

I SOGNI
E FORMIGONILa faccia
triste
della Fiera

ORESTE PIVETTA

Ogni tanto, senza nessun preavviso, come capita con i temporali estivi in alta montagna, si risente parlare del ponte sullo stretto di Messina. La nostra maestra alle elementari (quindi quarant'anni fa), letta di Scilla e Cariddi e di Odisseo e delle seducenti sirene, puntando il dito sulla carta geografica, ci diceva: qui si farà il ponte. Con quel tono patriottico da grande impresa nazionale, che ci educava e ci esaltava, insieme commuovendoci. Vedevo i bambini poveri della disgraziata Sicilia finalmente uniti a noi, all'Italia dello stivale e del progresso, sottratti all'isolamento da quella via sospesa di ferro e calcestruzzo. I bambini sono invecchiati senza il ponte, senza il ponte guadagnandosi da vivere. Il ponte resterà, a buon diritto, nelle cataloghe delle imprese mancate e dei sogni. Catalogo che in Italia si compone di molte pagine a dimostrazione della mancanza, come asseriva Romano Prodi, allora presidente dell'Iri, di «una cultura per le grandi opere pubbliche». Tra le quali si possono contare la variante di valico dell'Autosole, l'autostrada Asti-Cuneo, il passante di Mestre, la pedemontana veneta, la pedemontana lombarda (detta anche con infelice immaginazione "Autostrada dei parchi lombardi", novanta chilometri da Bergamo a Varese) e la gronda nord (nord Milano) riunite di recente in una sorta di mostro viabilistico che si dovrebbe chiamare "pedegronda". Incerto destino attende il famoso e ormai biblico Mose, il sistema delle dighe e delle chiuse che dovrebbe impedire a Venezia d'andare sott'acqua ad ogni marea. Il dissenso tra le forze in campo è fortissimo, fino all'asfittizzazione all'interno dello schieramento di centro-sinistra, che potrebbe risultare estiziale, elezioni alle porte. Alle grandi opere si potrebbe aggiungere, allungando a dismisura l'elenco, le "piccole opere": uscitone, ad esempio, da poco, dopo una ventina d'anni di onorata presenza il Nuovo Piccolo Teatro di Milano, restano gloriosamente, in ambito artistico, la Fenice di Venezia piuttosto che il Petruzzelli di Bari. Il ministro Melandri ha invece rilanciato il sistema museale milanese della Grande Brera, ideato da Franco Russoli quando ancora s'alzavano le barricate del Sessantotto. Un'new entry, in grande stile peraltro, potrebbe essere rappresentata dal nuovo polo fieristico milanese, quello che si sarebbe dovuto realizzare su un'area tra i comuni di Rho e Pero, sulla direttrice nord-ovest, direttrice storica di sviluppo, verso il Sempione. In questo caso proposte e rinvii si succedono soltanto da venticinque anni. Alla vigilia dell'estrema decisione, un aumento di prezzi tra i costi valutati per la bonifica (l'area era un deposito di carburanti e di raffinerie) ha convolto i piani. Chi sono gli sconfitti (o gli imprevedibili)? Certo il presidente della Regione Formigoni (ciellino) non è riuscito a mettere la propria firma sotto un progetto cui teneva tanto, insieme con il presidente dell'Ente Fiera di Milano (ciellino) e con l'assessore all'urbanistica del Comune di Milano (ciellino). Formigoni ha accusato la solita manovra politica: per colpa sua l'immagine alla vigilia elettorale il governo cattivo si sarebbe servito dell'Eni (incaricato della bonifica e colpevole del sovrapprezzo). Il sindaco di Pero, testimone della vertenza, ha dichiarato che i disaccordi erano così irrisolvibili da apparire un pretesto. Chissà. Certo che la regione più forte d'Italia e più europea sembra patire assai, malgrado la saldezza e l'uniformità degli orientamenti. Dopo la brutta figura di Malpensa, il grande hub ballottato tra un volo e l'altro, tra un destino e l'altro, lo stop alla Fiera, singolare dimostrazione di deficit politico.

Metropolis

Una «costruzione» di progetto: il ponte sorge miracolosamente tra le due sponde dello stretto

INFO
Primati mondiali

Se si parla di luce, cioè di apertura tra i due piloni di sostegno, il record di lunghezza spetterebbe am-



piamente al progettato ponte sullo stretto di Messina: 3300 metri contro i 1990 dell'Akashi Kaikyo in Giappone, i 1624 del Great Belt in Danimarca, i 1410 dell'Humber in Gran Bretagna, i 1298 del Verrazzano Narrows negli Stati Uniti, i 1100 del Minami Bisan Seto, ancora in Giappone. Altra gradatoria se ci si riferisce all'impalcato, cioè alla parte comunque sospesa: l'Akashi con 3910 metri supera il ponte sullo stretto (3660 metri)

Imprese

La sorte del braccio di mare tra Messina e Reggio, tra isola e continente

Il ministro ai lavori pubblici Willer Bordon promette ufficialmente:

attendiamo qualche mese ancora i verdetti tecnici, prima della decisione definitiva

La telenovela di un ponte al sole:
trent'anni in attesa dell'autunno

OSCAR DE BIASI

IL GOVERNO È INTENZIONATO A PRENDERE UNA DECISIONE SUL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA ENTRO L'AUTUNNO. LO HA DICHIARATO IL MINISTRO AI LAVORI PUBBLICI, WILLER BORDON. SI ATTENDONO LE VALUTAZIONI DI FATTIBILITÀ E DI IMPATTO AMBIENTALE

Sono passati gli anni e milioni di volte i traghetti hanno traversato il braccio di mare che separa Villa San Giovanni da Messina, milioni di persone, di auto, di carrozze ferroviarie, si sono dondolate su quei mitici flutti, vincendo correnti assai forti, il parlamento ha legiferato in materia, sono stati disegnati e illustrati progetti, sono state scritte imponenti e dottissime relazioni, una biblioteca di relazioni, sono state incaricate commissioni, sono stati nominati presidenti, sono stati versati miliardi, si sono pagati consulenti, amministratori, fattorini, autisti. Tutto si è allestito, tranne che il ponte, così che, se accade di sentirlo nominare, si muove una mano come per scacciare una mosca: ancora il ponte? sono forse fantasmi che ritornano? favole di gioventù? Dall'incertezza, dallo scetticismo e soprattutto dalla noia ci ha destati l'ultimo ministro dei Lavori Pubblici, il democratico per il momento Willer Bordon, che avrebbe potuto dire qualsiasi cosa, ma non si è sentito esentato dal dire la sua sul ponte: a ottobre si deciderà. A quarant'anni dalle prime idee novecentesche sulla titanica impresa (le prime idee in assoluto sono ormai millenarie) finalmente si deciderà. Parola di Bordon. Non resta che cominciare la conta alla rovescia. Poi se sarà no, auspichiamo una definitiva pietra sopra, se sarà sì potremo brindare al genio italico costruttore del più lungo ponte del mondo, della nuova meraviglia. Ma soprattutto dovremo plaudire alla Decisione, qualunque essa sia, alla Decisione che suonerà la tromba contro l'Indecisione e l'Indecisionismo, virtù nazionale che consente sempre di dire si lasciando aperta la porta al no. E viceversa, semplicemente rinviando.

SULLO STRETTO. Dalle ultime alture dell'Aspromonte, appena sopra Reggio Calabria, la vista sul mare può essere splendida. Scriveva un viaggiatore di tre secoli fa, F.L. Solberg: «Si vedono le sponde calabresi fino al promontorio di Scilla e l'alta costa siciliana da Capo di Faro fino all'Etna, che esalta questo quadro maestoso». Nei progetti e nelle prime visualizzazioni, il ponte corre leggerissimo (è a una sola luce, sospeso a due cavi metallici) da una sponda all'altra, impareggiabile. Un'illusione? Una magia della grafica e del computer? Scendendo dalle alture, la periferia della città viene incontro secondo i ritmi imprevedibili del caos urbanistico. È il continuo edificio che si è autogenerato, senza alcun disegno che non fosse quello dettato dall'opportunità o dalle necessità immediate e personali. Reggerà questo reticolo all'impatto di un ponte sullo stretto?

DA CARLO MAGNO A NINO CALARCO. Pare che molti prima di noi contemporanei abbiano pensato di costruire un ponte sullo stretto. Pare ci abbiano pensato i romani, che si sarebbero acccontentati di far correre i loro eserciti su passerelle sostenute dalle barche. Pare che il ponte lo abbia sognato persino Carlo Magno e che intorno al 1100 il re dei Normanni Ruggero II abbia anche messo all'opera i suoi tecnici, già progettando le prime fondazioni. La storia per noi comincia negli anni sessanta, anni di boom economico e di illimitati orizzonti, quando l'Anas bandì un concorso raccogliendo ben centoquaranta risposte: centoquaranta progetti, che divennero dodici alla prima selezione. Dove riposeranno?



Il salto operativo si registrò però nel 1971: la legge 1158 affermò il prevalente interesse nazionale dell'opera e pose le basi per la sua creazione, la realizzazione e la gestione. Dieci anni dopo, nel 1981, nacque così la società Stretto di Messina, concessionaria di stato con azionisti l'Iri (51 per cento), le Ferrovie dello Stato, l'Anas, la Regione Sicilia e la Regione Calabria (con quote paritetiche: 12,25 per cento). Seguirono anni di inattività, di dure contese tra Dc e socialisti, e tra le stesse correnti democristiane per la spartizione di soldi, poltrone, incarichi, responsabilità. Nel 1990, mese di giugno, Andreotti nominerà alla presidenza Nino Calarco, trentennale direttore della Gazzetta del Sud. Sconfitto fu l'ingegner Pastorelli, quello famoso di Vermicino e dei soccorsi al bimbo precipitato

in un buco. Le partite a carte con Ciriacò De Mita e la sua popolarità televisiva non bastarono all'ingegnere. Calarco, che diventerà pure senatore per la Dc, per le fortune dello stretto non si risparmiò amicizie lungo tutto il fronte dello schieramento politico. Frequentando a Roma l'albergo St. Raphael, frequentando anche Bettino Craxi che conquistò alla causa del ponte. Ma se gli chiedete dei disse, Calarco vi ricorderà che nel 1991 fu il giovane Pietro Folena a firmare la proposta di rifinanziamento del progetto.

AMICI E NEMICI. Silvio Berlusconi promise, oltre al milione di nuovi posti di lavoro, anche il magnifico ponte. Seguiva l'esempio di Craxi. Prodi non si tirò in disparte: «Dobbiamo recuperare una cultura per le grandi opere pubbliche, che si è persa negli ultimi anni. Purtroppo finora la paura di prendere decisioni, la paura di sbagliare ha prevalso su quella di fare». Prodi spiegava dettagliatamente: «Il ponte accorcerà l'I-

Italia di 240 chilometri: tanta è la distanza che si potrebbe percorrere nel tempo che oggi si impiega ad attraversare lo stretto». E prevedeva pure: «I risparmi netti per gli utenti del collegamento sono stimati a quasi 40 milioni per autovettura, 35 milioni per autocarro e 92 per convoglio ferroviario. Nel 2015 transiteranno sul ponte 12 milioni e 621 mila autovetture, 295 mila carrozze ferroviarie, 74 mila autobus... I lavori cominceranno nel 1987». Scherzi del destino: Prodi era allora, soltanto, presidente dell'Iri. Divenuto pochi anni dopo Presidente del consiglio, si lasciò catturare dalla paura di prendere decisioni. Come i ministri: Di Pietro, Costa, Burlando, Micheli, eccetera eccetera, per ultimi. Aspettiamo Bordon. Ricostruire però lungo questi quarant'anni la geografia dei consensi, dei dissensi e dei dubbi è quasi impossibile. Tutti ne hanno, magari di sfuggita, parlato. Si sa che il ponte ha diviso i sindacati: il calabrese di Reggio Calabria, Larizza, entusiasta contro l'incerto D'Antoni, siciliano, e contro Cofferati, secondo il quale l'opera sarebbe semplicemente inutile e pericolosa. Avversari certi sono anche i Verdi, Rifondazione, Legambiente («un progetto dai mille difetti e dai pochissimi pregi, ancora avvolto da tanti dubbi per i problemi di impatto ambientale e territoriale, che sorgerebbe su un'area a rischio sismico e che difficilmente riuscirebbe a dimostrare la propria compatibilità economica, trasportistica ed occupazionale»), un partito trasversale molto rappresentativo tra i disse ma forte anche in altre formazioni, e naturalmente quella che Nino Calarco definisce la «potentissima lobby marittima» dei traghetti. I dietrologi sono pronti a scommettere su altri avversari: lobby internazionali che premeranno per la realizzazione del ponte tra Africa e Europa a Gibilterra, lobby slave che pensano alle autostrade mediorientali, lobby nordiche che vorrebbero lasciare il sud al sud e la Sicilia al suo isolamento. Resterebbe da citare tra gli avversari di fuoco anche Bossi con la sua truppa, ma chissà come la penserà dopo l'accordo elettorale con Berlusconi, uomo da grandi opere.

IL PROGETTO, I SOLDI E COSA NOSTRA. Dopo tanti anni e dopo una infinità di chiacchiere (negli ultimi cinque anni sono stati presentati in Parlamento una settantina di documenti, tra mozioni, interpellanze, interrogazioni e ordini del giorno, compreso il disegno

di legge di un gruppo di senatori per la costituzione di una commissione di vigilanza sulle iniziative in corso per la realizzazione del ponte) si è pur giunti a un progetto: un ponte a una sola luce, una campata record tra i due piloni di sostegno di tre chilometri e trecento metri, più dunque del giapponese Akashi Kaikyo (in costruzione) che si ferma a 1990 metri (ma con un impalcato, relativo alla parte sospesa, più lungo: 3.910 metri contro 3.660). Il progetto, che è costato per conto suo 150 miliardi, prevede una spesa di settemila miliardi e una durata dell'opera di almeno otto anni. Grande affare. Un affare colossale, mai visto, che induce - e come non potrebbe essere - i nemici del ponte a mettere le mani avanti con un argomento tutt'altro che imprevisto: la mafia. Il ponte sarà un affare colossale anche per la mafia. Argomento fondato, ma scorggiante, solido caposaldo dell'immobilismo. Se ce lo fosse, chiudiamo bottega. Possibile che non si possa fare nulla che non diventi affare di mafia?

CONTROLLO STRANIERO. L'ultimo passo (o l'ultimo trabocchetto?) prima della decisione, l'incarico, tramite appalto, a una società americana, la Parsons-Bank of America, di valutare il progetto. Sarà il secondo advisor (consulente) impegnato nella vicenda, dopo la Coopers & Lybrand Srl, associata tra l'altro all'Università Bocconi, che dovrà stimare l'impatto ambientale ed economico finanziario. Decisione del Cipe, Comitato interministeriale (Tesoro e Lavori pubblici) di programmazione economica, in data 19 febbraio 1999. Conclusione prevista dei lavori: giugno 2000. Bordon attende il verdetto.

CAMILLERI. Non poteva mancare l'opinione del più venduto scrittore italiano: «Sono intimamente convinto che questo ponte dovrà farsi proprio perché è nell'ordine delle cose, naturalmente con tutte le salvaguardie e precauzioni necessarie. Perciò mi permetto di fare, già da ora, una proposta per quando il ponte sarà ultimato. Vorrei che sul ponte ci fosse una lapide allato a quelle che certamente ci saranno. Sulla lapide dovrebbero essere scritte le frasi celebri pronunciate a suo tempo, contro la costruzione del ponte. Del tipo: "Inutile perché unirebbe due deserti" oppure "Buono solo per essere fotografato sulle cartoline postali". Sotto a ogni frase, naturalmente, il nome e il cognome di chi la disse. A eterna memoria». Amen.

INUMERI

Tremilatrecento metri sulle onde

Le tappe e le caratteristiche del progetto. Il primo è passo è dettato dalla scelta della tipologia: c'è chi pensa a un tunnel marino e chi a un ponte. Si deciderà per la "tipologia aerea": «offre - dicono i documenti della società Stretto di Messina - sicurezza, minore costo, ridotto tempo di esecuzione nonché facile ed economica manutenzione». Ulteriore incertezza: un ponte a più campate oppure a una sola campata? Alla fine la preferenza è per una sola campata. Così, a partire dal 1990, inizia la progettazione vera e propria, progettazione infine che viene accolta da Anas e Ferrovie dello Stato. Il ponte sospeso a campata unica con luce di 3300 metri presenta caratteristiche eccezionali di resistenza e di servizio: può resistere a un terremoto fino al grado 7,1 della scala Richter e a raffiche di vento fino a 216 chilometri all'ora. La sua piattaforma stradale a tre corsie per ogni senso di marcia può smaltire un traffico di novemila automezzi per ora. La ferrovia a doppio binario può consentire il transito di duecento treni al giorno. Sono inoltre a disposizione, oltre alle corsie di emergenza per le autostrade, due strade di servizio per la ferrovia e due per la manutenzione e la sicurezza. In totale dodici corsie autostradali e due linee ferroviarie, su un impalcato largo sessanta metri con una superficie orizzontale di circa ventidue ettari. Le opere progettate comprendono tutti i collegamenti stradali e ferroviari per consentire l'operatività del ponte con le principali reti infrastrutturali esistenti sui due versanti. Sono previsti nuovi tratti autostradali e ferroviari da un lato e dall'altro dello stretto. La luce della campata centrale sarà di 3300 metri, quella delle due campate laterali di 130 metri. Tutto sarà sostenuto da quattro cavi metallici con un diametro ciascuno di un metro e ventiquattro centimetri. I costi del progetto, dal 1981 al 1997, sono stati di 135 miliardi.

