

## Bassolino contro il Polo: immorale la candidatura di Alfredo Vito

**NAPOLI** Antonio Bassolino torna ad attaccare il centrodestra per la decisione di candidare alla Camera, in penisola sorrentina, Alfredo Vito, l'ex dc noto come mister «centomila preferenze», tra i protagonisti della tangente-poli napoletana. Secondo il governatore, la candidatura di Vito è «un immorale scambio elettorale» attuato pur di avere il suo sostegno per il Comune di Napoli. Bassolino, parlando a Sorrento, definì «una schifezza politica» la decisione di candidare Vito, il quale rispose annunciando una querela mentre il centrodestra criticava l'intervento del presidente della Regione in campagna elettorale. Ieri invece il governatore ha preso di mira soprattutto il candidato sindaco del Polo a Napoli, Antonio Martusciello, che - in una intervista al Corriere del Mezzogiorno - aveva dichiarato di aver contribuito alla discesa in campo dell'ex parlamentare dc, rilevando che sul suo conto ora dovranno essere gli elettori a pronunciarsi.

Martusciello «se ne dovrebbe vergognare - dice il presidente della Regione - perché siamo in presenza di un immorale scambio elettorale. Pur di avere il sostegno di Vito per il Comune, infatti, ha voluto e imposto una candidatura che offende tutti i napoletani, della città e della provincia, di centrosinistra e di centrodestra e dei più diversi orientamenti politici».

Nell'intervista, Martusciello ricorda che Vito non ha più pendenze giudiziarie. «Però - replica Bassolino - è stato un corrotto per sua stessa ammissione, ha patteggiato per reati gravissimi e soprattutto ha solennemente dichiarato che non avrebbe più fatto politica. Proprio perché torna in campo occorre eticamente ribellarsi».



Un'immagine presa dalla tv che mostra un momento del collegamento in diretta tra Francesco Rutelli e Emilio Fede sul Tg4 Ansa

## che senso ha

L'esperto di sondaggi Piepoli, durante una festosa serata di «Porta a Porta» (si parlava di crimini di ragazzi o su ragazzi, da Erica a Sarah Jay, alla liceale stuprata dal compagno di scuola) ha prodotto una sua serie di dati sul tema: che cosa pensa l'opinione pubblica della proposta di anticipare l'età del voto (il voto a sedici anni era il titolo del programma, ma non se ne è quasi parlato) e come vuole, la stessa opinione pubblica, punire i ragazzi fra i 14 e 17 anni, che attualmente non sono imputabili, se commettono reati.

Non abbiamo una definizione della opinione pubblica di Piepoli. Ci dice però che le persone intervistate sono tante (1400, mi pare).

Risultati: l'opinione pubblica di Piepoli non vuole toccare l'età del voto. Resti a 18 anni. Ma è favorevolissima a punire «come adulti» i quattordicenni che commettono crimini.

È un risultato che mi colpisce perché è identico alle tendenze che hanno cominciato a diffondersi nell'opinione pubblica americana quando quel paese si è avviato sul sentiero della pena di morte. I punti infatti sono due. Primo: le cose, così come stanno, non si toccano. Mai evocare la voglia di cambiare o di riformare. E' roba di sinistra.

Secondo: cominciamo a incattivirci con i ragazzini cattivi (in certi stati americani la trovata è stata di metterli in prigione con gli adulti). Daremo il buon esempio.

Che poi i ragazzini cattivi siano di solito i più poveri, quelli che non hanno un buon avvocato e la protezione adeguata di un padre, è una irritante questione politica. Qui stiamo parlando di giustizia.

È possibile che Piepoli si sia sbagliato, puntando la ricerca sulla risposta desiderata piuttosto che lanciando una domanda ben calibrata.

Altrimenti il segnale è certamente di destra: duri con i deboli e inflessibili nel non cambiare le cose.

f. c.

# Rutelli: «Il Meridione, ponte d'Italia»

## A Messina il candidato premier illustra il progetto per unire lo Stretto: sarà pronto nel 2012

DALL'INVIATO **Vincenzo Vasile**

**MESSINA** Una calorosa platea meridionale. Applausi a scena aperta per il candidato premier del centrosinistra, chiamato a un compito tra i più difficili. Parlare di politica, dell'avvenire del paese. Su una scaletta piena di cifre e diagrammi, con immagini, grafici e parole che scorrono intanto sullo schermo.

Cifre, percentuali, scadenze di quel «Meridione, ponte dell'Italia», che è uno dei punti forti del programma. E a Messina dire ponte significa il Ponte. Con la «p» maiuscola. Cioè il Ponte sullo Stretto, sventolato come vana promessa di cinquant'anni di campagne elettorali, e che al contrario è stavolta già scritto nell'agenda delle cose concrete.

Rutelli annuncia: «C'è già una data per l'inaugurazione, il due giugno, la festa della Repubblica del 2012». La costruzione vera e propria durerà sette anni, i prossimi cinque saranno impiegati per valutare ancor più attentamente l'impatto ambientale, per coinvolgere enti locali e popolazione. Con una «cabina di regia» in loco, qui a Messina. In questa uscita - una delle prime dopo la pre-

sentazione ufficiale del programma - Francesco Rutelli sottolinea anche una «differenza» di comportamento tra centrodestra e centrosinistra: ieri a Messina era affiancato da due ministri, Vincenzo Visco ed Enzo Bianco, dal candidato alla Presidenza della Regione siciliana (qui dopo il 13 maggio si gioca anche un secondo tempo della partita politica, il 24 giugno) Luca Orlando, oltre che da Marco Minniti e Doris Lomoro, ex sindaco di Lametia Ter-

nato a «monitorare» l'opera del ponte, i cantieri, gli appalti. Cioè a fare in modo che la mafia non metta il naso e le mani su questi appalti. La «gara», decisa dal governo nell'ultimo consiglio dei ministri, è tra 50 giorni, per sette anni sono previsti 14mila posti di lavoro.

Il centrodestra, nota Bianco, invece di «sorridere e incassare», al cospetto di una realizzazione «in progress» che il centrosinistra ha varato, ha avuto «una reazione incomprensibile, inconsulta», quasi pretenderebbe che l'Ulivo rinunciaste all'opera. E Orlando ha fatto un discorso suggestivo sulla grande «infrastruttura immateriale» rappresentata dalla novità di

Tra 50 giorni la gara di appalto e Bianco dice: la Dia è già al lavoro per impedire infiltrazioni mafiose

una grande opera, della più grande opera», del Ponte, realizzato senza far appello a «leggi speciali», ma attraverso finanziamenti «normali»: fondi esistenti da associare all'intervento dei privati.

E ha insistito sui ponti-simboli di pace, (li distrugge la guerra

come in Jugoslavia, la pace li lancia invece da una sponda all'altra). Visco ha raccontato un aneddoto istruttivo: il recentissimo scorno di una collega giornalista della «catena di media che fa capo all'opposizione» che ha interrogato qualche tempo addietro i funzionari del Tesoro sui «cento progetti per il Sud» che erano stati annunciati solo un paio di anni fa da un superministro dell'economia che si chiamava Carlo Azeglio Ciampi. E - una volta scoperto che essi sono in corso di realizzazione - confida che «l'articolo,

il pezzo è sfumato, non scriverà una riga».

Il Ponte ha una storia istruttiva: dopo tanti anni di promesse mancate, il governo ha messo la cosa in mano agli «advisor», che poi in italiano si chiamano consulenti. Ed essi - riferisce Visco - hanno spiegato innanzitutto che realizzarlo non comporta affatto l'esclusione di porti e aeroporti, e che poi il Ponte di per sé non costa molto rispetto all'alternativa del «cabotaggio», e che infine l'impatto ambientale è inferiore ad altre soluzioni. Per cui si richie-

derà ai privati un intervento pari a quel lo dello Stato, cinquemila miliardi, più l'impegno anche per la gestione.

Rutelli - prima di impelagarsi nella puntigliosa elencazione delle opere del complesso «integrato» di interventi da mettere in campo attorno e contemporaneamente al Ponte - suggerisce uno slogan: «Il Meridione non si associa più nel progetto del centrosinistra alla »P« di problema, ma alla »P« iniziale di Priorità, di Potenzialità». Sta qui, insomma, un'altra, fondamentale «differenza»

di sostanza. E prima di volare a Roma per un'intervista «riparatrice» di diverse violazioni della par condicio negli studi di Emilio Fede, il candidato premier regala un'unica battuta frizzante ai microfoni: «Al mio avversario - dice - riuscirebbe finanche di promettere in regalo ai Messinesi la squadra del Milan, a noi spetta viceversa il compito di fare il rendiconto delle cose fatte, del Mezzogiorno che in questi cinque anni è cambiato, e delineare il progetto - credibile, concreto, graduale e realizzabile - delle cose da fare».



Elaborazioni al computer che simula il ponte sullo stretto di Messina

Reuters

Gran parte delle «grandi opere» annunciate da Berlusconi sono già state messe in cantiere dal governo

## Porti, strade e ferrovie quelle fatte, quelle in progetto

**Luana Benini**

**ROMA** Se lo ricordano tutti Silvio Berlusconi nel salotto di Bruno Vespa a disegnare una ragnatela di strade, autostrade, e quant'altro sulla carta geografica dell'Italia. Farò questo, farò quello...Spargendo a pioggia miliardi virtuali. Così parlava e parlava. E Vespa, la mano sul mento, a fare da spalla silenziosa. Anche quando, con la solita leggerezza, il padrone della Cdl prometteva: quando sarò al governo, sarà il Parlamento che ogni anno deciderà quali sono le opere di interesse nazionale da mandare avanti e per legge verranno annullati in un batter d'occhio vincoli e ostacoli frapposti dalle varie amministrazioni, locali, di salvaguardia ecc. «Una delle fanfaluche più grandi che si possano raccontare spiega il braccio destro di Rutelli, Paolo Gentiloni - perché una qualsiasi regione o sovrintendenza può fare eccezione, e qualsiasi Tar può dargli ragione». Insomma, in Italia c'è un ordinamento complesso e nessuno, nemmeno Berlusconi può permettersi di cancellare le

competenze e le autonomie territoriali e vincolistiche. E poi, alla grazia del federalismo: «Se questa non è demagogia centralistica...». Al modello berlusconiano l'Ulivo contrappone il modello già sperimentato a Roma per il Giubileo (e adottato a Torino in vista delle

Il piano generale dei trasporti prevede investimenti per 214miliardi nei prossimi dieci anni

Olimpiadi del 2006): la costruzione di agenzie ad hoc con il ruolo di coordinamento e velocizzazione degli interventi. Perché l'Italia non si può permettere di cancellare le competenze di Regioni e Comuni e nemmeno di bypassare le Sovrintendenze. Fa presa però il Berlusconi grande costruttore e imprenditore d'Italia. Ma è davvero un vuotasi regione o sovrintendenza può fare eccezione, e qualsiasi Tar può dargli ragione». Insomma, in Italia c'è un ordinamento complesso e nessuno, nemmeno Berlusconi può permettersi di cancellare le

sti anni dai governi di centrosinistra, non ultimo il Piano generale dei trasporti elaborato dal ministro Bersani e approvato dal governo alcuni mesi fa. Con una differenza. Che il centrosinistra, alla voce grandi opere, non mette al primo posto, come da sempre fanno le destre, strade e autostrade (che pure sono comprese, come vedremo, nei programmi e per le quali sono già stati stanziati fior di miliardi) ma opere che hanno interesse ambientale: salvaguardia idrogeologica, opere per la sistemazione e il ripristino della rete idrica (non ultimo portare l'acqua nel 30% delle case dei siciliani che non ce l'hanno), ampliamento della rete ferroviaria e potenziamento dei porti o meglio delle Autostrade del mare.

Occorre ricordare che la legislatura che si è appena conclusa ha

gettato un ponte verso il futuro. L'approvazione del Piano generale dei trasporti e della logistica prevede investimenti in infrastrutture per 214 mila miliardi nell'arco dei prossimi dieci anni (di cui 170mila a carico della finanza pubblica e 44mila con il ricorso a capitali privati). Una parte di questi finanziamenti è già stata inserita nella Finanziaria del 2001. In questo ambito c'è anche il ponte sullo stretto di Messina che è solo una delle tante tessere del mosaico delle principali infrastrutture previste per il Meridione. Del ponte conosciamo ormai costi (10.800 miliardi) e tempi (2001-2005 fase progettuale e studio di impatto ambientale, 2005-2012 costruzione, 2 giugno 2012 inaugurazione). «L'Ulivo - ha spiegato ieri Rutelli a Messina - prevede di investire in infrastrutture per il Sud nel prossimo decennio, 64mila miliardi per il potenziamento di strade, autostrade, linee ferrate e per la realizzazione del ponte fra Sicilia e Calabria». Nel dettaglio. Opere stradali: giugno 2002, completamento dell'autostrada A20 Messina-Palermo; 2007 conclusione lavori già progettati per la Siracusa-Gela; 2006 conclusione di 257 Km della Salerno-Reggio Calabria; ammodernamento della SS 106 Ionica già inserito tra gli interventi prioritari da sottoporre al cofinanziamento della Comunità europea, costo 16mila e 500 miliardi, da ultimare nel 2010;

realizzazione di una nuova arteria a scorrimento veloce Lauria-Potenza-Melfi-Foggia da realizzare dal 2004 al 2010. Ci sono poi gli interventi nei porti di Gioia Tauro, Catania, Gela, Palermo e Taranto, quelli negli aeroporti di Palermo, Catania, Reggio Calabria, Lametia Terme, Bari e Brindisi, le opere ferroviarie a partire dal completamento, entro il 2009, del raddoppio della Messina-Palermo...Un piano concreto, con costi, tempi, priorità, una strategia per tutelare l'ambiente ma anche diversificare le metodologie di tra-

sporto.

Per il centrosinistra non si tratta di inventare qua e là. È già tutto, nero su bianco: le opere già messe in cantiere dai governi di centrosinistra, quelle per le quali si sono già create le possibilità di realizzazione, e quelle previste dal programma dell'Ulivo. E non solo per il Mezzogiorno. Il Piano generale dei trasporti realizzato dal centrosinistra rappresenta il più vasto sistema di potenziamento infrastrutturale mai predisposto in Italia. Si tratta di realizzarlo.

Nel luglio 2000 la Conferenza dei servizi ha approvato la realizzazione della linea ferroviaria Milano-Torino che diventerà operativa per i Giochi olimpici del 2006. A tutt'oggi le linee Torino-Milano-Napoli e quella Padova-Mestre, già approvate, sono quasi tutte in fase di costruzione. La Ver-

ona-Padova è in fase di progettazione. Il 29 gennaio è stato raggiunto l'accordo tra Italia e Francia per la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario fra Torino e Lione che prevede un tunnel di 52 chilometri, operativo nel 2015.

Parliamo di strade? Secondo i dati Anas, dal 1996 sono state completate 91 opere tra quelle di importo superiore ai 10 miliardi. Altre 121 della stessa entità sono in corso di ultimazione e 194 in fase di appalto. Complessivamente per le opere concluse sono stati impegnati oltre 8mila miliardi. Parliamo di trasporto pubblico locale? Nel marzo del 2000 sono stati stanziati 1700 miliardi per la costruzione di nuove tratte di metropolitana e ferrovie urbane in diverse città italiane. Solo per dire che dalla propaganda ai fatti c'è una differenza e che c'è una continuità tra le realizzazioni e la progettualità dei governi di centrosinistra e il programma dell'Ulivo per la prossima legislatura. Si comprende anche perché Berlusconi non vuole confrontarsi con Rutelli. Nel merito, non potrebbe limitarsi agli slogan.