

Il tema delle grandi infrastrutture al centro del convegno svoltosi ieri al PalAntonello

Lo scandalo: non c'è un euro per lo Stretto

Tornano a farsi sentire i promotori del "si al Ponte": «Dove sono finite le alternative promesse?»

Domenico Berté

«Più che Ponte sì o Ponte no, Ponte come?». È il professor Enzo Siviero a dare la sintesi dell'incontro voluto da tre Club service al Palacultura. Il convitato di pietra, al di là del titolo generico del convegno, è lui. Il Ponte sullo Stretto o come alcuni lo hanno chiamato il Ponte di Messina. «Le infrastrutture del Sud: presupposto indispensabile per un'Italia economicamente forte e socialmente coesa», questo il tema proposto da Rotary, Lions e Kiwanis in una lunga mattinata in cui sono emerse, soprattutto, le ragioni di chi vuole la megastruttura. L'analisi è passata - pur senza un contraddittorio che sarebbe stato utile ad un pubblico neutrale che avrebbe avuto l'occasione di farsi un'idea compiuta - attraverso interventi che hanno sviscerato i temi della logistica nel Mezzogiorno e poi dello sviluppo scientifico, della ingegneria, della fattibilità eco-

L'intervento del prof. Enzo Siviero: «Il Ponte di Messina sarebbe stato un vanto per l'Italia»

nomica e dei risvolti turistici del Ponte fra Sicilia e Calabria. La politica non è entrata in scacchiera anche se in sala c'erano l'onorevole Enzo Garofalo e il presidente dell'Ars Giovanni Ardizzone che ha portato un saluto iniziale ma che sul Ponte, a latere, ha dichiarato «Progetto superato. La Sicilia ha bisogno di liquidità immediata». Il coordinamento dei lavori è stato dell'ingegner Giovanni Mollica che ha legato tutti gli interventi. «I grandi produttori del mondo sono in Estremo Oriente ed il 20% del costo di un oggetto - ha detto - deriva dal suo spostamento sul mercato. Ma la vera piattaforma del Mediterraneo sono Rotterdam, Anversa e Amburgo dove arriva, nonostante il viaggio dal Canale di Suez sia più lungo di giorni, il 70% delle merci

del Far East. Augusta potrebbe essere, come Gioia Tauro, uno snodo importante per le merci destinate al vecchio Continente. Ma con quali infrastrutture potrebbero poi finire nei corridoi europei?». Sul tema delle linee di sviluppo e delle vie di comunicazione preferenziali si è soffermata la prof.ssa Francesca Moraci, ordinario di Urbanistica all'università di Reggio Calabria e membro del comitato ministeriale per lo sviluppo dei trasporti nello Stretto. «Quando la Calabria e la Sicilia sono state cassate dal corridoio 1, nessuno si è premurato di riqualificare l'asse. Ora siamo fuori tempo perché non abbiamo speso i finanziamenti europei del passato e recuperare il gap è complicato. Nell'ultimo Def non ci sono interventi per l'Area dello Stretto». Il docente dell'Ateneo di Messina, Michele Limosani, intervenuto in video, ha introdotto specificatamente il tema Ponte: «Se fosse nato, avremmo avuto 400 nuovi posti nella sola Università. Sarebbe sorto un polo tecnologico per testare materiali di grandi strutture che, dopo il Ponte, avrebbe potuto essere riferimento per tutto il Mediterraneo». Il professor Enzo Siviero, uno dei massimi esperti di ingegneria dei ponti ha sottolineato come quello di Messina «sarebbe stato un vanto per l'Italia e che non c'è nessun limite tecnico per la sua costruzione e che, per abbattere i costi pubblici, si sarebbero potuti rendere «abitabili» anche i due grandi piloni sulle sponde dello Stretto». Sull'argomento del finanziamento è intervenuto l'ex dirigente degli affari europei della Regione Siciliana, Francesco Attaguile: «elrio ha detto che non ci sono più soldi per grandi infrastrutture. Bene, ci sono i margini per trovare fra i privati, per esempio in Cina, i soldi che mancano. Restino qui i soldi delle eventuali penali». Il direttore di Confcommercio Sicilia, Pietro Agen non ha dubbi: «La vicenda del ponte è un aspetto simbolico della mancanza di sviluppo e senza la struttura la grande velocità in Sicilia non arriverà mai». «



L'intervento della professoressa Francesca Moraci. Al tavolo, Saro Terranova, Giovanni Mollica e Salvatore Sciliberto

ALLA TAVOLA ROTONDA INVITATI SOLO I "FAVOREVOLI"

Un confronto però "a senso unico"

Tra i partecipanti Tonino Genovese, Schipani e Picciotto

A chiudere la mattinata del PalAntonello è stata una tavola rotonda sempre sul tema del Ponte sullo Stretto. Tutti concordi, al di là dello status quo che non vede nell'agenda del Governo la struttura, sulla opportunità, invece, di costruirlo. Moderati dalla giornalista Gisella Ciccio, si sono registrati, fra gli altri, gli interventi del segretario generale della Cisl Messina Tonino Genovese e del presidente

provinciale di Confindustria, Alfredo Schipani.

«Non si è valorizzato a dovere il "Sì Ponte" - ha detto il sindacalista - una minoranza rumorosa ha avuto la meglio sulla maggioranza silente. È una soluzione per recuperare futuro occupazionale».

Gli fa eco Schipani: «Il vero problema sono le regole, non la liquidità. La questione ambientale è una scusa. Un imprenditore vuole solo certezza di risultato in un progetto di finanza». Per il presidente di Confcommercio Messina Carmelo Picciotto aspettando che ci si decida,

una parte importante della città operaia se ne è andata.

E poi tornando alla formazione di una cultura "sipoponista", Salvatore Sciliberto del Kiwanis ha detto: «Dovremmo fare quello che ha fatto Renato Accorinti per promuovere il messaggio opposto». Le stesse "armi", dunque: mobilitazione popolare e iniziative a getto continuo. E poi dalla platea un suggerimento utile. «Perché non si organizza - dice un attento spettatore - un bel confronto, in un convegno o in tv, fra gli alfiere delle due posizioni per avere un quadro più chiaro?». «(d.b.)

Diario messinese

L'importante è non avvitarsi nell'ennesimo inconcludente parlarsi addosso

Lucio D'Amico

Che si torni a parlare di infrastrutture, e anche di Ponte, è un bene. Il silenzio, in certi casi, non si allea con chi ha bisogno di alzare la voce per dimostrare la propria esistenza. E noi messinesi lo sappiamo bene. La storia è una storia infinita di discussioni estenuanti intervallate da lunghi preoccupanti silenzi e da omissioni, che nascono precise responsabilità e complicità. E non ci riferiamo solo all'eterna questione del Ponte, sulla quale resterà sempre aperto il dibattito: era meglio farlo o è meglio non pensarci mai più? Pensiamo anche al destino della Zona falcata: quando se ne parla, qualcosa si muove. Quando tornano a spegnersi i riflettori, l'oscurità continua ad avvolgere ogni speranza e progetto di riqualificazione del territorio. Non ha ovviamente senso tornare a dividersi tra favorevoli e contrari rispetto ad un'opera che attualmente non esiste più nell'agenda dell'Europa e del Governo nazionale. Ha senso, però, reclamare con tutta la forza possibile l'attenzione che l'Area dello Stretto merita, in termini di dotazione infrastrutturale e di scelte strategiche. Ci riferiamo, ad esempio, a un settore di vitale importanza: è qui che può e deve nascere il Distretto della cantieristica navale, purché arrivino imprenditori non "predatori" e purché siano messi nelle condizioni di poter investire senza pressioni, condizionamenti o sabotaggi da parte della malaburocrazia. Il sistema dei trasporti, poi, è la chiave di volta di ogni piano di sviluppo. Ora non è più tempo di parlarsi addosso, ma di pretendere risposte. Atti e fatti concreti. «

In sintesi

La richiesta al Governo

I soldi delle penali restino nello Stretto

● Tornano ad alzare la voce le componenti cittadine che si sono schierate sempre in favore della grande opera. «Una minoranza rumorosa ha avuto la meglio su una maggioranza silenziosa», ha dichiarato Tonino Genovese e il presidente Schipani di Confindustria ha rincarato la dose: «La questione ambientale è stata solo una scusa». Attaguile: «I soldi delle penali vengano investiti nell'Area dello Stretto».