

Segue dalla prima

Secondo il suo portavoce, Gilles Gantelet, per il Ponte sullo Stretto «non è stata identificata alcuna sezione immediatamente realizzabile». «Progetto non maturo» lo hanno definito. Per ora è così, in futuro si vedrà.

I primi cedimenti dell'opera faraonica tra Calabria e Sicilia erano visibili già da qualche mese, a partire dalla valutazione di impatto ambientale che non ha convinto alcuno, per arrivare alle sempre più forti resistenze opposte dagli amministratori locali, di centrodestra. Il ministro per le Infrastrutture Pietro Lunardi, invece, forte dell'appoggio del premier, ha continuato a difendere la solida struttura e l'enorme potenziale di posti lavoro. Così, ieri, davanti alle osservazioni della Commissione e alla precisazione del presidente Romano Prodi - «il ponte non è né vietato né proibito» e rimane tracciato nella mappa che comprende tutti i progetti in cantiere - il colonnello di An, capogruppo in Senato, Domenico Nania, ha trovato il capro espiatorio. Non le carenze del progetto, rilevate dalla Ue, ma la «lavata di mani» di «Prodi Ponzio Pilato», che non «non sa mai nulla, non è mai al corrente di nulla, e responsabilità degli atti degli organismi che dirige non sono mai sue: Stavolta - dice il senatore - la "colpa" a suo dire, sarebbe del governo italiano che avrebbe chiesto e concordato con la commissione alcune priorità tra cui non ci sarebbe stato il ponte». Per fortuna, dice Nania, il governo è deciso ad andare avanti perché «è un'opera decisiva per lo sviluppo del Mezzogiorno e certamente non meno importate delle altre grandi opere a cui la commissione ha riconosciuto priorità strategica». Romano Prodi, presidente della Commissione, è il futuro leader con cui dovrà scontrarsi la Cdl alle prossime elezioni politiche. Dunque, meglio colpire lui che colmare le falle del progetto. Per dovere di cronaca va ricordato che il 20 ottobre scorso il viceministro per l'Economia, Gianfranco Micciché, Fi, mentre presiedeva la riunione informale dei ministri europei ha detto: «Il Ponte sullo Stretto di Messina non lo considero una grande priorità per lo sviluppo della Sicilia e della Calabria». Un cambiamento di rotta niente male, considerato che Micciché, il vicere di Sicilia per definizione, quel Ponte all'inizio lo voleva a tutti i costi. Ieri l'eurodeputato Ds Claudio Fava ricordava: «Dunque aveva ragione Micciché a darci ragione quando aveva detto che "prima bisogna dare l'acqua ai missemi e agli agrigentini che ne possono usu-

“

Anche l'Europa affonda l'opera principale del «rilancio infrastrutture» sventolato dal premier in campagna elettorale



Casa delle Libertà spaccata: tra Sicilia e Calabria molti sindaci non lo vogliono. Ma il ministro Lunardi insiste: ce lo faremo da soli”

”

C'era una volta il Ponte di Messina

Dopo il «no» della destra locale, Berlusconi incassa quello di Bruxelles: non è un'opera di interesse europeo



Una simulazione al computer del ponte sullo Strato

Tutti i numeri tra Scilla e Cariddi

Il ponte sullo Stretto costerà 4,5 miliardi di euro, circa, finanziati per oltre il 50% dallo Stato. Ben 3.690 metri saranno sospesi sul mare, mentre la lunghezza complessiva sarà di cinque chilometri. Peserà 97mila tonnellate e avrà la campata centrale più grande del mondo: 3.360 metri. Ospiterà sei corsie per le automobili, due di emergenza, quattro binari ferroviari. Le due torri a cui sarà ancorato saranno alte 380 metri. Il ministro Lunardi ha promesso che sarà pronto nel 2011, un anno prima della previsione

iniziale. Ieri il presidente della Calabria, Chiaravallotti, ha criticato Romano Prodi. «Oggi le chiedo di far includere nel sistema delle grandi strutture europee da portare a compimento con assoluta priorità anche il Ponte». Avverte: «Altrimenti non potremo garantire che a qualche sospetto calabrese non venga in mente che le sue paterne reprimende e le sue accorate esortazioni avessero di mira non l'avvenire della Calabria, ma le fortune elettorali di una qualche formazione politica».

«Approvate» le autostrade del mare e la Torino-Lione

Sono il tunnel ferroviario del Brennero tra Italia e Austria, quello del Moncenisio per la futura linea ferroviaria Torino-Lione e le autostrade del mare i progetti infrastrutturali che riguardano l'Italia inserite tra le iniziative «adavvio rapido» annunciati ieri da Bruxelles. Proprio in merito alla Torino-Lione però l'intero sistema degli enti locali della Val di Susa è compatto nell'esprimere parere negativo. I ventimila abitanti che scesero in piazza lo scorso 31 maggio a protestare contro la

Torino-Lione la considerano inutile. Il Presidente della Valle Antonio Ferrentino parla di un'opera «assurda e devastante dal punto di vista dell'impatto ambientale e questo lo provano i diversi studi commissionati in proposito. E poi mi sembra inutile una linea ad alta velocità quando la linea ferroviaria presente è sottoutilizzata». «Ritengo che sia ingiusto - ha concluso che vengano prese certe decisioni senza tener conto delle amministrazioni dell'intera vallata e dei cittadini».

Mestre & Venezia, il «divorzio» nell'urna

Domenica il referendum sulla separazione tra i due comuni. Viaggio nei canali della Leguna, tra il «sì» e il «no»

DALL'INVIATO

Michele Sartori

VENEZIA Almeno una certezza, in questi tempi, c'è: di referendum sulla separazione tra Venezia e Mestre continueremo a sorbitarne finché i «sì» vinceranno. Tre archiviati, il quarto imminente, e già l'avvocato Mario D'Elia mette le mani avanti: «Perdere? Forse. Non importa. Mi candiderò come sindaco alle prossime comunali; e fra sette anni rifarò il referendum; e dopo sette anni ancora un altro; e un altro, un altro...». Famiglia napoletana, nato in Svizzera, cresciuto in laguna, difensore dei «Serenissimi», l'eccentrico avvocato ha il pallino del divorzio amministrativo: Venezia deve governarsi da sola, senza la palla al piede della terraferma. E già raccolte di firme, e referendum. Ha 57 anni: augurandogli lunga vita, riuscirà a organizzarne almeno altri sette.

Il suo omologo, in terraferma, è l'architetto Giampaolo Pighin: segretario ed aspirante senatore dei leghisti-venetisti tanto odiati da Bossi, oggi presidente dell'associazione «Mestre e Venezia comuni autonomi». Ma scusi: un adoratore del Leon che vuole staccarsi proprio da Venezia? «Se è per questo, guardi che io a Venezia ci sono pure nato: a San Giovanni e Paolo. Ma separarsi è questione di identità». Solo? «È di portafoglio». E giù, anche lui, raccolte di firme. E quasi la stessa promessa di D'Elia: «Che vinca o perda, mi candido a sindaco».

IL DIBATTITO NO

Si vota domenica 16 novembre. Il dibattito non ferve, la città pare distratta. O stremata dal venticinquennale

tormentone. «I sondaggi ci danno a 30 contro 70. Forse non è proprio così, ma dire che siamo in vantaggio sarebbe una bugia», ammette Pighin. «Il potere ci è tutto contro. Oh, beh, un grande onore», si consola D'Elia. «Tutto» magari no: i due hanno con sé la Lega, e An (la divisione come strumento per far cadere la giunta rosso-verde di Venezia, relativo manifesto: «Mandiamo a casa questi flagellanti», seguito dalle foto del sindaco Costa, del prosindaco Bettin), e mezza Forza Italia, e l'Udc. Il guaio è che hanno contro il resto del mondo, da un centrosinistra inconsuetamente monolitico ai sindacati, dagli industriali agli albergatori, dalla diocesi alle università. E, questa volta, neanche qualche autorevole voce isolata come quella di Bruno Visentini.

Pericolo scampato in partenza? Eh, no. «I sondaggi ci danno in vantaggio, ma indicano anche una bassa propensione al voto, evidente proprio tra chi non vuole la divisione del comune. La gente è stufo, è la quarta volta che deve votare, magari starà a casa per dare una lezione, e i sì rischiano di vincere», si preoccupa Roberto D'Agostino, diessino assessore alla città metropolitana.

LA TERRA E L'ACQUA

Perché poi si debba dividere Venezia in due, acqua da una parte, terra dall'altra, rompendo una millenaria cerniera, non è chiarissimo. Un male oscuro, un disagio di convivenza. «Non abbiamo lamenti particolari contro questa giunta. Il fatto è che Mestre è una città, e le manca una cosa sola: un governo proprio. Un unico consiglio comunale fa solo male, tutti i tempi si allungano, i problemi di Venezia hanno la precedenza,

Mestre finisce sempre in coda», accusa Pighin. Nonostante che i consiglieri comunali siano prevalentemente di terraferma. Ragion per cui D'Elia arriva alla stessa conclusione: «Venezia da sola avrebbe un sindaco, una giunta e 40 consiglieri che potrebbero dedicarsi alla sua specificità. Ormai siamo due comunità, due territori con problemi diversi. Il referendum non è una mossa politica: anche se facessimo due comuni, il centrosinistra avrebbe la maggioranza in entrambi». E Sergio Barizza, responsabile degli archivi storici comunali: «Io ho sempre votato no alla divisione. Sta-

volta sono incerto; incerto e propenso al sì. Per Mestre il progetto di una città integrata, con la sua identità, è fallito: e quando una città cresce, ha diritto a qualcuno che la amministri direttamente.»

SE COSTA... Ipotesi. Vincono i sì. Che rischia di accadere? Gli uffici comunali sfornano previsioni catastrofiche. La prima riguarda gli «schèi». Riassume D'Agostino: «Il Casinò, per cominciare, per legge è del comune di Venezia e deve stare entro i limiti territoriali comunali. Dovremmo chiudere la sede di

Mestre. Mestre non avrebbe più niente, gli introiti di Venezia si ridurrebbero del 40%». Perdita stimata: quasi 30 milioni di euro all'anno. «Poi c'è il raddoppio di sedi ed apparati: altri 5 milioni di euro. Il progetto del tram a Mestre salterebbe: solo l'azienda dei trasporti unita può farlo, perché l'attivo dei vaporettsi compensa il passivo degli autobus. Sparirebbe anche il nuovo stadio di Mestre: per farlo sono destinati i fondi del Casinò. Aggiungiamoci le minori entrate statali, disconomie varie...». Tira le somme: «Per Venezia un passivo di 25 milioni di euro. Per Mestre, di 53

milioni. Mica è finita. «Come dividiamo il patrimonio comunale? Come dividiamo le aziende? Io credo che per almeno dieci anni saremmo impegnati a riorganizzarci, a leccare le ferite, a risolvere contenziosi, proprio mentre le altre città attorno si stanno dedicando a scelte strategiche. E perderemo peso politico, potere contrattuale: due città piccole contano meno di una grande».

... O NON COSTA

D'Elia sobbalza: «Questi conti sono il gioco delle tre tavolette? È terrorismo!». Perché? «Che ci vuole? Il Casinò, le aziende, sono società per azioni. Si spartiscono le azioni, ed è fatta». Così, pic, già fatto? Certo, spera Pighin: «Ci divideremo proporzionalmente tutto quanto. Basta un po' di buonsenso». Ci crede davvero? «Beh... Qualche discussione ci sarà. Ad ogni modo, cosa dovrebbe impedire a Mestre di camminare con le sue gambe? Deciderà i propri bilanci, le proprie imposte, come fa ogni comune». «Figurarsi. Siamo ancora in lite col Cavallino, da quando ha fatto comune a sé. Pensa a dividerci le spoglie di Venezia...», ghigna Gianfranco Bettin, il prosindaco di Mestre. Ma la terraferma ha ragione di lamentarsi? «Di ragioni ne ha più di una, se è per questo. Ma non per pochezza di risorse, anzi: non ne ha mai avute tante come in questo decennio, con le giunte Cacciari e Costa. Il problema vero è quello di una cura della città più vicina, più diretta. Si avverte soprattutto in campo culturale, grandi spese, grandi investimenti, ma non una vera e propria politica per Mestre». Quindi? «Quindi la soluzione è pensare ad una forma di governo più potente, non a spezzettare la città».

SUPERVENEZIA

E questo è lo scenario di fondo, la risposta del centrosinistra: la «città metropolitana», toccasana di ogni disagio istituzionale, evocata ad ogni referendum, sbiadita dopo ogni referendum, un tormentone parallelo. Non dividere, ma unire ancora di più: eliminare la Provincia di Venezia, aggregare in città metropolitana Venezia e 23 comuni attorno, un'area di 630.000 abitanti. Un «super-sindaco» ad elezione diretta, una «supergiunta», un «superconsiglio» con poteri di programmazione generale, e subito sotto i sindaci e comuni attuali. E da crederci? Roberto D'Agostino ci crede, sì: «Mai le condizioni sono state favorevoli come oggi. C'è una legge nazionale. La riforma del titolo V della Costituzione riconosce la città metropolitana. I sindaci delle future città metropolitane d'Italia premono unanimi. I 24 sindaci del veneziano sono concordi. Una legge delega il governo a dire entro il prossimo giugno come fare concretamente...».

Massimo Cacciari, invece, non ne può più, di una creatura che da sindaco aveva a lungo provato a portar: «Patetico parlarne ancora. Poteva funzionare una volta, ma da quando c'è l'elezione diretta dei sindaci le condizioni politiche sono mutate, quasi nessun comune ci sta più. Non è stata fatta in nessun luogo d'Italia, non l'hanno fatta né giunte bianche, né rosse, né verdi, non ne parla sul serio più nessuno, non si farà mai». Quindi? «Non devi dire alla gente che la soluzione è la città metropolitana: la gente ti manda a quel paese. Devi dire semplicemente che più spezzettato sei, peggio gover-

secessione

Mestre, una storia «contro» San Marco

DALL'INVIATO

MESTRE Mito: fondata da Mesthile, re degli Eneidi alleati dei troiani, in fuga dopo la distruzione di Troia. Realtà: Mestre appare su documenti e carte geografiche un paio di millenni dopo, come piccolissimo borgo fortificato e stazione di cambio dei cavalli, prima dei trevigiani, poi di Venezia, della quale diventa il porto fluviale, una delle poche vie d'accesso. Il microborgo si sviluppa dopo la caduta della Repubblica, nell'ottocento si fa comune, nel 1923 ottiene il titolo di «città». Ma intoppa nell'espansione della nuova «grande Venezia», impegnata da un decennio ad acquisire aree in terraferma per costituire la grande zona industriale oggi Porto Marghera: nel 1926 Mestre, coi suoi 25.000 abitanti (appena un decimo dei lagunari), viene metabolizzata da Venezia, per regio decreto, assieme ai comuni di Favaro, Chirignago, Zelarino.

Finisce la seconda guerra mondiale, rispuntano le aspirazioni autonomistiche. Il Cln di Mestre proclama il comune. Il Cln di Venezia si oppone: il comune di Venezia resta unico, ma accanto al sindaco appare la figura del «prosindaco» per la terraferma. La cenerentola di terraferma, dormitorio e dipendenza di Venezia, si sviluppa senza regole, disordinatamente. Le proporzioni si invertono: mentre Venezia si spopola, Mestre si gonfia. Oggi entrambe le realtà sono in declino demografico: Mestre ha 175.740 abitanti, Venezia 63.914, isole ed estuario altri 31.742. Un pezzo di litorale, il Cavallino, se n'è andato di recente, costituendosi in municipio autonomo. In tutto, i residenti del comune, che ancora dieci anni fa superava quota 300.000, sono 271.000, e con una forte quota di anziani: inclusi 45 ultracentenari. Il primo referendum per il divorzio tra Mestre e Venezia è del 1979: i favorevoli sono appena il 28%. Ne segue un secondo dieci anni dopo: i sì raggiungono il 42%. L'ultimo è del 1994, e gli scissionisti salgono al 44%. Voto dopo voto, anche per il calo demografico e la disaffezione all'urna, il distacco tra i due fronti si assottiglia molto più di quanto dicano le percentuali: nel 1979 erano separati da 96.000 voti, nel 1989 da 31.000, nel 1994 da 20.000. Nell'ultimo referendum solo in cinque quartieri il «sì» ha avuto la maggioranza: Terraglio e Zelarino in terraferma, Lido, Pellestrina e Cavallino nel litorale. Le più robuste roccaforti unioniste sono l'isola di Burano, la Giudecca a Venezia, Marghera e Malcontenta in terraferma. m.s.