



NARBYG/SHUTTERSTOCK

SERGIO RIZZO

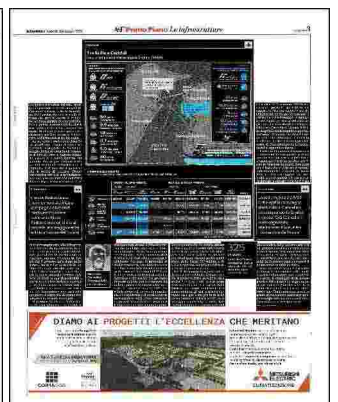
Progetti, consulenze, una montagna di soldi buttati, infinite guerre di religione. E dopo 50 anni il Ponte sullo Stretto torna a dividere l'Italia

Quattro anni impiegarono gli americani per tirare su il Golden Gate nella baia di San Francisco, fra il 1933 e il 1937. Dieci ce ne sono voluti ai giapponesi per fare il ponte sullo stretto di Akashi, che è il ponte sospeso più lungo e più alto del mondo. E dieci sono serviti anche ai turchi, ma per costruire non uno, bensì tre ponti sul Bosforo. Quanto a originalità, però, nessuno come gli italiani. Che ci hanno messo cinquant'anni esatti per non fare un ponte, quello sullo stretto di

Messina, buttando per giunta dalla finestra la somma esorbitante di 312 milioni 355.662 euro e 89 centesimi. Senza contare, ovviamente, i costi sopportati per fare leggi, decreti, delibere e regolamenti nonché quelli per i contenziosi legali e il tempo sprecato dalla politica per non riuscire a venire a capo di questa faccenda. Se vogliamo capire perché l'Italia funziona peggio di tutti gli altri Paesi sviluppati, non c'è lezione migliore del ponte sullo stretto di Messina.

continua a pagina 2 ➔

con un articolo di **LUCA PAGNI** ➔ pagina 4



L'attraversamento dello stretto di Messina

Progetti, soldi e guerre di religione i 50 anni del Ponte che non c'è

SERGIO RIZZO

Il deposito in Parlamento della relazione di esperti nominata da Conte riapre l'annoso dibattito sulla infrastruttura tra Calabria e Sicilia. La Grande Opera per antonomasia che divide il Paese ma che l'Italia non è mai riuscita a costruire

* segue dalla prima

Ogni stagione politica ha avuto la sua piccola guerra per quel ponte fantasma. E non sorprende che ne sia scoppiata una anche adesso, con il governo di Mario Draghi e un ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, il quale non può essere certamente accusato di essere nemico dell'ambiente. Fondatore dell'Alleanza per lo sviluppo sostenibile, da presidente dell'Istat lanciò l'allarme sulla cementificazione dell'Italia ed è stato ora uno dei più accaniti sponsor dell'introduzione della tutela ambientale fra i principi della nostra Costituzione. Forse con l'unico difetto, per alcuni, di non aver mai avuto particolari inclinazioni per le guerre di religione.

Ora è accaduto che il ministero di Giovannini abbia trasmesso al Parlamento un documento che riaccende la discussione su quel fantasma. Dice che esistono «profonde motivazioni per realizzare un sistema di attraversamento stabile dello stretto di Messina», e che in teoria ci sono tre soluzioni: il ponte a unica campata, quello a più campate e il tunnel. Delle tre, precisa, la seconda è quella preferibile per varie ragioni, non escluso il minore impatto ambientale. Così tutto ritorna al punto

di partenza, cinquant'anni fa. E qui vale la pena fare un breve riassunto delle puntate precedenti.

Sul finire del 1971 il Parlamento approva una legge per realizzare "l'attraversamento stabile" dello stretto. Lì non si parla espressamente di un ponte, anche se il concorso di idee di due anni prima aveva fatto pendere la bilancia verso quella soluzione. E ci doveva essere una fretta indemoniata perché la legge, proposta dal governo di Emilio Colombo a ottobre, non arriva neppure in aula, ma viene approvata dalle commissioni Lavori pubblici di Camera e Senato all'inizio di dicembre. Il testo delega l'opera a una società pubblica che dev'essere creata. Ma il governo Colombo a maggio cade e tutto va nel dimenticatoio. Per riemergere dieci anni dopo, nel 1981, quando l'animatore del gruppo Ponte sullo stretto, Gianfranco Gilardini, riesce a metterla in piedi, quella società. Si chiama Stretto di Messina e il 51 per cento è dell'Italstat, holding di costruzioni dell'Iri. Dicono che Gilardini le abbia fatto comprare a prezzo d'oro i suoi studi. Il che fa già capire che ogni soluzione diversa dal ponte è in seria difficoltà. Ma l'Eni, che intanto sta studiando il tunnel, non demorde. E siccome l'Iri è democristiano e l'Eni finisce invece nell'orbita socialista, la guerra fra ponte e tunnel diventa una lotta immaginaria fra Dc e Psi.

Ma il partito del cemento è inevitabilmente più forte di quello dei tubi, e non c'è partita. Il ponte vince su tutta la linea, e il leader socialista Bettino Craxi ci fa addirittura la campagna elettorale del 1992, quella che precede le stragi siciliane di Giovanni Falcone e Paolo Borsellino. Ed è probabilmente la svolta di Craxi che apre la guerra di religione. Anche a sinistra c'è chi vorrebbe fare il ponte: Romano Prodi, che è stato presidente dell'Iri, non è contrario. Ma il suo governo pende ovviamente per il no, anche se è spaccato, e alla fine non si decide nulla.

Ed ecco Silvio Berlusconi, che arriva ad affidare i lavori al consorzio Eurolink capeggiato da Salini-Im-

pregilo. Poi però torna Prodi e il ponte si blocca. Fino a quando riecco Berlusconi e il treno riparte. Ma quando stanno per arrivare sulla sponda siciliana le betoniere con il cemento, è il suo stesso governo che si mette di traverso. Siamo nell'ottobre del 2011 e in Parlamento si discute una mozione dell'Italia dei valori per fermare l'opera. Arriva il sottosegretario alle Infrastrutture Aurelio Misiti, calabrese, e sorprendentemente dà parere favorevole. Il ministro Altero Matteoli impazzisce, ma non c'è nulla da fare perché il governo cade dopo pochi giorni. Misiti è l'ex presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, è stato comunista e poi dipietrista; intervistato dal *Corriere della Sera* dichiara la sua disponibilità a passare con Silvio Berlusconi per un posto da ministro. O anche da sottosegretario. Così avviene, ma nessuno può immaginare che sarà lui a spegnere il sogno del decennio berlusconiano. In quel modo, poi.

Il governo Monti non fa che trarne le conseguenze, e si stabilisce che la società Stretto di Messina verrà messa in liquidazione, con il termine tassativo di un anno per chiudere la partita. Nella primavera 2013 l'esecutivo di Enrico Letta nomina liquidatore l'ex capo di gabinetto di Giulio Tremonti, Vincenzo Fortunato. Che deve subito affrontare la causa di risarcimento danni di 700 milioni promossa da Eurolink più altri fastidiosi contenziosi. Un groviglio impressionante, per cui viene tirata in ballo perfino la Corte costituzionale. In prima battuta, nel 2018, Eurolink perde e fa ricorso in appello; ma c'è l'epidemia e il giudice rinvia tutto al marzo 2022. Con il che saranno passati non uno, ma nove anni. E la liquidazione sarà ancora in piedi. Senza contare che la società Stretto di Messina, di proprietà dello Stato, ha fatto anch'essa causa allo Stato stesso per avere indietro i soldi spesi in trent'anni, che poi anche quelli erano dello Stato: 325 milioni e fischia. Insomma, un inferno dal quale chissà quando si uscirà.

Nel frattempo però la guerra di religione non è mai finita. Chi sostiene che il ponte va fatto, perché lo dice anche l'Europa. E chi invece porta mille ragioni contro, a partire dalle fondate questioni ambientali (e i danni ambientali dei traghetti che vanno su e giù?). Ma più in là delle chiacchiere non si è mai andati. A rilanciare il ponte ci ha provato Matteo Renzi quando era presidente del Consiglio, e il Movimento 5 Stelle, furibondo, presentò addirittura un esposto in Procura contro le sue dichiarazioni. Lo stesso Movimento 5 Stelle che ora è diventato sostenitore del Ponte per bocca del sottosegretario alle Infrastrutture siciliano, Giancarlo Cancelleri. Al quale il Verde Angelo Bonelli ha subito opportunamente rinfacciato la scena di Beppe Grillo che attraversa a nuoto lo stretto per aprire la campagna elettorale di Cancelleri per la presidenza della Regione siciliana.

Il fatto è che sul ponte si è sempre soltanto giocata una partita politica condita da colpi bassi e veleni. Adesso qualcuno è arrivato perfino a mettere in relazione la nuova fiammata con il fatto che lo Stato sia diventato indirettamente azionista di Euro-link, cordata capeggiata da We-build, nel cui capitale c'è ora la Casa depositi e prestiti. Che però è anche azionista della Saipem, azienda del gruppo Eni che continua a puntare sul tunnel. Altri hanno sospettato una regia europea, o dei cosiddetti poteri forti, per fare il ponte con i soldi del Recovery plan, dove però il ponte non è nemmeno citato.

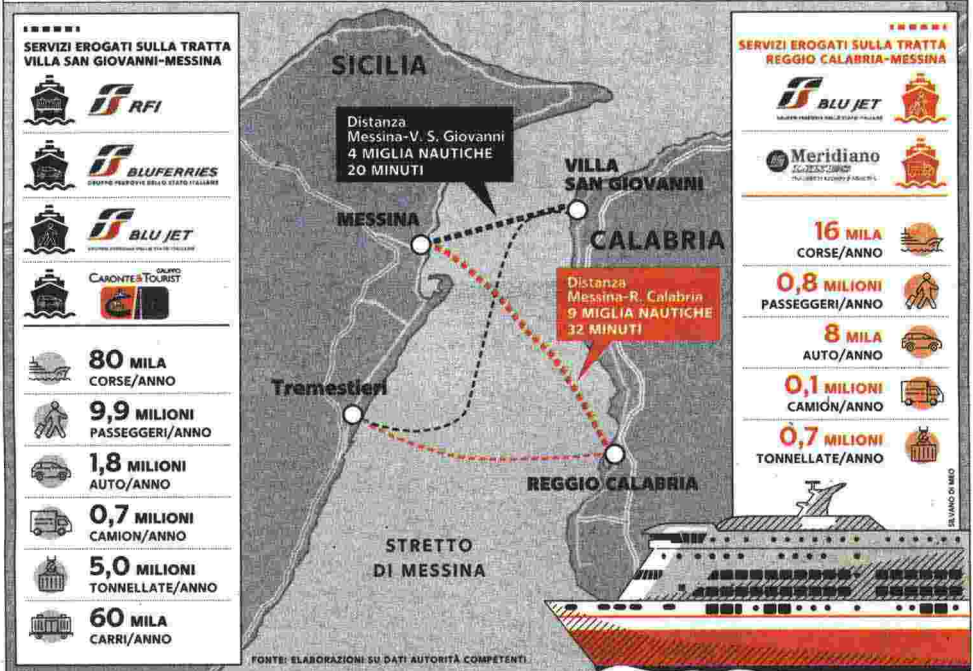
Dunque, come sempre è accaduto, finora il ponte sullo stretto continuerà ad alimentare solo inutili discussioni, a vantaggio della propaganda e della guerra di religione. Sarebbe molto meglio dire la verità, e ammettere che i fatti hanno dimostrato che l'Italia non solo non è in grado di concepire e realizzare un'opera del genere. Ma neppure di decidere se la vuole fare oppure no.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

Tra Scilla e Cariddi

I servizi sulle tratte che collegano Sicilia e Calabria



I TRAFFICI SULLO STRETTO PASSEGGERI, MERCI E VEICOLI IN VIAGGIO OGNI ANNO TRA CALABRIA E SICILIA

	REGGIO CALABRIA-MESSINA			VILLA SAN GIOVANNI-MESSINA						SUB TOTALE	TOTALE
	RC-ME	RC-TREM.		VSG-ME			VSG-TREM.				
	BLU JET	Meridiano	SUB TOTALE	BLU JET	RFI	BLUFERRIES	CARONTE TOURIST	BLUFERRIES	CARONTE TOURIST	SUB TOTALE	
PASSEGGERI	650.061	130.897	780.958	362.935	545.016	393.843	8.056.530	184.424	332.707	9.875.455	10.656.413
VEICOLI LEGGERI	-	8.282	8.282	-	-	87.682	1.679.831	18.541	291	1.786.345	1.794.627
VEICOLI PESANTI	-	98.960	98.960	-	-	49.714	265.565	114.816	239.999	670.094	769.054
MERCI (TONN.)	-	688.706	688.706	-	415.014	377.738	1.790.574	794.921	1.667.627	5.045.873	5.734.579
CARRI FERROVIARI	-	-	-	-	60.183	-	-	-	-	60.183	60.183
CORSE	8.971	7.018	15.989	6.430	8.233	8.440	29.860	10.035	17.728	80.726	96.715

FONTI: ELABORAZIONI SU DATI AUTORITÀ COMPETENTI

L'opinione



Craxi e Berlusconi ci hanno montato intere campagne elettorali, neppure Prodi era contrario. Ma in Parlamento non si è mai trovata una maggioranza solida a favore dell'opera

L'opinione



La retromarcia del M5S: Grillo aprì la campagna elettorale di Cancellieri attraversando lo Stretto a nuoto. Ora Cancellieri, sottosegretario alle Infrastrutture, è tra i sostenitori del Ponte

325

LA CAUSA

La società Stretto di Messina chiede allo Stato 325 mln di rimborsi per i fondi già spesi



Giancarlo Cancellieri
Sottoseg. M5S
Infrastrutture

312,3 mln

I SOLDI BUTTATI

In cinquant'anni di discussioni, lo Stato ha già buttato via oltre 300 milioni in progetti e consulenze

10,6 mln

I PASSEGGERI

Ogni anno oltre 10 milioni di passeggeri, con vari mezzi, attraversano lo stretto di Messina



Silvio Berlusconi
Da premier fu pro-Ponte

1 Elaborazioni grafiche del Ponte sullo Stretto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.