

Presentato il progetto. L'opposizione: sulle infrastrutture preoccupante inversione di tendenza, ridotti i finanziamenti rispetto al 1996-2001

# Berlusconi, un Ponte chiamato propaganda

Il premier annuncia per l'ennesima volta l'opera sullo Stretto. Ma i privati non ci sono più

Maria Zegarelli

ROMA Incontrano la stampa dopo tre ore di colloquio fitto, scendono e sono sorridenti. Silvio Berlusconi e Pietro Lunardi sembrano due innamorati ridotti da un incontro appassionato: tutte effusioni e complimenti, rassicurazioni e buone notizie. Lunardi ha consegnato i «compitini» al capo, che li studierà nel fine settimana, il capo ha risolto, solo con la sua presenza, tanti dei molti problemi che assillano il dicastero di piazzale Porta Pia.

La notizia: il «motore infrastrutturale» è avviato, la macchina Italia va, anche se nessuno sembra essersene accorto. Tanto che quel dato che vede il prodotto interno lordo, il Pil, allo 0,4% va rivisto per due motivi, spiega il premier: c'è stato un impiego di energia industriale dell'1,5% in più «e visto che non c'è stato un freddo rigido vuol dire che è stata utilizzata dalle aziende, e poi ci sono stati 250mila nuovi posti di lavoro». Dunque, sicuramente, dopo aver rianalizzato tutto «avremo buone notizie». E per fortuna, spiega Silvio Berlusconi, che è arrivato lui al governo, perché è finito un immobilismo durato «30-35 anni». Promette: «Saremo in grado di agire come Stato moderno e saremo capaci di realizzare le infrastrutture nei tempi prefissati, tanto che molto presto saranno inaugurati molti cantieri e io sarò onorato di esserci». Lunardi, come un bravo alunno, ascolta e annuisce. Tutto vero. E a chi avanza qualche obiezione - «Siete sicuri che il Ponte sullo Stretto sarà un'opera che registrerà attivi sin dai primi anni?» - Berlusconi risponde prendendo a prestito le parole del Papa: «Bisogna essere ottimisti nel fare le grandi avventure, non l'ho detto io ma

I molti dubbi sulla capacità del Ponte di produrre utili e sui rischi di infiltrazioni mafiose



il Pontefice», dunque, è sicuramente così. E si arriva all'elenco delle «opere epocali», parole del premier, che sono sei: la prima è il Ponte sullo Stretto, piatto forte di tutta la conferenza stampa, le altre sono i due trafori del Frejus, quelli del Brennero e del Sempione e il Mose. Quest'ultimo vedrà la posa della prima pietra ai primi di febbraio, a Venezia. «Da luglio 2001 a giugno 2002 abbiamo attivato opere per un costo pari a 32,2 miliardi di euro», dice

stilandolo l'elenco del già fatto.

Oltre alle buone notizie ci sono anche le novità: tutte le grandi opere, i 125 progetti destinati a cambiare l'Italia, saranno seguiti passo passo da dieci supercommissari, tanti Bertolaso con pieni poteri, che dovranno rispondere direttamente al premier in ogni momento sullo stato di avanzamento dei lavori. Oltre al ministro, sia chiaro. Il premier, poi, approderà alle Infrastrutture non più ogni quindici giorni,

ma una volta a settimana per spianare la strada al ministro Lunardi.

E si arriva al Ponte: sarà pronto tra 8 anni, non ci saranno contributi a fondo perduto dello Stato e non ci saranno garanzie dello Stato per gli investimenti. Ci saranno, invece, tutte le altre opere necessarie, come le risorse idriche e la messa in sicurezza di fiumi e torrenti. E per rispondere agli ambientalisti: ci sarà una gara europea per l'assegnazione dei lavori, perciò

«speriamo che le nostre aziende siano all'altezza».

Arrivano anche Ciucci e Zamberletti, del cda della «Ponte sullo Stretto di Messina, Spa», per dare la buona notizia: è stato approvato ieri il progetto preliminare per il ponte, con due mesi di anticipo sul termine ultimo. Porterà 30mila posti di lavoro, ricchezza e felicità. La conferenza stampa si conclude dopo l'assicurazione ai cronisti che sollevano domande e dubbi,

che tutto sarà perfetto.

Le reazioni: Fabrizio Vigni, capogruppo Ds, in commissione ambiente, definisce l'intera operazione, «uno specchio per le allodole. Per sviare l'attenzione dal fallimento della politica del governo per le infrastrutture si concentrano gli sforzi su questa opera - dice Vigni -. Ma appaiono tutt'altro che risolti i problemi di sicurezza, di impatto ambientale, di redditività del ponte. Si dice che non avrà costi per il

bilancio pubblico, ma non è vero che sarà a costo zero per lo Stato». «Una fuga dalla realtà», dice Fausto Giovannelli, dei Ds. «L'idea di un ponte per il prossimo decennio», mentre Tino Iannuzzi, della Margherita, suggerisce: «Il governo più che lanciare un'opera faraonica come questa, dovrebbe convogliare le risorse e le energie disponibili verso l'ammmodernamento della rete autostradale e ferroviaria nelle regioni meridionali e nella Sicilia. Infatti le risorse destinate al settore infrastrutturale dal governo Berlusconi non solo non corrispondono ai tanti annunci roboanti di questi anni, ma addirittura rappresentano una preoccupante inversione di tendenza rispetto al quinquennio 1996-2001, quando si è registrato un incremento medio annuo del 10,6%». Il Wwf chiede: «Dove sono finiti i privati che avrebbero dovuto finanziare il ponte?». L'associazione vede nel progetto presentato dalla Società bugie e questioni che rimangono oscure. Per i Verdi è «un falso sostenere che sarà a costo zero per lo Stato». Anna Donati, capogruppo Verdi-Ulivo in commissione Lavori pubblici, che il «Parlamento acquisisca tutta la documentazione sul progetto ed il piano finanziario e che sia messo nelle condizioni di assumere una decisione rigorosa e trasparente». Annuncia anche una mozione per ribadire che il «ponte non è una priorità». «Un'altra delle barzellette di Berlusconi - commenta Paolo Brutti, senatore Ds, -. Questa affermazione è, infatti, in forte contrasto con quanto affermato nell'ultima audizione presso la commissione Lavori Pubblici del Senato da Antonio Monorchio, ex Ragioniere generale dello Stato e attuale amministratore delegato della Patrimonio e Infrastrutture spa».

Non si sa nulla sulle infrastrutture necessarie in Sicilia e Calabria. L'impatto ambientale resta un problema



Una simulazione grafica mostra il progetto per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina

## incidenti

### Troppo trasporto su strada mina la sicurezza di chi va in auto

ROMA Di fronte ai 7.000 morti e 300 mila feriti provocati ogni anno in Italia dagli incidenti stradali, lo Stato «deve investire sulle infrastrutture, il potenziamento dei trasporti pubblici e la riforma del codice della strada», invece di dare «priorità» al ponte sullo Stretto di Messina che appare «un investimento necessario, né vantaggioso».

L'ennesima bocciatura all'opera «faraonica», per dirla con Berlusconi, ieri è arrivata nel corso dell'incontro organizzato da Confolus, le associazio-

ni non lucrative e del no profit, sul tema «Strade malate, infrastrutture, sicurezza e mobilità», al quale era presente l'ex presidente della Repubblica, Oscar Luigi Scalfaro.

Il fenomeno degli incidenti stradali in Italia «continua lentamente ad aumentare - ha affermato l'architetto Luca D'Eusebio - ed anche i dati del ministero dell'Ambiente (riferiti '98) dimostrano che il 92% della popolazione viaggia sulle strade, ben l'82% utilizza l'automobile e solo l'8% prende mezzi

alternativi quali aereo, treno o nave. A spostarsi su strada sono state, inoltre, il 65% delle merci su Tir». In effetti «il sistema dei trasporti in Italia è in tilt», ha osservato il membro della Commissione dei trasporti Carlo Rognoni. Il problema, ha aggiunto, «è che non ci sono fondi e neanche nella Finanziaria 2003 sono previste spese per nuovi progetti o per la ristrutturazione delle strade». A questo riguardo, si è aperto nel corso dell'incontro un dibattito sulla «priorità» data dallo Stato alla costruzione del ponte di Messina e ritenuto dai relatori un investimento «non necessario e poco chiaro sotto diversi aspetti».

Innanzitutto «manca una reale conoscenza tecnico-scientifica del territorio che, oltre ad essere luogo di scosse sismiche, presenta anche un fenomeno di allontanamento tra le due coste di 1 centimetro all'anno», ha spiegato Antonio Tamburrino, docente di Struttura ambientale all'Università di Roma. Ma a

sollevare i dubbi sono soprattutto le «prospettive di sviluppo economico che il ponte dovrebbe portare al Sud» e, come ha affermato Scalfaro, il fatto di sottovalutare altri investimenti per realizzare «una struttura che, riflettendo la mentalità della società moderna, appare spettacolare e grandiosa, ma non utile». Riguardo la sicurezza stradale, il presidente del Centro studi ambiente economia e ricerca, Aldo Ferrara, ha detto che, oltre alle condizioni delle infrastrutture e dei veicoli stessi, può incidere sul fenomeno degli incidenti anche «lo stato di salute del guidatore, che riguarda le condizioni personali del soggetto, come le patologie cardio-respiratorie, ma anche quelle dell'abitacolo». «A influire sulla capacità di guida del soggetto - ha spiegato Ferrara - è innanzitutto l'aria all'interno della vettura, come un guidatore che, pur non avendo bevuto, respira in un'auto chiusa l'etere etilico ventilato dai polmoni dei passeggeri bevitori».

Silvia Gambi

PRATO Girano a ritmo rallentato le macchine da cucire della Chinatown di Prato. La crisi del comparto tessile-abbigliamento, non sta risparmiando nemmeno la comunità cinese, una delle più consistenti d'Europa. Il momento di difficoltà costringe i lavoratori e gli imprenditori asiatici a guardare oltre i confini della provincia, dove il lavoro inizia a scarseggiare. Chi è arrivato da poco decide di spostarsi verso Carpi, capitale della maglieria italiana, o nel nord est, nel trevigiano in particolare; chi invece ha messo radici sta iniziando ad intensificare i contatti con le aziende del nord, che commissionano ai cinesi di Prato parte delle lavorazioni. I costi competitivi e la velocità nelle consegne sono un richiamo irresistibile per chi sta cercando di sopravvivere nonostante la crisi. «Una tendenza preoccupante - commenta Andrea Frattani, assessore alle politiche per l'immigrazione del Comune di Prato - che permette ad altri distretti produttivi di utilizzare il lavoro dei cinesi, e quindi di acquistare margini di competitività sul mercato, senza sostenere i costi sociali dell'insediamento». Negli ultimi anni, infatti, Prato si è trovata a dover fare i conti con massicce ondate di immigrazione, un fenomeno che ha investito il territorio in un decennio.

La presenza di immigrati in città ha ormai raggiunto cifre record. Basti pensare che secondo le stime del Centro studi sull'immigrazione e tenuto conto della recente sanatoria, Prato nel 2003 avrà un totale di 26 mila permessi di soggiorno rilasciati, di cui 15 mila solo a cinesi. Se a questi si aggiungono i minori, alla fine del 2003 la popolazione di stranieri soggiornanti sul territorio toccherà le 32 mila unità, pari al 18 per cento della popolazione.

«È un quadro allarmante - continua Frattani - In altre realtà quando il rapporto tra popolazione residente ed extracomunitaria supera il 5 per cento si temono conflitti sociali, a Prato questo rapporto è stato ab-

## Chinatown è in crisi e la concorrenza si fa dura

A Prato industriali e amministrazione puntano sulla qualità, la comunità cinese sui bassi costi



Due cinesi al lavoro a Prato

bondantemente superato, ma nessuno sembra curarsi di noi. Qualche settimana fa una delegazione è stata ricevuta dal sottosegretario agli Interni Mantovano e ci erano stati promessi degli aiuti per gestire la situazione: promesse che non sono state mantenute. E questo potrebbe avere effetti nefasti anche per l'economia». Maglieria e confezioni sono i settori nei quali, sin dal loro arrivo, si è inserita l'imprenditoria cinese, quel-

La comunità asiatica è il 18% della popolazione l'integrazione va avanti ma incontra difficoltà



le stesse specializzazioni che fanno da richiamo anche ad altri distretti. Sono 1600 le imprese cinesi a Prato, l'80 per cento delle quali individuali, più snelle, pronte ad aprire o chiudere con semplicità, e che danno vita ad una mobilità notevole. Una crescita enorme e molto veloce: nel '96 le imprese erano 368, ma due anni dopo, nel '98, erano già salite ad oltre 1000. Oggi 1300 sono occupate nel settore delle confezioni.

«Non per tutti la crisi si sta facendo sentire - commenta Celso Bargellini, dell'associazione Contro il razzismo - Chi ha avuto la possibilità ha allargato la propria attività ed ha iniziato ad occuparsi di pronto moda, vendendo autonomamente al grossista i prodotti confezionati. Per questi imprenditori le cose stanno andando bene. Alcuni hanno invece spostato la propria attenzione sulle attività commerciali, che negli ultimi anni si sono moltiplicate». Basta fare un giro in via Pistoiese, alle por-



te del centro storico, per rendersene conto: una vera e propria Chinatown ha preso forma negli ultimi anni. Luci colorate, scritte bilingue, lanterne rosse, ristoranti, club privati, ma anche supermercati, gioiellerie, agen-

zie di viaggio; insomma, tutto quello che può risultare utile ad una comunità che appare autonoma. Ed è proprio questo a suscitare malumori. «I cinesi non vengono a lavorare con i pratesi, le fabbriche le hanno da soli

- dice Mario Maselli, presidente dell'Unione industriale pratese - Hanno dato vita alle loro attività inserendosi all'interno dell'attività pratese, distaccandosi dalle regole, non solo nel fare impresa, ma anche quelle del vivere civile». Anche se negli ultimi tempi le cose sono cambiate. «Il processo di integrazione sta andando avanti, anche se a fatica - commenta Luca Rinfreschi, presidente della Camera di commercio di Prato - In alcuni casi cinesi e italiani hanno avviato delle attività insieme, un passo importante perché i cinesi devono iniziare ad investire sul territorio, il valore aggiunto delle loro attività deve essere in qualche modo riversato sul distretto». Potrebbe essere solo l'inizio di un dialogo tra gli autoctoni e la comunità asiatica, che sta cercando di prendere forma. Nelle ultime settimane nei negozi di Chinatown sono apparsi dei manifesti in cinese dove si invita la comunità a rispettare le regole, soprattutto in materia economica. L'iniziativa è stata curata dall'associazione «Amici dei cinesi a Prato», punto di riferimento della comunità arrivata dalla regione di Wenzhou, la più rappresentata in città: lo scorso settembre la Provincia di Prato ha siglato un gemellaggio con WenZhou e inizia-

Anche qui la Bossi-Fini ha fatto danni e il governo promette aiuti ma non mantiene le promesse



no a vedersi i primi frutti del dialogo. Ma sono tanti i problemi da risolvere. Con la Bossi-Fini sono state 7 mila le domande di regolarizzazione presentate a Prato; di queste 4 mila erano di cinesi. Secondo l'amministrazione comunale per usufruire della sanatoria almeno 2 mila cinesi sono arrivati qui da altri paesi d'Europa, Francia e Spagna in particolare.

«Fino ad oggi i grossi afflussi di immigrati sono stati assorbiti dal mercato; - aggiunge Bargellini - la nuova regolarizzazione invece arriva in un momento in cui il mercato non tira più, quello dell'abbigliamento in particolare». Per i cinesi, però, sembrano esserci minori problemi che per le aziende locali a tenere testa alla crisi della domanda che ha investito il mercato europeo e americano.

«Il quadro economico in Cina sta cambiando - aggiunge Frattani - e la comunità asiatica pratese è fortemente sostenuta da flussi finanziari che provengono dalla terra d'origine, dove si sta iniziando a fare una politica di sostegno all'externalizzazione produttiva. Praticamente si aggredisce il mercato locale, per dare sbocco ai prodotti nel mercato cinese». I cinesi di Prato sono stati fin dal loro arrivo accusati dagli imprenditori locali di concorrenza sleale, anche se alle fine anche questi ultimi hanno utilizzato della manodopera a basso costo. Adesso, con la crisi che incombe, il fragile equilibrio potrebbe rompersi: il lavoro diminuisce e sempre più dal mondo economico si punta il dito sui cinesi.

«La crisi del tessile sta interessando un po' tutto il settore, ma per quello che riguarda Prato in particolare le filature a cardato - conclude Frattani - E questo mi preoccupa molto: le filature stanno iniziando a chiudere e i cinesi potrebbero rilevare il comparto, avrebbero la possibilità economica per farlo. Se questo avvenisse si disegnerebbe un contesto molto pericoloso, soprattutto da un punto di vista sociale: il cardato è l'attività tradizionale pratese, il mercato locale non vivrebbe bene questo passaggio».