

Foto di Andrea Sabbadini



Proteste contro la costruzione del ponte sullo stretto di Messina

Intervista ad Alessandro Bianchi (ex ministro dei Trasporti)

«È un'opera inutile e dannosa, e non ha nemmeno un progetto definitivo»

RO.RO.

ROMA
rrossi@unita.it

Alessandro Bianchi è stato sempre uno dei più incalliti contestatori del Ponte di Messina. Anche quando era ministro dei Trasporti, nel passato governo Prodi, non ha mai nascosto il suo scarso feeling con un'opera da lui definita «inutile, dannosa» e per la quale, ancora, «non si conoscono bene tutti problemi legati all'impatto della struttura».

Com'è possibile che a pochi giorni dalla posa della prima pietra non si abbia ancora un quadro chiaro sui costi e benefici dell'opera?

«Semplicemente perché non è stato presentato un progetto definitivo. Le

opere pubbliche hanno bisogno di tre tipi di progetti prima di poter iniziare la costruzione: quello di massima, quello definitivo, sul quale vengono rilasciate le varie autorizzazioni e fatte le verifiche ambientali, e poi un progetto esecutivo sul quale si realizza l'opera. Ecco non esiste né il progetto esecutivo né quello definitivo. Esiste solo il progetto di massima. Tutte le verifiche di impatto ambientale non si sono fatte e non si possono fare perché non c'è uno schema completo».

I problemi strutturali sono tutti aperti.

«Certo. I geologi dell'area hanno fatto vedere che il pilone che ricadrebbe sul territorio calabrese, a Villa San Giovanni - Cannitello, va ad appoggiare su un punto di frana naturale. Questo in condizioni normali. Si im-

magini con un peso di quel genere. Con un piccolo sisma avremmo danni incalcolabili».

Un terremoto da quelle parti non è un fatto così inusuale.

«Tenga conto che quella è una delle tre zone a più alta pericolosità sismica del mondo dopo Giappone e California. Il terremoto di Messina del 1908 è stato uno di quelli con maggiore magnitudo. Quindi è molto probabile che avvengano sismi anche di intensità non elevata ma che metterebbero a rischio la struttura del Ponte».

Secondo lei, dunque, si parte alla cieca. Per realizzare poi cosa?

«Un'opera che non serve a nessuno. Non serve ai calabresi che non hanno strade per raggiungerla, non serve ai messinesi che ne saranno sca-

valcati».

Scavalcati?

«Se parto dalla Calabria e sto sul Ponte quando arrivo dall'altra parte, dove finisce l'acqua, Messina me la ritrovo sotto, a 70 metri più in basso. E siccome per guadagnare terra serve una pendenza dello 0,01 per cento, altrimenti i treni deragliano, occorrono decine di chilometri di svincoli per poter arrivare in Sicilia. Quindi parto da Reggio ma arrivo a Milazzo o a Catania».

È stato detto che il Ponte è strategico perché ci avvicina all'Africa.

«Anche questa è una bella bufala. Ammesso che si riuscisse ad attraversarlo visto che ci sono mesi, specie quelli invernali, che dovrebbe star chiuso per i forti venti, una volta sbarcati in Sicilia si arriva a Mazara del Vallo e poi? Poi si resta lì perché c'è il mare».

Secondo lei è anche dannoso, perché?

«Nessuno ha idea dell'impatto che questa opera avrebbe. Il territorio, il paesaggio, le culture agricole verrebbero devastati per chilometri e chilometri. Si pensi ai laghi di Ganzirri, distrutti per sempre. Ci saranno delle ricadute tali che nessuno immagina». Forse perché nessuno ha voglia di tirarle fuori. ❖