

# Il Ponte sullo Stretto che scotta

di ANNA DONATI

Anche il Capo dello Stato, dopo la tragedia annunciata di Messina, con il suo carico di morti e sofferenza a causa del dissesto idrogeologico, è intervenuto con parole molto nette: prima di realizzare

opere faraoniche bisogna mettere in sicurezza il territorio. E tutti hanno pensato al Ponte sullo Stretto di Messina, l'opera simbolo del Governo Berlusconi che costa 6,3 miliardi di Euro. Nemmeno le esortazioni di Guido Bertolaso, capo della Protezione Civile, hanno indotto una seria riflessione nel Governo, quando ha detto che per rendere sicuro il nostro territorio e mettere un freno al dissesto idrogeologico servono 25 miliardi di euro e che bisogna smettere di costruire in modo abusivo parti di territorio e città. Niente da fare, non servono i morti e non servono gli autorevoli interventi: il Governo Berlusconi tira dritto sul progetto di Ponte sullo Stretto e non ritira il famoso Piano casa di cementificazione selvaggia, dell'urbanistica "fai da te". Tanto, è il ritornello ricorrente: Ponte, Piano casa, dissesto idrogeologico e tragedia di Messina sono cose diverse, che non c'entrano, e il ripeterlo in modo ossessivo è la miglior prova della loro "relazione". Il Governo ha ammesso di non avere i 25 miliardi necessari (come una manovra finanziaria) e che quindi il Ponte sullo Stretto

può andare avanti perché in fondo costa "solo" 6,3 miliardi, che per il 60% verranno da fondi privati, anche se questa è la solita favola e alla fine pagano sempre i cittadini.

Ma il Ponte sullo Stretto va avanti. Il Governo ha nominato commissario straordinario dell'opera Pietro Ciucci, già amministratore di Anas e della Società Stretto di Messina SpA, ma frena sulle risorse per finanziarlo e non ha mancato di inaugurare seppur sotto tono un cantiere "propedeutico" il 23 dicembre 2009. In realtà si tratta di un cantiere fantasma per la variante ferroviaria di Cannitello a Villa San Giovanni per il quale sono disponibili solo 26 milioni di euro, un'opera per mettere in sicurezza la ferrovia sul lato calabrese, prevista da tempo e sbandierata da Ciucci e dal Governo come l'avvio del Ponte sullo Stretto.

Negli stessi giorni prima di Natale a Villa San Giovanni circa 10.000 persone, organizzate dalla rete NoPonte e dalle Associazioni Ambientaliste, avevano protestato contro l'avvio del cantiere "fantasma" e per chiedere che le poche risorse disponibili vengano utilizzate per la messa in sicurezza del territorio contro il dissesto idrogeologico, per migliorare i trasporti dell'area dello Stretto con il cabotaggio, le ferrovie e le strade che mancano in Sicilia e Calabria, per dare l'acqua ai cittadini che ancora non hanno questo privilegio nel Mezzogiorno d'Italia. Il Governo Berlusconi non si ferma di

fronte alle critiche, anzi: con l'inaugurazione fantasma di Natale ha fatto un autentico regalo a Impregilo, la società capofila di Eurolink che ha vinto la gara per costruire l'opera, perché - come sostiene il WWF - in questo modo

➡ **SUPERFICIALITÀ E AVVENTURISMO**  
**CARATTERIZZANO IL PONTE**  
**SULLO STRETTO. NONOSTANTE**  
**CIÒ IL GOVERNO PROCEDE**



l'impresa potrebbe aver diritto al risarcimento delle penali nel caso il progetto non vada avanti, pari al 10% del valore del contratto e cioè circa 630 milioni di Euro. Insomma in questo modo sarà molto più difficile tornare indietro sul progetto e non a caso Impregilo alla vigilia di Natale ha fatto un balzo positivo delle sue azioni quotate in Borsa.

## Problemi irrisolti

Il progetto è lontano dall'aver risolto due problemi fondamentali: le risorse per realizzarlo e la progettazione definitiva. Primo problema, le risorse: il progetto costa adesso 6,3 miliardi di euro, di cui il 40% dovrebbe venire dalle casse dello Stato e la restante parte dai privati. Nel Decreto Anticrisi del luglio 2009 si prenotavano 1,3 miliardi di Euro per il Ponte – ma da assegnare annualmente «compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica» e deliberati dal Cipe. Quelli che il Cipe avrebbe deciso di destinare a Fintecna per ricostituire i 2,5 miliardi di capitale pubblico – di cui pare che nella seduta

Cipe del 17 dicembre ne siano stati effettivamente assegnati 330 milioni - mentre la Legge finanziaria 2010 assegna altri 470 milioni ad Anas per sottoscrivere gli aumenti di capitale della società Stretto di Messina. Da sottolineare che la Regione Calabria, guidata dal centrosinistra di Agazio Loiero, ha deciso di uscire dalla Società Stretto di Messina proprio in dissenso sull'utilità dell'opera, e ha presentato un ricorso al TAR contro il cantiere di Cannitello, approvato ed affidato ad Impregilo senza il consenso della Regione.

La restante parte di risorse pari a 3,8 miliardi è tutta da reperire sul mercato e l'esperienza di autostrade e alta velocità insegna: è sempre lo Stato a pagare interamente le grandi opere e sarà così anche per il Ponte sullo Stretto. Di sicuro, perché i privati non mettono capitale di rischio ma solo di prestito e solo se hanno autentiche garanzie che poi lo Stato rimborserà ogni euro investito. Del resto lo stesso Piano Finanziario prevede che, una volta realizzata l'opera, una parte delle risorse siano ripagate dalle Ferrovie dello Stato mediante





la prenotazione futura di tutte le tracce ferroviarie (anche quelle non utilizzate pari a circa i 2/3 del totale) per far passare i treni. Un costo stimato da Legambiente in circa 150 milioni/annui: una vera tassa sulle ferrovie per finanziare il Ponte sullo Stretto che mettere a rischio i già precari bilanci dell'Azienda FS.

Altro problema tecnico, il progetto definitivo non c'è. L'opera ha superato il progetto preliminare e la Valutazione di Impatto Ambientale con numerose prescrizioni ambientali, antisismiche e idrogeologiche, che dovranno essere risolte con il progetto definitivo, di cui ancora deve essere avviata la progettazione. Progetto che poi dovrà superare la verifica ambientale "di ottemperanza", i pareri degli Enti locali - per quanto non vincolanti, e tornare al Cipe per l'approvazione definitiva. E solo allora partirà la progettazione esecutiva. Ambientalisti e Verdi avevano fortemente contestato il via libera per l'impatto ambientale assicurato dalla Commissione VIA nominata dal secondo Governo Berlusconi, perché sono tante e tali le incognite che gravano sul progetto, riprese poi come prescrizioni nel parere VIA e ancora da risolvere nel progetto definitivo. Si tratta del rischio sismico sulla faglia attiva del lato calabrese, del dissesto idrogeologico, della mancata Valutazione Ambientale Strategica, dei problemi di cantierizzazione, dei complessi problemi progettuali legati all'acciaio dei cavi tiranti ed alla loro pesantezza.

La pianificazione locale sia sul versante calabrese, sia su quello siciliano non ha incluso il progetto di Ponte sullo Stretto nella programmazione e non risulta essere tra gli elementi strategici di ridisegno territoriale, anzi in diversi casi c'è un'interferenza negativa con la pianificazione territoriale, di tutela della natura e del paesaggio. Nei casi dove il progetto è stato incluso si ammette di averlo dovuto fare in quanto "opera strategica di preminente interesse nazionale", inclusa nella Legge obiettivo, ma comunque mai proposta in alternativa al potenziamento del traghettamento, della portualità e degli aeroporti comunque previsti nella pianificazione territoriale e trasportistica.

Queste incoerenze e contraddizioni rivelano chiaramente che il progetto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina non è stato programmato in coerenza con le esigenze e le vocazioni strategiche e naturalistiche dei territori attraversati, ma viene soltanto sovrapposto alla pianificazione esistente, grazie anche alla procedura semplificata in cui le decisioni del Cipe costituiscono automatica variante dei Piani Regolatori e della pianificazione vigente, senza una efficace integrazione con la riqualificazione urbana. Il progetto preliminare del Ponte sospeso prevede 20,3 chilometri di raccordi stradali e 19,8 ferroviari per collegare il Ponte a una serie di altre infrastrutture, in modo da rappresentare un quadro programmatico e



progettuale omogeneo. Tali opere, sia stradali sia ferroviarie, sono però escluse dal SIA, oltre a essere "aleatorie" sul piano finanziario: ciò nonostante vengono definite contestuali, cioè da realizzarsi assieme al Ponte. E proprio alla vigilia di Natale 2009 il Ministro Matteoli ha voluto rassicurare tutti che l'Alta velocità non si fermerà a Salerno ma arriverà fino al Ponte sullo Stretto: un progetto da almeno 22 miliardi che non ci sono, mentre le Ferrovie non hanno le risorse per comprare 1.000 treni per i pendolari che costano esattamente come il ponte: 6,2 miliardi di Euro.

In sede europea hanno riaperto il fascicolo sul progetto del Ponte di Messina perché la procedura d'infrazione aperta con l'ipotesi di violazioni ambientali era stata poi sospesa a causa della decisione del Governo Prodi di fermare il progetto. Ma le questioni ambientali non sono mai state risolte e ora la Commissione europea vuole vederci chiaro e dovrà nuovamente pronunciarsi sul rispetto delle Direttive Europee in materia di tutela ambientale.

## Polemiche progettuali

Il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina ha la pretesa di essere, per i proponenti, una sfida tecnologica unica nel suo genere con il Ponte sospeso di 3.300 metri, il più lungo al Mondo, sia stradale che ferroviario localizzato in un'area a elevato rischio sismico e notevoli emergenze ambientali e paesaggistiche, che ridisegna la pianificazione territoriale e urbanistica. Nonostante queste caratteristiche eccezionali è oggetto di una semplificata valutazione ambientale effettuata esclusivamente sul progetto preliminare, e di procedure accelerate ed escludenti gli Enti Locali grazie alla legge Obiettivo per le grandi opere. Inoltre al Progetto non è mai stata applicata una Valutazione ambientale strategica predisposta dal Ministero per l'Ambiente ed effettuata su Piani e Programmi con una scelta accurata e motivata tra l'alternativa cabotaggio e l'alternativa ponte, come soluzione ai problemi di mobilità



del Mezzogiorno e nei traffici Nord-Sud del Paese, in coerenza con obiettivi di sostenibilità ambientale ed efficienza energetica. Anche le stime di traffico sono decisamente gonfiate rispetto alla realtà e alle tendenze in atto. Lo scenario della crescita dei flussi di traffico allegati allo Studio di impatto ambientale è decisamente più ottimistico rispetto ai dati predisposti nel 2000 da uno studio specifico sulle tendenze nei trasporti. Per il traffico ferroviario è stimata una crescita aggiuntiva rispetto alle stime nei diversi scenari e orizzonti temporali che va da un minimo del 25% a un massimo del 55%, allo stesso modo quella per il traffico passeggeri su strada oscilla tra il 42% e il 66% in più; infine per il traffico merci su strada la crescita stimata aumenta tra il 51% e il 68%.

Queste stime non sono supportate da una coerente valutazione delle tendenze in atto, dove nell'ultimo decennio sono cresciuti prevalentemente il trasporto via mare e il traffico aereo nelle relazioni con l'area dello Stretto e nei traffici Nord-Sud del Paese. Risulta poi anomalo che i tassi di crescita al 2012 siano più elevati, in assenza di ponte, rispetto alla fase successiva alla realizzazione dell'opera, come se questa non influisse nella dinamica di trasporto dell'area. Ma quello che il SIA dimentica di dire è che la crescita della domanda nel caso della soluzione alternativa "multimodale" è solo leggermente più bassa della domanda con il Ponte: come dire che un efficace potenziamento e razionalizzazione del traghettamento risolverebbe in modo adeguato la domanda di trasporto in crescita dell'area dello Stretto. Esattamente le alternative che sostengono da sempre le Associazioni ambientaliste, i Verdi e i comitati di cittadini contrari all'opera.

Proprio per queste ragioni il Governo Prodi nel 2006 decise - come era scritto nel programma elettorale dell'Unione - di sospendere il progetto e l'iter di realizzazione, per destinare le risorse previste per quest'opera (1,4 miliardi) alle infrastrutture utili di Sicilia e Calabria e alla difesa del suolo. Nonostante che a pochi giorni dalle elezioni politiche fosse stato firmato il contratto con Impregilo da Pietro Ciucci, Amministratore delegato della Stretto di Messina, divenuto poi anche presidente di Anas. Inutilmente Verdi e Rifondazione Comunista chiesero ripetutamente che venisse anche sciolta la società Stretto di Messina ma l'opposizione del Ministro Di Pietro (che agitava il fantasma di una maxipenale) e dell'Italia dei Valori non hanno consentito di ottenere questo risultato.

## Ponte sulla faglia

Con il ritorno al Governo del centrodestra è ripartita l'opera simbolo di Silvio Berlusconi. Dopo il tremendo terremoto in Abruzzo, per un attimo anche il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina era sembrato tornare in discussione perché troppo vistosa la sproporzione tra costruire un'opera di dubbia utilità e un'area ad elevato rischio sismico che se vivesse un nuovo e grave terremoto - hanno detto i tecnici - vedrebbe crollare a Messina la metà delle case con un carico di morte e sofferenza devastante e insostenibile. Anche l'economista Alberto Quadro Curzio, preside della Facoltà di Scienze politiche dell'università Cattolica di Milano, aveva scritto un pezzo

sul Corriere della Sera in cui proponeva come, per recuperare risorse da destinare alla ricostruzione in Abruzzo, fosse opportuna «la revisione di alcune priorità del Governo tra cui il Ponte sullo Stretto» che essendo in progettazione da almeno quattro decenni non era certo un'urgenza nazionale. Ma anche questo non è bastato, come non è bastata a fermare il progetto la tragedia di Messina con la frana e i morti di Giampilieri.

Nessuno ha ancora risposto alle pesanti obiezioni tecniche del prof. Remo Calzona, ex coordinatore scientifico della Società Stretto di Messina, sulle reali condizioni sismologiche dell'area, secondo il quale il progetto attuale ha totalmente e colpevolmente trascurato la presenza di faglie attive che interessano pesantemente l'area, specie dalla parte calabrese. «Misteriosamente in questa rappresentazione (...) sono scomparse le faglie sotto le pile, portando a pensare che queste potessero cadere in zone non interessate da faglie. La realtà delle sezioni, fatta nell'ambito degli studi per il progetto di massima, contraddice questa tesi e pone una nuova argomentazione ostativa alla realizzazione del ponte a campata unica proposta dalla Società Stretto di Messina nel 2002» scrive nel suo libro "La ricerca non ha fine. Il Ponte sullo Stretto di Messina" (ed. DEI Tipografia del Genio Civile). Un'accusa pesante e documentata, che già esperti, geologi e ambientalisti avevano segnalato durante la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ma che viene bellamente trascurata, come se niente il Governo Berlusconi avesse imparato dalla dura lezione del terremoto in Abruzzo.

## Opere utili

Hanno fatto bene cittadini, comitati e associazioni ambientaliste a protestare a Messina e a Villa San Giovanni contro il progetto voluto dal Governo Berlusconi: i sei miliardi che si vorrebbero impegnare per far costruire il Ponte sullo Stretto dovrebbero molto più saggiamente essere utilizzati per risolvere i punti più pericolosi del dissesto idrogeologico, mettendo in sicurezza cittadini e territorio. La tragedia di Messina con il suo carico di morte e sofferenza riassume le grandi istanze ambientali italiane del nostro tempo: il dissesto idrogeologico, il consumo di suolo, le varianti urbanistiche, condoni edilizi e uso dissennato del territorio; l'aumento del gas serra in atmosfera e il caos climatico con i suoi eventi sempre più estremi e tropicali anche nel Mediterraneo; l'insistenza per la costruzioni di grandi opere inutili e "indifferenti" al territorio; la disoccupazione drammatica che colpisce il Mezzogiorno d'Italia.

Bisogna partire da queste emergenze per dare risposte efficaci di tutela ambientale e occupazione duratura, una risposta concreta e non speculativa, che metta al centro il lavoro delle persone e la qualità del vivere. La messa in sicurezza del territorio, i cantieri utili, l'adeguamento antisismico e la riqualificazione delle città, le energie rinnovabili e la mobilità sostenibile, le produzioni agricole di qualità, anche come agricoltura di presidio del territorio, sono gli ingredienti fondamentali di una buona ricetta per la sostenibilità. Una proposta utile per dare un futuro sostenibile e tanto lavoro al Mezzogiorno d'Italia. ■