Alfredo Cottrau di verificare la «fattibilità di un ponte metallico tra Sicilia e Calabria con luci di 600-800 metri». Memorabile, da tutti i punti di vista, una delle due proposte presentate da Cottrau: realizzare un'immensa coltivazione di mitili sul tratto di mare tra Scilla e Cariddi. Nel giro di cinquant'anni cozze e vongole, spiegava l'originale ingegnere, avrebbero costruito una sorta di diga naturale su cui poi si sarebbe potuto costruire il ponte vero e proprio. Non si conosce la reazione del ministro alla proposta. Si sa invece che nel 1883, su «Topolino», un'idea simile viene in mente a Paperone de' Paperoni. Ne «Zio Paperone e il Ponte di Messina», il ponte viene costruito su coralli miracolosamente fatti crescere grazie a un'invenzione di Archimede. Ma a rovinare tutto - e far crollare in mare il ponte - ci penserà la bramosia dei tanti turisti convenuti di prelevare un pezzettino di corallo come «souvenir».

L'INTERVISTA

Mattioli: «Sì agli esperti, ma l'impresa non si farà»

Il sottosegretario ai Lavori pubblici: quel progetto non è una scommessa avveniristica

ROMA. Per Gianni Mattioli, ambientalista storico e sottosegretario ai Lavori Pubblici, la bocciatura del Ponte da parte del suo dicastero non è una sorpresa. «La verità - spiega - è che qualcuno ha voluto impostare il confronto sulla base di due pregiudizi che invece bisogna togliere dal tavolo. Il primo è che fare il Ponte è una grande scommessa tecnico-scientifica. Io dico di no: realizzare un ardimento ponte è una scommessa ingegneristica da fine '800. L'Italia è ricca di centri scientifici e di studiosi di valore internazionale. Pensare che la loro massima aspirazione sia fare un ponte - anche se molto lungo - è avvilente. Anche riempire Piazza San Pietro con una enorme pizza sarebbe un primato di rilievo, e anche in questo caso si dovrebbero affrontare grandi problemi tecnologici; ma sarebbe sempre esolo una pizza».



«E il secondo? È quello dell'occupazione. Comprendo bene la serena posizione contraria al Ponte di Sergio Cofferati, perché troppe volte il sindacato si è trovato di fronte a concentrazioni di migliaia di lavoratori in un solo sito per un tempo prevedibile e limitato, come ad esempio è stato a Montalto. Sono situazioni che hanno provocato problemi dolorosissimi di disoccupazione di ritorno».

Parliamo del Ponte. Perché lei è contrario alla sua realizzazione?
«Il problema è se questo Ponte è essenziale o no per lo sviluppo di Sicilia e Calabria. Il governo si è impegnato a fondo per la sistemazione dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, un'autostrada che viaggia sulla costa e sulle montagne, fatta di tanti viadotti e tanti tunnel. L'Anas ci avverte che non si può sperare in una trasformazione tale da far convivere il traffico veloce con quello dei mezzi pesanti. È un dato di fatto. Inevitabilmente, il traffico merci su gomma dovrà in gran parte uscire dall'autostrada per imbarcarsi nel principale porto containers che esiste oggi in Italia, cioè quello di Gioia Tauro, e poi proseguire per cabotaggio costiero. Oppure, muoversi per ferrovia. Su que-

sta base dobbiamo verificare se il Ponte è utile o meno».

Va bene, ma sono 30 anni che questa vicenda va avanti. Ora si decide: un sì o un no.
«Dopo trent'anni, dopo avere speso decine di miliardi, la "Stretto di Messina" ha presentato un progetto che l'Anas e il dipartimento di Alta Sorveglianza delle Fs hanno giudicato inadatto a diventare progetto esecutivo. Curiosa è poi la posizione del

Consiglio Superiore dei LL.Pp., che dopo aver indicato i limiti più vistosi di quel progetto, conclude con un parere favorevole che definisco una scelta, non tecnica, ma politica. E invece la relazione della segreteria tecnica di Costa evidenzia gravissimi difetti. Il primo è economico: l'analisi costi-benefici è inconsistente, poiché si poggia sull'ipotesi dell'aumento del traffico rispetto a quello attuale, assai modesto. Un'ipotesi incerta, e già ho detto delle limitate possibilità di sviluppo della Sa-Rc. La stessa previsione di crescita legata allo sviluppo dell'area metropolitana è basata su fatti aleatori. Ne consegue che un'alterazione delle ipotesi di base fa crollare l'utilità dell'opera. Il secondo difetto riguarda i limiti del progetto: come dimostrano Anas, Fs e il Consiglio dei LL.Pp., ha buchi vistosi. Infine, la questione finanziaria: dei 7.100 miliardi di costo complessivo del ponte, si dà per scontato che i 2.100 degli allacci ferroviari e stradali saranno a carico dello Stato. E anche per i 5.040 del ponte vero e proprio serve un massiccio intervento pubblico per attirare i privati».

Molti dicono che non c'è niente di male se lo Stato investe risorse ingenti nel Mezzogiorno - così come peraltro fa al Nord - per colmare un paese e ormai insopportabile divario infrastrutturale.
«Infatti. Non sono assolutamente contrario a un forte impegno economico pubblico al Sud. Ma intanto,

stafiamo la favoletta che il Ponte se lo pagano da sé i privati, perché lo studio dimostra che non è vero. Io dico che lo Stato nel Sud deve investire 5.000, 10.000 miliardi, o anche di più; ma a parità di investimento finanziario bisogna verificare quali effetti di sviluppo e di occupazione ogni possibile intervento porta con sé. Altro che il Ponte: penso alle infrastrutture stradali e ferroviarie in Sicilia e Calabria, alle tecnologie legate alle energie innovative, dove si può dar vita a un polo nazionale, agli interventi di difesa del suolo, alla messa in sicurezza antisismica. C'è tanto che si può e si deve fare».

Il sottosegretario ai Trasporti Soriero chiede a Prodi di sollecitare entro il '98 una verifica definitiva di esperti internazionali sulla fattibilità del Ponte. Che ne pensa?
«Dal punto di vista scientifico, non c'è nessuna necessità di andare fuori d'Italia: abbiamo fior di esperti. Se invece il problema è capire come investire al meglio, ben venga questo confronto europeo. Vorrei aggiungere una cosa. Non dico una parola sugli aspetti di tutela e compatibilità ambientale che il progetto del Ponte chiama in causa. Sono un uomo di governo, e non voglio portare in questa sede un punto di vista fazioso. Ma sommessamente dico che è una classe dirigente di ben modesto profilo quella che si aggrega intorno alla società "Stretto di Messina". Tutto il mondo ci consegna la tutela di valori ambientali e culturali, quelli su cui è stata costruita la nostra civiltà, e loro non sanno far altro che illudere le popolazioni locali, e proporre niente più che un ponte».



E il 14 giugno entra in funzione il ponte danese. Dal Portogallo al Giappone. Ecco le mega-realizzazioni

ROMA. Negli ultimi mesi sono stati ufficialmente inaugurati (o stanno a breve per entrare in attività) tre grandi ponti: il ponte Akashi-Kaikyo in Giappone, quello del «Grande Belt» tra l'isola di Funen e Sjælland in Danimarca, il ponte sull'estuario del Tago in Portogallo.

Il ponte Akashi-Kaikyo, aperto lo scorso 5 aprile, collega attraverso l'isola di Awaji le isole giapponesi di Honshu e Shikoku, due delle isole principali e più abitate dell'arcipelago nipponico. Al momento, con la sua lunghezza di 3.910 metri, piloni alti 297 metri e un'arcata centrale di

1.990 metri è il ponte sospeso più grande del mondo; è costato 9,7 miliardi di dollari (quasi 17.000 miliardi di lire), ed è stato realizzato in dieci anni. Nel gennaio del 1995 ha resistito senza problemi al disastroso terremoto di Kobe (7,2 gradi della scala Richter), che ebbe il suo epicentro a unodei capi del ponte.

E il 14 giugno prossimo entrerà in attività il grande ponte che collega le due isole principali della Danimarca: Sjælland, dove è situata la capitale Copenaghen, e Funen. Si tratta di un'opera imponente, con un'arcata centrale sospesa di 1.624 metri e pilo-

R.G.I.