

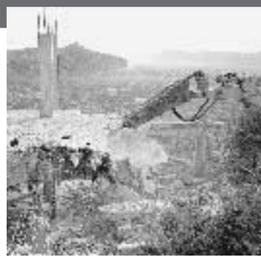
Renato Pallavicini

Trentatré campi di calcio l'uno in fila all'altro. Tra i numeri del Ponte sullo Stretto c'è anche questo e la cifra dà un'idea della dimensione dell'area che il Ponte occuperebbe nel braccio di mare che separa la Calabria dalla Sicilia. La cita Osvaldo Pieroni, che insegna Sociologia dell'Ambiente presso l'università della Calabria, in un saggio che compare nel nuovo fascicolo monografico della rivista *Meridiana* (Donzelli Editore, numero 41, pagine 256, euro 20), interamente dedicato al Ponte sullo Stretto. Il numero di *Meridiana* nasce da un convegno dell'Istituto meridionale di storia e scienze sociali (l'Imes, di cui la rivista è espressione) svoltosi poco più di un anno fa ed in cui i dirigenti dei ministeri dei Lavori Pubblici e del Tesoro e gli «advisors» (i consulenti) interpellati presentarono il metodo e le linee essenziali dello Studio di fattibilità sul Ponte. Ne è venuto fuori un utilissimo dossier che raccoglie contributi, relazioni e dati ufficiali e vi contrappone una serie di commenti e repliche di studiosi di vario orientamento e provenienza: storici, economisti, architetti, esperti di pianificazione dei trasporti. Uno strumento che, al di là di pregiudizi come di acritici entusiasmi, aiuta a districarsi dai gorgogli di equivoci ed inganni che si agitano tra Scilla e Cariddi. Proviamo a riassumerli in alcuni punti in cui si intrecciano i pro e i contro.

Globale/loCALE. Non è una concessione alla moda ma indica una netta alternativa, oltre che economica, culturale. Da una parte ci sono i sostenitori della costruzione del Ponte come occasione decisiva per collegare la Sicilia al continente (Italia ed Europa): il Ponte, come sostiene Leandra D'Antone nel suo saggio, è un «elemento cardine di sviluppo civile ancor prima che economico e sociale, condizione stessa perché risorse economiche, ambientali, culturali, umane di ogni territorio, quindi "identità", siano riconosciute e valorizzate grazie alla loro accessibilità e alla loro proiezione verso l'esterno. Non esistono oggi sistemi locali di successo - scrive - se non in rapida connessione con le reti globali». Dall'altra parte, come nell'intervento di Osvaldo Pieroni dal significativo titolo «Come cancellare i luoghi e la memoria» si contrappone una visione che cerca di salvaguardare un'identità culturale, ambientale e paesaggistica ricca di richiami culturali (che la costruzione del Ponte comprometterebbe radicalmente). Ma, al di là delle memorie omeriche o di quelle più recenti del romanzo di Stefano D'Arrigo, ricorda Pieroni, si affaccia un modello di sviluppo appiattito sul mercato e frutto di operazioni di «marketing territoriale» totalmente estranee ad una cultura del paesaggio.

Ponte/ferrovie. La contraddizione si affaccia persino tra le file dei sostenitori del Ponte e, come scrive D'Antone, «sia nel caso di realizzazione di collegamento stabile (cioè

“ L'impatto ambientale investirà le coste Le autostrade a partire da Gioia Tauro dovranno sovrastare i centri abitati ”



In Sicilia mancano i collegamenti ferroviari e stradali, la velocità rischia di rivelarsi una illusione. Il costo del pedaggio conviene solo per le merci ”

La veduta della Calabria dalla Sicilia come appare oggi e con il ponte



Sul Ponte salirà solo un passeggero su tre

Un'opera inutile, la gran parte del traffico sullo Stretto continuerebbe su navi e alicofa

il ponte, ndr) che in caso contrario sarebbero improrogabili interventi sul sistema portuale, aeroportuale e dei trasporti via terra e mare». Insomma chi è contrario al ponte e caldeggia invece l'ipotesi «multimodale», cioè quella dell'ammmodernamento e dello sviluppo di un sistema complessivo dei trasporti e dell'attraversamento dello stretto sembra avere più di una ragione dalla sua; anche perché alla scelta della costruzione del Ponte non si accompagnano nel Piano nazionale dei Trasporti impegni di spesa adeguati in quella direzione. Il Ponte rischia così di nascere già monco e collegare due sponde che, al momento, finiscono in una serie di binari morti. Alcuni dati ci aiutano: in treno da Palermo a Messina (327 km) ci vogliono 3 ore e mezzo; da Agrigento a Messina (289 km) servono più di 5 ore; da Siracusa a Messina per fare 181 km ci si mettono circa 3 ore e da Ragusa (294 km) ce ne vogliono addirittura 6. E allora: al Ponte, come e soprattutto quando ci si arriva?

Tempi. Il Ponte, si dice, accorcerà sensibilmente i tempi di attraversamento (non tanto in assoluto ma in relazione alle estenuanti attese, soprattutto nei periodi di punta, per l'imbarco di treni e auto sui traghetti). Ma le relazioni degli advi-

sors ufficiali sembrano smentire, in parte, le «attese» del Ponte. Anche in questo caso ci aiutano alcuni dati riportati nel fascicolo di *Meridiana* da Ada Becchi. Oggi gli spostamenti giornalieri di persone attraverso lo Stretto sono 15 mila e per la grandissima parte (12 mila) avvengono «senza veicoli al seguito», e coincidono con pendolari che si spostano (con gli alicofa) per motivi di studio o di lavoro. I consulenti che hanno steso il Piano di fattibilità prevedono una crescita di questa mobilità del 2,5% annuo, un tasso molto inferiore a quello del passato e ritengono che «una parte degli spostamenti ed in particolare gli spostamenti pendolari continuino a svolgersi, anche in presenza del Ponte, con le stesse modalità di adesso».

Anche per gli spostamenti a più lungo raggio, il Ponte non sembra essere risolutivo. Ancora gli «advisors» sottolineano che il treno (a parte i pesanti limiti a cui si è accennato) non diverrà competitivo con l'aereo. Ne conclude Ada Becchi nel suo contributo che «il Ponte risponde in termini molto parziali e limitati al problema dell'eliminazione del vincolo che determina un isolamento relativo della Sicilia dal resto del mondo». Dunque, se così stanno le cose, si chiede la studiosa di pianifi-

cazione: «Non è sbagliato che si dia a quanti hanno a cuore la rottura dell'isolamento siciliano, l'impressione che il Ponte sia la soluzione del problema?».

Impatto ambientale. Qui il Pon-

te fa acqua da tutte le parti. Lo studio di impatto ambientale per ora non c'è e se c'è non si vede. Lo ammettono le relazioni ufficiali quando sottolineano che lo studio d'impatto ambientale «deba essere

oggetto di un'ampia revisione, sia nella sua impostazione generale che nelle metodologie di analisi» e rimandano ad un «momento successivo alla predisposizione ed alla redazione del progetto esecutivo». Un prendere tempo assai sospetto, anche perché le simulazioni al computer che mostrano il Ponte armonicamente inserito nel panorama destano più di un dubbio. Tanto che un gruppo di architetti e docenti universitari si è divertito, utilizzando i medesimi dati della Società Stretto di Messina che ha proposto il progetto, a visualizzare virtualmente il Ponte (vedi il sito www.ganzirri.it). «Il risultato - scrive il sociologo Osvaldo Pieroni nel suo scritto su «Meridiana» - è stato tutt'altro... basta variare prospettiva e angolo visuale e immediatamente ciò che era esile apparirà enorme e spesso, ciò che sembra aggraziato apparirà brutto, ciò che sembra inserirsi armonicamente su di uno sfondo apparirà tremendamente sfigurante».

L'impatto ambientale non si limita alla zona su cui spiccheranno i piloni (quattro torri alte 380 metri) ma riguarda vasti intorno sulle due coste. Il problema principale è dato dalla necessità di portare le strade per auto e treni all'altezza dell'impalcato del ponte (64 metri sul livel-

lo del mare). Questo significa, nel caso dei treni, «riprogettare e ricostruire i percorsi a partire sostanzialmente da Gioia Tauro, attraversando tutta la costa Viola, ed in particolare cominciando a scavare gallerie proprio da Scilla». Senza contare il «piccolo inconveniente» degli 8 milioni di metri cubi di detriti, prodotti da scavi e demolizioni, che non si sa bene dove andranno a finire.

Costi/numeri. Alcuni numeri, parziali ed in ordine sparso. 9.400 miliardi di vecchie lire (4,8 milioni di euro) il costo previsto (secondo alcuni nettamente sottovalutati) dell'opera: metà a carico dello Stato e metà rastrellato da privati con un'opera di «project financing». Pedaggi per transito sul Ponte: auto 10,80 euro; bus 41,30; camion 41,30; moto 5,10; treno 274,20; treno (mercé) 165,80. Dette così, le cifre, significano poco ma perdono ancor più di significato se, come dettano le previsioni e come abbiamo visto sopra, «il traffico massimo previsto, a dieci anni dal completamento dell'opera e nello scenario più ottimistico, non raggiungerà che un terzo della capacità stradale del Ponte. Che appare sempre più una «meraviglia», un monumento. E sempre meno un ponte per superare davvero gli ostacoli tra la Sicilia e il resto d'Italia.

Lunardi scortato dall'Anas

Un regalo dell'amico Pozzi

ROMA Bisogna dirlo, anche a costo di usare un luogo comune. La classe non è acqua. E il presidente dell'Anas, Vincenzo Pozzi, nominato a capo dell'azienda dal ministro per le Infrastrutture Pietro Lunardi, ha classe. Senza badare a spese ha deciso di fare un regalo particolare al ministro: gli ha concesso una scorta di servizio di polizia stradale per non far perdere tempo all'impegnato capo del Dicastero in inutili ingorghi stradali, tanto frequenti a Roma. Così mentre si sono tagliate

scorte ai magistrati il ministro Lunardi potrà vantarsi di avere una scorta in più a differenza dei suoi colleghi di governo. Insomma, quando sposta parte un vero e proprio corteo, con buona pace degli automobilisti comuni mortali: avrà alla fine la sua scorta armata personale, la macchina con l'autista e la scorta appripista gentilmenza concessa dal nuovo presidente dell'Anas. Tra gentiluomini si fanno anche queste cose. E la riconoscenza viene prima di tutto.

Il parere dei geologi: perché sarà una sciagura ambientale

Sarebbe come costruire un grattacielo sulla sabbia

Sandra Amurri

ROMA Prima di Berlusconi, il Ponte sullo stretto di Messina, lo aveva già promesso Craxi, appena divenuto Presidente del Consiglio. Ma oltre ad essere una promessa di grande impatto elettorale, si tratta di un'opera fortemente contrastata sia sul piano finanziario, che su quello ambientale e della sicurezza.

«Il ponte sullo Stretto oltre ad essere un'inutile opera faraonica è, soprattutto, un'opera molto pericolosa e una vera e propria sciagura ambientale», sostengono i geologi Sylos Labini e Luigi Ferrante, sulla base di uno studio a cui hanno partecipato esperti italiani e stranieri, pubblicato sulla rivista scientifica *Enea Studio*, da cui emerge chiaramente, che «a Scilla, la costa calabrese si solleva di circa 1,5 centimetri ogni dieci anni, mentre a Ganzirri, in Sicilia, il sollevamento è di 0,4 centimetri». Come se non bastasse «i siti si allontanano reciprocamente al ritmo di 10 centimetri ogni 10 anni. In 100 anni, quindi, la

divaricazione ammonterà a un metro». Sarebbe come costruire un grattacielo sulla sabbia. A meno che la grandeur berlusconiana non riesca a produrre un ponte elastico.

«Si evidenzia uno spostamento della Sicilia Orientale verso Nord-Ovest e della Calabria Meridionale verso Nord-Est», afferma il geologo Ferrante che prosegue: «Il risultato netto è una divergenza dei lembi dello Stretto dell'ordine di un metro ogni secolo. Sia i movimenti verticali tra le due sponde, che per altro sono differenziati, cioè più marcati sulle coste calabre e meno in quelle sicule, sia orizzontali di allontanamento delle due sponde, che sono ben più consistenti potrebbero causare problemi per la tenuta del ponte». I movimenti verticali sullo Stretto che avevano fatto sollevare di metri le antiche linee di spiaggia, è un fenomeno noto da tempo che origina maggiore preoccupazione di fronte alle gigantesche dimensioni dell'opera: 3.300 metri di campata unica, quasi il triplo del ponte di Brooklyn. Sessanta metri di larghezza per contenere un'autostrada

a sei corsie più una per i camion, due corsie indipendenti per l'emergenza più due binari ferroviari. «Per una simile realizzazione», spiegano i geologi «occorrerebbero, per sorreggere la campata, torri alte 370 metri, con fondamenti di 55 metri sotto il mare che comporterebbero 9 milioni di metri cubi di materiali di scavo. A ciò va aggiunta la gran massa di materiale che verrebbe movimentata: un milione e mezzo di metri cubi da prelevare in una non meglio specificata zona etnea».

Mentre i progettisti del ponte parlano di una costruzione capace di resistere a scosse di terremoto superiori a quelle di Messina del 1908, a maremoti e a raffiche di vento di oltre 200 chilometri all'ora. «Ma sono solo ipotesi interessanti, la garanzia assoluta non la può dare nessuno», sostengono gli esperti. Il ponte non è sicuro, provoca danni altissimi all'ecosistema marittimo e terrestre e la sua utilità effettiva è effimera visto che farebbe solo risparmiare un'ora di tempo per le auto e due ai treni. Quando sarebbe meglio investire parte della somma per potenziare e modernizzare i trasporti già esistenti. Inoltre, rispetto al tanto esaltato dato occupazionale secondo cui l'opera produrrebbe 4.600 posti di lavoro, 9.250 con l'indotto per 10 anni circa, va spiegato con forza che la maggior parte della manodopera, essendo specializzata, verrebbe da fuori, dal Nord o addirittura dall'estero. Mentre è certo che il personale addetto ai traghetti verrebbe in massima parte licenziato.

Il rischio di un effetto di moltiplicazione se i boss riescono a infiltrarsi

L'ombra di Cosa Nostra sui lavori a bassa tecnologia

ROMA «Dovranno essere introdotti nello studio elementi idonei ad apprezzare le possibili conseguenze, in termini di eventuale incremento o decremento delle occasioni malavitose, delle scelte...». Fuori dal burocratese ministeriale, la richiesta rivolta dal ministero dei Lavori Pubblici ai consulenti del progetto per il Ponte sullo Stretto, evoca una sola parola: mafia. «E la mafia starà a guardare?» è il titolo del saggio di Rocco Sciarone, docente di Sociologia dello sviluppo e analisi dei fenomeni migratori nella facoltà di Lettere e Filosofia dell'università di Torino, contenuto nel numero monografico della rivista *Meridiana* dedicato al Ponte sullo Stretto (vedi anche l'articolo qui sopra). Nel saggio si inquadra storicamente il problema della criminalità mafiosa sulle due sponde dello Stretto (Cosa Nostra siciliana e 'ndrangheta calabrese) e le modalità con cui potrebbe verificarsi l'infiltrazione della malavita nella complessa operazione Ponte sullo Stretto.

Un primo rischio, sottolinea Sciarone, è quello del saldarsi di un'alleanza tra cosche tradizionalmente rivali

che, dopo una prima fase di guerra per contendersi gli appalti (in parte già avvenuta in anni passati), potrebbero dar vita a «strategie di cooperazione per gestire gli affari in comune, superando anche le tradizionali delimitazioni territoriali». 9400 miliardi di vecchie lire sono una torta appetitosa e facilmente «mangiabile» perché concentrata a livello territoriale. Il saggio di Sciarone analizza poi i tipi di strategie (dall'estorsione-protezione all'inserimento diretto nelle imprese e nei lavori da eseguire) adottabili dalla mafia. Strategie che si adeguano persino alla struttura particolare ed alla complessità del progetto.

Sciarone fa ipotesi diverse a seconda delle parti del Ponte da realizzare: impalcato, torri e sistema di sospensione. Alcune di queste, ad alto contenuto tecnologico e di prefabbricazione, sono quelle meno «accessibili» alle infiltrazioni mafiose: insomma più sono avanzate le tecnologie e più è qualificata la manodopera, meno è il rischio di criminalità, anche se non è da escludere. Per quanto riguarda le torri, ad esempio, l'attacco della criminalità si può appuntare più

facilmente nella fase di scavo e della realizzazione delle fondamenta, in cui le organizzazioni criminali potrebbero gestire scavi, movimento terra e smaltimento dei detriti. Così come il rischio, sempre secondo lo studio pubblicato su *Meridiana*, è alto in tutte le procedure esecutive più tradizionali come nelle fasi di verniciatura, saldatura e pavimentazione. Tipiche delle organizzazioni mafiose sono anche le infiltrazioni nei lavori e negli appalti per costruzione di tratte stradali, ferroviarie e delle rampe di accesso: nella costruzione di aree ed edifici adibiti a servizi-ristoro, caselli di esazione, centri commerciali, alberghi (nella zona a ridosso del Ponte è previsto un mega-hotel a sei livelli ad anfiteatro). E ancora un altro ambito sensibile alla penetrazione malavitosa è quello dell'offerta dei servizi necessari per il funzionamento dei cantieri.

Lo studioso trae alcune interessanti conclusioni sui possibili modi di prevenzione e di repressione delle infiltrazioni mafiose ed aggiunge una considerazione che dà il segno dei pericoli insiti nell'operazione Ponte sullo Stretto: «Oltre all'impatto della criminalità mafiosa sulla costruzione del Ponte, esiste il rischio - per così dire - inverso. Se infatti l'eventuale tentativo dei gruppi mafiosi di inserirsi nei lavori di costruzione dell'opera dovesse avere esito positivo, si avrebbe un effetto di moltiplicazione e amplificazione del potere mafioso, quindi - come già accaduto in passato - una sua ulteriore e nuova legittimazione».

re. p.