



## Torniamo nei territori da protagonisti

Bruno Amoroso

La commozione e la partecipazione generale che ha fatto seguito al tragico evento del terremoto d'Abruzzo, così come avvenne in precedenti occasioni, testimonia ancora una volta la sensibilità esistente nel paese e che trova solo in queste occasioni momenti di manifestazione e di sfogo. Sottrarsi nelle ore del lutto e del dolore continuando a fare i "grilli parlanti" o a gestire cinicamente i propri affari e interessi politici sfruttando l'emozione, per rimettere in sella proposte e approcci già visti o per ragioni di istintivo e di cassa (cioè di ascolti), significa offrire scenari penosi. Ma dopo il lutto e il dolore c'è il momento della voglia di continuare a vivere, sentimento questo anch'esso ampiamente diffuso, ma non dimenticando gli errori e le distrazioni del passato.

Siamo tutti colpevoli, ha detto qualcuno, il che mi sembra ingeneroso. Perfino la chiesa distingue i peccati mortali da quelli veniali, e la legge distingue i crimini, la connivenza con i criminali, l'ingenuità e l'innocenza. Tuttavia un'autocritica dobbiamo farcela tutti, a cominciare dalla sinistra comunista, tanto più quanto alcune cose e situazioni le avevamo anticipate, denunciate, ma senza essere capaci di trasformarle in azione politica e di intervento civico realmente incisivo anche laddove spazi di intervento istituzionale e politico esistono. Scriveva con la consueta lucidità e fuori dal coro Federico Caffè, sulle pagine del *Manifesto* non sulla tv pubblica, all'indomani del terremoto dell'Irpinia (1980): «Perché lo spontaneismo delle buone intenzioni non si esaurisca ancora una volta in breve volgere di tempo, occorre una capacità durevole di sentirsi coinvolti e partecipi nell'impegno per il miglioramento sociale». E la lista che lui faceva delle cose da fare non è poi diversa da quella da richiedere oggi.

Anzitutto una svolta culturale che porti a smetterla con politiche dettate dalle esigenze di inseguimento politico dell'avversario, di contestazione permanente di ciò che fa, e torni invece a impegnarsi e spingere per le scelte legate ad un proprio progetto di vita e di società. Caffè poneva allora il serio interrogativo sulla coerenza tra una visione di sicurezza del territorio e dei suoi abitanti e le proposte (allora come oggi) di impiantarci centrali atomiche. Un tema al quale oggi va aggiunto quello del Ponte sullo Stretto, ma non come replica politica e strumentale, ma come esigenza di un dibattito approfondito sui costi e le conseguenze in un quadro nuovo di priorità e di sicurezza.

Cambiando possibilmente gli argomenti usati. Se la mafia si può inserire nella costruzione del ponte può farlo anche nella ricostruzione delle città e della loro messa in sicurezza. La causa del mancato sviluppo delle città e dei trasporti a Sud non è stato certamente il Ponte. E in questi ultimi anni durante i quali il Ponte è stato accantonato non c'è stato alcun miglioramento delle opere civili utili al paese, ma la continuazione di una crescita economica e di uno sviluppo devastante.

Ciò di cui c'è bisogno è quindi altro. Tornare ai territori, come ormai quasi tutti ripetono, ma mobilitandoci come sentinelle ed attori della ricostruzione civile del paese. Questo riguarda tutti e tutti i settori. I nostri colleghi universitari, di ogni ordine e grado, le nostre presenze nelle istituzioni, nei servizi pubblici e nell'economia sembra facciano fatica a rompere il silenzio con il quale vengono coperte pratiche di potere di amministrazione ben note che consentono i fenomeni dei quali stiamo parlando, e sempre schierandosi a difesa delle corporazioni e degli interessi privati esistenti.

Una sinistra che sembra ormai appellarsi solo al finanziamento della polizia e della magistratura invece di impegnarsi direttamente e dare più sostegno, anche finanziario, alla mobilitazione dei cittadini che si realizza nelle cooperative sociali, nell'associazionismo democratico e nella presenza dei cittadini sulle strade e sulle piazze dei centri abitati, è destinata ad essere ignorata e a fallire. Ovviamente chi pensa e studia fornica, nell'ambito del proprio impegno, quella informazione di monitoraggio dei fenomeni in corso. Chi opera nelle amministrazioni e nella società si faccia sentinella delle buone intenzioni oggi dichiarate ma poi abbandonate per rincorrere campagne medianiche o elettorali durante le quali l'agenda dei lavori che ci viene imposta è sempre "altra". Non stiamo parlando di impegno individuale, ma delle forme nuove di organizzazione della politica di questo paese che solo a livello di comunità locale può riacquistare forza e incisività.



> **L'ingresso del porto di Messina; sullo sfondo lo Stretto. Accanto, le interviste a Mario Tozzi e Alberto Ziparo con cui "Liberazione" ha lanciato la campagna "No Ponte". Sotto, un'immagine del terremoto del 1908**

Corsera: «Rinviare l'opera». Si da Pd, Udc, Idv. Berlusconi ora tace. E Fini?

# E sull'onda del sisma c'è chi ci ripensa...

Angela Mauro

Sull'argomento hanno già parlato le tabelle sui rischi sismici: Messina, zona numero 1; Reggio Calabria uguale, ai piani altissimi della classifica con il carico di tutti - ma proprio tutti - i suoi comuni in zona 1. Eppure, al Ponte sullo Stretto, finanziato a marzo scorso con un miliardo e 300 milioni di euro di fondi Cipe, il governo non rinuncia. C'è da dire però che, dopo il terremoto in Abruzzo, la discussione si accende di nuove luci, destinate forse ad intensificarsi.

A pochi giorni dal sisma, Silvio Berlusconi fugga ogni dubbio. «Per coprire gli investimenti potremo anche ritardare qualche grande opera», ma non il Ponte di Messina», dice per ri-

spondere a chi (sinistra, ambientalisti, comitati No Ponte, parte del Pd), alla luce dell'emergenza abruzzese, accende i riflettori sull'opportunità di lasciar perdere la grande opera che collegherebbe la Sicilia al resto della penisola. Ad intescare la polemica ci pensa subito il presidente della provincia di Milano, Filippo Penati del Pd, ma solo per far notare a Berlusconi che, oltre al Ponte, anche l'Expo 2015 è una priorità. Un modo - quello usato da Penati - per puntare il dito sul doppio incarico di Lucio Stanca, amministratore e vicepresidente

del Pd, senza alcuna intenzione di abbandonare il seggio. Fin qui, il Ponte appare sullo sfondo del dibattito politico, la parola di Berlusconi solito sigillo alla discussione. Ma, più passano i giorni, più appaiono evidenti danni, difficoltà e costi della ricostruzione in Abruzzo (12 miliardi di euro, tanto quanto costerebbe costruire due ponti sullo Stretto), più si fanno strada altre idee sull'argomento. Non vuol dire che si allarghi necessariamente e da subito il fronte del "no al Ponte", ma già leggere in prima pagina sul *Corriere della Sera* di ieri l'editoriale di Alberto Quadro Curzio, «Meglio rinviare il Ponte di Messina», dà il segnale di un cambiamento nei criteri di valutazione dell'opera, almeno fino a quando durerà l'emergenza sisma o - meglio - la sua scia mediterranea.

Se Berlusconi ancora tiene il punto e piuttosto che rinunciare al Ponte (nel programma elettorale del Pd) preferisce convincersi sull'accorpamento del referendum elettorale con europee e amministrative per recuperare soldi per l'Abruzzo (malgrado le proteste leghiste), il Pd piano piano si sposta (magari strumentalmente e in vista del voto di giugno, ma si sposta). Il vicepresidente del Senato Vannino Chiti scrive sul suo blog: «Si rinvii di qualche anno la realizzazione del Ponte di Messina e si spostino sull'Abruzzo quegli investimenti pubblici. Non propongo la riapertura di una vertenza tra chi è d'accordo e chi è contrario: propongo un rinvio, semplice». Se ne compiaceranno gli "Ecodemi" del Pd, da Roberto Della Seta a Ermete Realacci, da sempre contrari alla "grande opera". «Priorità alle rico-

struzioni in Abruzzo, impegnando i fondi dell'Expo di Milano, del Ponte sullo Stretto e delle altre iniziative non urgenti», conviene pure Antonio Di Pietro, una volta convinto sostenitore delle Grandi Opere, dalla Tav al Ponte. Ci ripensa anche Pier Ferdinando Casini dell'Udc: «Non solo in ordine al Ponte, ma anche a tante altre opere bisognerebbe decidere le priorità», perché «è ovvio che costerà tanto ricostruire l'Abruzzo».

Non si sposta invece di un millimetro il Movimento per le Autonomie di Raffaele Lombardo, che alle Europee non si presenta con il Pdl bensì con la Destra di Storace, ma sul Ponte mantiene le stesse posizioni. «La solidarietà per l'Abruzzo non deve essere occasione per gli avversari del Ponte di nuove scelte o rinvii», dice Elio Belcastro, parlamentare calabrese Mpa. La domanda è spontanea: Fini? Le ultime dichiarazioni del presidente della Camera sull'argomento risalgono al 30 marzo scorso, prima del terremoto in Abruzzo dunque. In visita in Sicilia, Fini era di quest'avviso: «Sì al Ponte, no alla mafia», nel senso che il timore di infiltrazioni mafiose nei cantieri edili non deve fermare l'opera. Da allora, Fini non è più tornato sul tema, nemmeno per sostenere il rilancio di Berlusconi sulla priorità dell'opera. Ci mancherebbe, con tutto l'elenco degli argomenti sui quali il presidente della Camera continua a smarcarsi dal premier. Solo ieri, un altro affondo sull'immigrazione. C'è da aspettarsi una presa di posizione sul Ponte? Se fosse uno stop o un rinvio, sarebbe la volta buona per un'inedita sintonia tra Fini e la Lega Nord, che più che al Ponte tiene alla Tav Torino-Lione.

Gemma Contini

Ponte sullo Stretto di Messina: una parola! Quanti di noi sanno di cosa stiamo parlando davvero? Proviamo allora a dare qualche numero, tanto per fare un giro di orizzonte e avere qualche idea delle grandezze e dei "pesi" che andranno a gravare sulle due sponde dello Stretto, tra Scilla e Cariddi; e poi sono una lingua di terra un po' più a nord di Villa San Giovanni, verso Ganzirri, e in pratica in mezzo all'abitato in zona espansione nord della città di Messina.

I dati tecnici

Dal sito ufficiale della società Ponte sullo Stretto: luce della campata centrale (distanza tra le due torri che lo dovranno sostenere) 3.300 metri; luce delle campate laterali (distanza tra ciascuna torre e il rispettivo punto di ancoraggio a terra) rispettivamente 960 e 810 metri; larghezza complessiva dell'impalcato, 60 metri; area trasversale dei cavi portanti, 4 metri quadrati; diametro dei cavi portanti, 1,2 metri ciascuno; ogni cavo composto da 44.365 fili in acciaio del diametro di 5,38 millimetri; altezza delle torri, 376 metri sul livello del mare; peso di ogni torre, 54.100 tonnellate; peso strutturale dell'impalcato, 70.500 tonnellate; peso complessivo dei cavi principali, 16.600 tonnellate.

Il progetto in essere

Prevede un ponte sospeso a campata unica la cui lunghezza complessiva sarà di 3.660 metri. L'impalcato dovrebbe essere composto da tre cassoni d'acciaio indipendenti, ciascuno lungo 1.100 metri e largo 60, su cui è previsto che scorrano sei corsie autostradali, tre per ogni senso di marcia, e quattro corsie ferroviarie, per un transito giornaliero valutato in 140.000 automezzi, per il trasporto su gomma di autoveicoli privati e autotreni commerciali, e 200 convogli per il trasporto su rotaia di merci e passeggeri.

Il sistema di sospensione della trave sarà costituito da 4 cavi del diametro di 1,24 metri ciascuno, disposti su due coppie poste a 52 metri di distanza,

A volo d'uccello tra Scilla e Cariddi, prima del disastro prossimo venturo

## Si fa presto a dire Ponte Tutto quello che dovrete sapere e il governo non vuole dirvi

lunghe 5.300 metri che partiranno dai due ancoraggi posti sulla sponda calabrese e sulla sponda siciliana e saranno collegati alla cima delle due torri alte 376 metri sul livello del mare, a un'altezza che sfiora quella dell'Empire State Building di New York (381 metri, se si esclude l'antenna) e supera di 50 metri quella della Torre Eiffel di Parigi (324 metri, comprese le due antenne apicali). Per accedere al Ponte dovranno essere realizzati collegamenti stradali e rampe d'accesso, parte all'aperto e parte in galleria, per un totale di 24 chilometri per sponda, nonché collegamenti alla rete ferroviaria per un totale di 36,5 chilometri per sponda. I progettisti hanno calcolato che il Ponte dovrebbe riuscire a reggere una spinta sismica di magnitudo 7,1 gradi della scala Richter e a una velocità dei venti superiore a 216 chilometri all'ora. La vita del manufatto, secondo i progettisti, è tarata per rimanere in piedi per 200 anni. Ma su tale ipotesi di durata in vita gravano pesantemente le critiche accademiche del professor Ziparo, Guenzoni e Bettini nel volume *Il Ponte insostenibile*, di uno dei progettisti, l'ingegnere Remo Calzona, nel libro *La ricerca non ha fine - Il Ponte sullo Stretto di Messina*, dell'Enea e degli stessi advisor nominati dal governo: a proposito del distanziamento delle coste e del loro innalzamento differenziale; della mancata valutazione del rischio che l'equilibrio marino verrebbe a subire dall'impatto del manufatto; sull'interruzione dei corridoi di migrazioni e dei venti per effetto della griglia dei cavi pendenti; delle critiche relative all'inadeguatezza delle valutazioni sugli effetti tellurici in caso di scosse sismiche e

# stretto necessario



> **Una veduta di Messina. Qui accanto, la mappa geografica dello Stretto**

di alta intensità nell'area a più acuta attività sismica di tutto il Mediterraneo.

I blocchi di ancoraggio

In profondità sono previsti due blocchi di cemento armato molto differenti tra loro a causa della diversa morfologia e consistenza del terreno. Presentano una forma prismatica degradante per avere più angoli di contatto con i diversi livelli delle superfici che sprofondano dalla costa verso il fondo marino. Invece le fondazioni delle due torri saranno formate da quattro plinti circolari la cui cubatura è equivalente in cemento a quella di altrettanti Hotel Hilton, per usare un'unità di misura e di raffronto cara ad Antonio Cederna: i due dal lato della Sicilia con un diametro di 55 metri ciascuno; i due dal lato della Calabria con un diametro di 46 metri ciascuno.

I costi del Ponte e del suo progetto

Dal 1971, anno di costituzione della

equivalenti a 80 Hotel Hilton, che poi dovranno essere smaltiti da qualche parte, previo trasporto e andirivieni verso l'interno calabrese e siciliano di migliaia di viaggi di automezzi, e previa l'individuazione dei siti di scarico in grado di accogliere quella montagna di materiale. Non viene detto, inoltre che dovranno essere trasportati tre milioni di ghiaia per il cemento armato, per non parlare dei tondini di ferro, e del trasporto di 16.600 tonnellate di cavi che dovranno essere immagazzinati da qualche parte prima della posa in opera. E, per finire, è bene ricordare che ai 22 ettari di superficie previsti per le aree di approdo e ancoraggio, dovranno essere sommati gli allacci infrastrutturali che andranno a occupare una superficie complessiva di 700 ettari, corrispondenti, come ricordava ancora Luca d'Eusebio, a qualcosa come 9-10 volte l'estensione di Villa Boghesa e Roma.

Notarelle finali sul traffico

Come si è detto, il progetto del Ponte parla di una potenzialità di assorbimento giornaliero di 140.000 automezzi privati e commerciali su gomma e di 200 treni merci e passeggeri per il traffico ferroviario. Ma secondo l'advisor nominato dal governo l'attraversamento giornaliero dello Stretto è costituito mediamente da 6.300 automobili, 3.300 mezzi per il trasporto delle merci su gomma, 24 treni passeggeri e 54 treni merci. I passeggeri che transitano dalla Sicilia al continente o dalla Calabria verso l'isola sono in media 12.000 al giorno. Dunque siamo in presenza di un manufatto che può sostenere un traffico veicolare stradale superiore di 15 volte il fabbisogno e di un transito ferroviario sovrastimato di almeno tre volte. Inoltre, almeno il 50% dei collegamenti avvengono per via aerea, un mezzo che dovrebbe andare a incrementare, e non a decrementare in futuro, per effetto di nuovi collegamenti punto a punto e di nuove compagnie low cost. Ciò significa che l'insostenibile pesantezza del ponte è anche una insostenibile leggerezza dal punto di vista della sua giustificazione economica.