

Ponte sullo Stretto entro il 2011

MARA PALERMO
Bronx Journal Staff Writer

Il Consiglio di amministrazione (Cda) della Società Stretto di Messina ha approvato il progetto preliminare per la realizzazione del ponte che dovrebbe collegare la Sicilia alla punta dello stivale italiano.

Lo ha comunicato l'Amministratore Delegato, Pietro Ciucci, durante una conferenza stampa del Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi e del Ministro delle Infrastrutture, Pietro Lunardi. Insieme al progetto è stato dato il via libera allo studio di impatto ambientale e al piano di localizzazione urbanistica.

Si tratta di un'opera imponente poiché il Ponte sullo Stretto di Messina sarà lungo 3.360 metri e peserà 97mila tonnellate. La struttura, sospesa a 65 metri dall'acqua, sarà sorretta da due torri a quattro pilastri di 390 metri. Il ponte avrà tre corsie autostradali per ogni senso di marcia e due binari ferroviari.

Ma quali sono i tempi ed i costi di quello che si preannuncia come il ponte più lungo del mondo e quindi una delle più grandi opere realizzate nell'ultimo secolo?

Tempistica - Secondo il calendario stilato dalla società ci vorranno circa otto anni per completare i lavori. La tempistica per la realizzazione dell'opera prevede, l'approvazione del Cipe attesa entro sei mesi, la gara per l'affidamento dei lavori di costruzione a contraenti generali nel corso del secondo semestre del 2003, lo svolgimento dell'iter per l'approvazione del progetto definitivo nel 2004, l'apertura dei cantieri nel 2005 e la conclusione dei lavori nel 2011 anno in cui il ponte verrà aperto al pubblico. È quanto risulta dal progetto preliminare approvato il 14 gennaio scorso dal Cda della società Stretto di Messina. Il progetto è stato inviato alle regioni interessate, ai Ministeri di Infrastrutture, Ambiente, Beni e Attività Culturali, ai gestori delle Ferrovie e dell'Autostrada, FS e Anas che potranno presentare osservazioni nei 90 giorni successivi. Il progetto preliminare prevede delle variazioni rispetto alla forma originale con "miglioramenti tecnici, con riguardo agli aspetti ambientali e urbanistici". L'impatto ambientale è stato



FILE

migliorato del 25% prevedendo, tra l'altro, l'allaccio diretto del ponte con la annunciata linea ferroviaria ad alta capacità, con l'eliminazione, rispetto al progetto del 1992, di numerose gallerie e viadotti.

Berlusconi, opera a costo zero per lo stato - Il costo per la realizzazione del ponte è di circa 4,6 miliardi di Euro ma "non prevede l'utilizzo di contributi a fondo perduto da parte dello Stato". A sottolinearlo è Silvio Berlusconi, che rigetta così le critiche rivolte da alcune parti sull'opportunità di utilizzare risorse pubbliche per la costruzione del ponte.

In ogni caso resta da sciogliere l'incognita su chi finanzierà il progetto anche se il Cda ha già pronta una serie di ipotesi. Il fabbisogno finanziario per la realizzazione dell'opera verrà coperto in parte dalla società Stretto di Messina e in parte col reperimento sul mercato attraverso il project finance. Ciucci ha anche anticipato che in merito all'aumento del capitale, la Fintecna ha espresso disponibilità a seguire il progetto finanziario, al quale parteciperanno anche gli altri azionisti (Ferrovie, Anas, Regioni Sicilia e Calabria) con quote ancora da definire. Tuttavia l'aumento di capitale deve essere ancora valutato dagli azionisti e dal governo.

Pedaggio - Più chiaro invece il costo per chi il ponte lo utilizzerà. La tariffa media per l'attraversamento del Ponte sullo Stretto afferma Ciucci "sarà pari a quella dei traghetti, circa 10 euro". Per ammortizzare il costo dell'opera (4,6 miliardi di euro),

dovranno quindi passare 460 milioni di veicoli (il parco circolante in Italia è di quasi 42 milioni di vetture, secondo il rapporto annuale dell'Istat). Ciucci ha precisato che il costo dei pedaggi si basa sulle tariffe attuali per l'attraversamento dello Stretto. Il prezzo pieno per un'automobile sarà di 15 euro ma in termini di tempo il risparmio per un'automobilista sarà di circa un'ora, per un tir sarà di un'ora e trenta minuti e per i treni sarà di oltre due ore. E chi passa a piedi? Secondo l'Associazione dei Consumatori (l'Adoc) i pedoni dovrebbero poter utilizzare il ponte gratis, come avviene oggi per chi attraversa lo Stretto a bordo del traghetto. Le proteste - no al ponte sullo Stretto di Messina

Il mondo ambientalista è contro l'idea del mega-ponte. Legambiente per esempio si chiede chi pagherà. "Nessun gruppo finanziario deciderà di finanziare il ponte, a meno di una completa garanzia sui rischi finanziari da parte dello Stato" - spiega Realacci, Presidente dell'Associazione. Sembra quindi che non esistano possibilità che l'opera venga finanziata integralmente da privati. La prospettiva è che sia lo Stato a garantire l'80% dei circa 4,6 miliardi di Euro necessari per la realizzazione del ponte, accollandosi i rischi dell'operazione finanziaria e anticipando buona parte dell'investimento.

"Non ci sono strategie sensate e organiche del trasporto fra le due sponde, né valutazioni di impatto ambientale". Si tratterebbe, per Legambiente, di un'opera inutile, "visto che i dati sull'andamento del traffico di passaggio sullo Stretto sono in continuo calo da oltre 10 anni". Più importanti e necessarie sarebbero altre opere, secondo Realacci. "Si dovrebbe investire per risolvere i gravissimi problemi di carenza idrica, sulla depurazione insufficiente alle esigenze di almeno metà dei cittadini. Senza dimenticare il degrado in cui versano i servizi pubblici". La Sicilia, aggiunge, "ha solo 195 km di rete ferroviaria a doppio binario e solo la metà è elettrificata".

E sono in molti a pensarla come Realacci a partire dal Ministro dell'Ambiente Willer Bordon: "a tutt'oggi, non è ben chiaro perché bisognerebbe costruire questa gigantesca infrastruttura, visto che molti imprenditori e tecnici che non hanno alcun interesse personale nella vicenda dicono che ci

sono modi più rapidi ed efficaci per migliorare i collegamenti con la Sicilia". Perché non investire nella manutenzione e ammodernamento delle infrastrutture esistenti in modo da non togliere il lavoro ai marittimi che garantiscono i collegamenti dei traghetti? Insomma non sembra che il ponte sullo Stretto di Messina sia un'opera sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale, né un'infrastruttura strategica per il paese.

Il portavoce del Wwf, Gianfranco Bologna dice: "è un'opera faraonica che non porterà alcun beneficio, innanzitutto in termini di politica di trasporti. E' un ulteriore incoraggiamento al trasporto su gomma che va contromano rispetto alla tendenza degli altri paesi europei dove si incentiva il trasporto ferroviario". Anche dalle zone interessate alla costruzione si levano molte critiche. Il comitato "Tra Scilla e Cariddi", a cui aderiscono associazioni del non-profit e dell'ambientalismo, docenti universitari, le segreterie locali di rifondazione e verdi, denuncia il rischio ambientale: "il progetto del ponte, qualora si realizzasse, rappresenterebbe la cancellazione fisica dell'ecosistema dello Stretto, già attualmente compromesso. E si tratterebbe non soltanto di un irreversibile danno ambientale, ma della cancellazione delle basi biologiche e fisiche di un patrimonio culturale antichissimo". Il comitato chiede da tempo che lo Stretto di Messina sia posto sotto la tutela dell'Unesco, come "bene intangibile e patrimonio dell'umanità".

Vi sono anche dubbi sulla tenuta statica e sulla sicurezza del ponte, che dovrebbe essere costruito in una delle aree più a rischio sismico del Mediterraneo (come dimostrano i recenti terremoti di Palermo e i fenomeni vulcanici dell'Etna, di Stromboli e di Panarea). A questo proposito Mario Tozzi, geologo e conduttore della trasmissione Rai 'Gaia il pianeta che vive' si chiede: "Cosa ce ne facciamo di un ponte che, per assurdo rimanesse in piedi se il terremoto prossimo venturo fosse veramente 'solo' di magnitudo 7,1 Richter? Invece di riunire due future aree cimiteriali, Reggio Calabria e Messina, non sarebbe meglio spendere prima quelli e gli altri denari nella ristrutturazione di città che hanno solo il 25% degli edifici realizzati con criteri antisismici?"

E' morto un americano a Roma

MARA PALERMO
Bronx Journal Staff Writer

Martedì 25 Febbraio 2003. Se ne va un altro pezzo di storia del cinema italiano. Alberto Sordi si è spento nella sua villa di Piazza Numa Pompilio, a Roma.

Sordi era assistito dalla sorella Amelia con la quale aveva sempre vissuto. La morte dell'attore sarebbe stata provocata da complicazioni broncolmonari dovute alla grave malattia che lo aveva colpito negli ultimi sei mesi e su cui era mantenuto il massimo riserbo.

Da alcuni mesi Sordi non usciva di casa. Tanto che a dicembre non partecipò all'omaggio che il Roma Film Festival gli dedicò presentando 80 dei suoi film.

L'Albertone nazionale era nato a Roma (città di cui è stato nominato sindaco per un giorno nel 2000 in occasione del suo ottantesimo compleanno celebrato in

Campidoglio) il 15 giugno 1920. Figlio di Pietro - concertista al teatro dell'Opera di Roma - e di Maria - maestra elementare - da bambino girò l'Italia con la compagnia del teatrino delle marionette e cantò come soprano nel coro della Cappella Sistina. Doppiò Oliver Hardy e nel 1942 esordì nel cinema con il film "I tre aquilotti" di Mario Mattoli. Come regista esordì nel 1966 con "Fumo di Londra".

Sordi che da grande voleva fare l'antiquario divenne famoso grazie a Federico Fellini che lo volle come protagonista di "Lo sceicco bianco" (1952), nei panni di un irresistibile e infantile seduttore da quattro soldi e ne "I vitelloni" (1953) dove si sbeffeggiava di un gruppo di operai.

Era solo l'inizio di una carriera folgorante costellata da numerosi riconoscimenti internazionali: tre Nastri d'Argento David di Donatello, due Grolle d'Oro, un Golden Globe, un Orso d'Oro a Berlino, il Leone d'Oro a Venezia alla carriera.

Sordi diventò il re della commedia all'italiana con per-

sonaggi che rappresentavano l'italiano medio del boom economico degli anni '60. E' l'attore che ha saputo esaltare l'italianità nel peggiore e nel migliore dei modi. Dal professor Guido Tersilli, al Benito presidente del Borgorosso Football club, dall'Otello di "Il vigile", al "Tassinaro".

In circa 200 film è stato un attore capace di portare sul grande schermo un pezzetto di ogni italiano, incarnando la decadenza di un popolo che con la sconfitta della seconda guerra mondiale perde anche la propria identità e il proprio orgoglio e che guarda all'America con ammirazione e subordinazione.

Il suo personaggio più celebre è Fernando Moriconi, di "Un americano a Roma", che gli fece guadagnare anche la cittadinanza onoraria di Kansas City. Ma Sordi fu anche protagonista del più amaro film di Monicelli, "Un borghese piccolo piccolo". Nel 1984, Sordi anticipò la stagione di tangentopoli con "Tutti dentro". La lista potrebbe proseguire mostrando le sfumature di un attore che senza retorica rimarrà eternamente italiano.