

PENSIERI SULLO STRETTO

Raniero Maggini (Wwf)

«Il rischio è che di nuovo come nel trentennio tra gli anni 60 e gli anni 90, il Paese venga devastato da tronconi di opere incompiute»

Angelo Bonelli (Verdi)

«L'ufficio legale dei Verdi presenterà ricorso contro questa inaugurazione che farà il 23 dicembre perché è un bluff, una truffa»

Ignazio Marino (Pd)

«È un'opera inutile che i cittadini della Calabria e della Sicilia non vogliono e di cui non si sente l'esigenza»

→ **Dopodomani** inizieranno i lavori della variante di Cannitello

→ **Il governo:** è l'avvio dei lavori ma ancora non c'è il progetto esecutivo

Parte il grande spot ma i dati smentiscono i fautori del Ponte

Le merci da e per la Sicilia hanno preso la via del mare, il traffico sullo Stretto diminuisce dal 1991. Chi può avere convenienza a finanziare? Il Ponte rischia di essere una grande lavatrice per il denaro sporco.

JOLANDA BUFALINI

jbufalini@unita.it

Un'unica grande via trans/europea che da Berlino arriva a Palermo, scavando il Brennero e gettando l'avveniristico ponte con tremilatrecento metri di luce sullo Stretto. Sogno ingegneristico ed economico per unire la Sicilia al continente ma, come dice uno spot sul gioco responsabile, «bisogna sognare senza illudersi». Altrimenti il risveglio potrebbe essere brusco e la scommessa foriera di cattive sorprese: «Attenti a non unire due cosche anziché due coste», mette in guardia la rete «No ponte».

A scendere dal mondo dei sogni con i piedi per terra dovrebbero aiutarci gli studi preliminari (1986 e 2003) che proiettavano le loro ipotesi al 2012. «Ma ormai ci siamo» osserva Gaetano Giunta, che è stato presidente della commissione sul Ponte del consiglio comunale di Messina. «Oggi quelle previsioni le possiamo confrontare con ciò che è successo».

Le previsioni sulle magnifiche sorti e progressive dell'economia siciliana stimavano 8 milioni di passeggeri sullo Stretto nel 2000, 9 milioni 700mila nel 2012 (un au-

IL CASO

L'operazione Brooklyn e i capitali illeciti

L'operazione Brooklyn - condotta dal Centro Operativo DIA di Roma - portò alla luce, nel 2005, un'organizzazione mafiosa a carattere transnazionale, dedicata al traffico di sostanze stupefacenti ed al riciclaggio, mediante l'avvio di attività imprenditoriali e l'acquisizione di rilevanti appalti pubblici.

Ingenti capitali illeciti sarebbero stati reinvestiti nella realizzazione di importanti opere pubbliche, con particolare riguardo a quelle finalizzate alla costruzione del ponte sullo Stretto di Messina.

L'indagine fece, in particolare, emergere, quale capo indiscusso dell'organizzazione criminale, Vito Rizzuto, originario di Cattolica Eraclea (AG), noto esponente mafioso sospettato di "rappresentare" in Canada la "famiglia" Bonanno di New York, detenuto in Canada quale responsabile di alcuni omicidi.

(Dal sito del Ministero dell'Interno, Dia)

FORUM AMBIENTALISTA

Mafia e Impregilo

«Soldi buttati per un'opera che non verrà mai terminata e che arricchirà mafia e Impregilo». Lo afferma **Ciro Pisacane**.

mento del 20 per cento su base annua nel caso di una crescita economica bassa) oppure 12 milioni 300mila in caso di crescita economica alta (un aumento 52%). Queste stime si sono rivelate sbagliate per più motivi.

Purtroppo la crescita economica non è stata quella prospettata: gli estensori dello Studio di impatto ambientale ipotizzavano che il Pil sarebbe cresciuto del 4,4% nell'ipotesi migliore e dell'1,7%, nell'ipotesi peggiore. «E ci marciavano - sostiene Gaetano Giunta - perché il traffico passeggeri non cresce di pari passo con il Pil». Come sono andate effettivamente le cose? Nel periodo 2001-2007 l'economia siciliana è cresciuta dello 0,9% e quella calabrese dell'1%, l'anno migliore è stato il 2001 (2,8%), dal 2002 in poi lo sviluppo è stato sempre inferiore a quello del Centro nord.

MERCÌ VIA MARE

Ma, in tutti questi anni, che le cose andassero bene o male, il traffico marittimo delle merci sullo Stretto è sempre diminuito mentre è cresciuto l'export via mare da Palermo, Trapani, Catania, Messina e, ovviamente, da Gioia Tauro. È per mare che le merci arrivano da e per il Nord e, si presume, tanto più si svilupperanno negli anni in cui il gigantesco cantiere metterà sottosopra Scilla e Cariddi.

Chi è che fa la spola nei traghetti dello Stretto? Oltre ai pendolari fra Messina e Reggio (poco trans/europei) ci sono i "padroncini". I posses-

I numeri

Il costo complessivo in milioni di euro

6349,8

Il costo complessivo dell'opera già lievitata di circa 250 milioni
5.795,2 per le opere
554,6 milioni per oneri finanziari

2.500

L'ammontare della copertura finanziaria ripartita su due voci pubbliche

3,295

Il «residuo in project financing» al netto degli oneri finanziari

sori di un furgone o camioncino che portano la merce da paese a paese: un traffico residuale che difficilmente giustifica la Grande Opera in Project Financing. Chi mette i soldi dovrebbe poter rientrare attraverso i pedaggi, ma se il traffico non giustifica l'opera, allora molto difficilmente si troveranno forze imprenditoriali sane disposte a rischiare i 3.300 milioni di euro richiesti. Tutto questo alimenta due tipi di preoccupazione. La prima: il Ponte potrebbe rivelarsi una grande occasione di riciclaggio per le mafie delle due sponde sinergicamente interessate al controllo del territorio, alla copertura del traffico di droga, alla gestione dei posti di lavoro. E ci sono attività come il movimento terre, gli espropri, il ciclo del cemento e i servizi ai cantieri che sono particolarmente a rischio perché settori tradizionalmente infiltrati da organizzazioni.

La seconda: i costi sono ora ripartiti al 40% per lo Stato e al 60% per i privati. Ma se il Ponte fallisse chi si assumerebbe il passivo? Alla fine l'intero costo potrebbe finire a carico del debito pubblico e dei contribuenti. ♦