



Confronto organizzato dal Rotary Club Messina su "Analisi e proposte" del Comitato Interistituzionale per lo studio e la valutazione di problemi connessi alla realizzazione del Ponte

Quale futuro per Messina?

Perché sia un'opera che non divida

ENZO D'AMORE*

La conclusione dei lavori del comitato interistituzionale, del quale il Rotary è uno dei componenti, con la redazione del rapporto "analisi e proposte", sollecita una riflessione che consenta la più ampia diffusione dei temi trattati di quello che, di fatto, è il primo documento ufficiale della città sui problemi connessi alla realizzazione del Ponte.

I lavori del comitato, pur prescindendo da proposizioni ideologiche favorevoli o contrarie al progetto del Ponte, analizzano la compatibilità di quest'opera con il territorio messinese sia nella sua configurazione attuale, sia con quella che, in futuro, dovrà necessariamente assumere per divenire un moderno polo di gestione dei flussi di traffico del Ponte e di monitoraggio dell'ambiente con il quale quest'opera interagirà. Nuovi assetti territoriali e nuove funzioni strategiche, indispensabili perché la città non venga scavalcata dal Ponte, ma che la rendano, invece, indispensabile al Ponte in tutto l'arco temporale che va dalle fasi di progettazione e di realizzazione fino alla gestione dell'opera dopo la sua entrata in esercizio. Le analisi condotte hanno, impietosamente, evidenziato la mancanza di un idoneo progetto di sviluppo della città e le carenze degli attuali strumenti urbanistici.

Questa carenza di progettualità dovrà essere affrontata in modo tempestivo e nel rapporto del comitato se ne indicano le modalità operative. A prescindere da tali carenze, l'esame del progetto Ponte conduce alla inequivoca richiesta di importanti modifiche ed integrazioni alle previsioni riguardanti le "opere a terra" che interessano il territorio messinese. Numerosi aspetti del progetto ferroviario e di quello relativo alle infrastrutture viarie dovranno essere modificati. Nel rapporto si individuano le opere di "viabilità alternativa" destinate ad accogliere i nuovi flussi di traffico durante le fasi di realizzazione del Ponte e che, pertanto, dovranno essere realizzate prima dell'apertura dei cantieri del Ponte. Vengono anche individuate le infrastrutture viarie indispensabili per i nuovi flussi di traffico derivanti dal Ponte. Flussi, in fase di realizzazione ed in esercizio, che in nessun caso potrebbero gravare sulla rete esistente. E' indispensabile che tali "opere a terra" individuate dal comitato siano finanziate ed appaltate con tempi coerenti, contrariamente a quanto appare oggi, con quelli delle opere già previste nel progetto del Ponte.

L'articolato quadro di modifiche al progetto in tema di infrastrutture viarie e ferroviarie è del tutto legittimo e certamente non è ascrivibile ad un mero aggrapparsi al progetto Ponte per risolvere antichi problemi cittadini. Alla copertura finanziaria di tali opere vitali ed imprescindibili, alcune delle quali, incredibilmente, non incluse nel quadro economico del progetto Ponte, il governo dovrà provvedere per tempo, ricorrendo eventualmente ad una legge speciale per la città di Messina. La realizzazione ed il finanziamento delle infrastrutture viarie e la modifica del tracciato ferroviario, ivi inclusa la ri-localizzazione della stazione ferroviaria, per consentire la fruizione di vaste aree urbane che si affacciano sul mare, sono ritenute, nel rapporto del comitato interistituzionale, tanto significative da subordinarne alla loro realizzazione il consenso della città all'intero progetto Ponte.

*Presidente del Rotary Club Messina
Rappresentante del Rotary
nel Comitato Interistituzionale



Le richieste della città

Se qualcuno pensava ad un convegno scontato, banale, destinato a percorrere i binari rettilinei dell'unanimità, si è sbagliato. E di molto. Il dibattito organizzato dal Rotary Club di Messina per discutere delle opere connesse al Ponte sullo Stretto, svoltosi, in una sala gremita, il 19 ottobre all'Hotel Royal, è stato spesso acceso, talvolta aspro, sempre interessante e nei limiti del civile confronto di opinioni.

Opinioni diverse e talvolta contraddittorie, ma tutte legittime e motivate. Non a caso il presidente del Rotary, ing. Enzo D'Amore, ha ribadito più volte il concetto di "confronto neutrale", non indirizzato pregiudizialmente verso conclusioni determinate.

Il documento "Analisi e Proposte", redatto dal Comitato Interistituzionale per lo studio e la valutazione dei problemi connessi alla realizzazione del Ponte, è stato presentato dopo l'illustrazione del progetto dell'opera.

Ad apertura dei lavori il saluto dell'assessore ai lavori pubblici Bartolo Natoli, intervenuto per conto del presidente della Provincia, dott. Salvatore Leonardi.

Natoli ha definito il Ponte "una grande opportunità", senza nascondere la consapevolezza che la sua costruzione comporterà disagi e sacrifici. Tutti gli inconvenienti, però, saranno compensati - secondo l'assessore provinciale - da "una rinascita di Messina" e della sua vocazione di città internazionale.

L'ing. Giuseppe Fiammenghi, direttore tecnico della società "Stretto di Messina", ha ripercorso la storia del Progetto Ponte sin dal 1968, quando per la prima volta si

iniziò a parlare di un collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. In seguito, illustrando i progressi che questa idea ha subito, è giunto a descrivere il progetto attuale, spiegandone le caratteristiche tecniche. Fiammenghi ha tenuto a specificare che la gara d'appalto non avverrà secondo il criterio del massimo ribasso, ma attraverso

nei soli tratti dell'Annunziata e di Contrada Marotta.

Come specificato dal documento "Analisi e proposte", le infrastrutture ferroviarie dovranno essere di supporto per la creazione di una metropolitana dello stretto, che colleghi Messina, Reggio e Villa San Giovanni.

La richiesta più costosa del Comitato è la realizzazione di

preoccupazioni e perplessità, pur manifestando la convinzione che un collegamento stabile tra la Sicilia e il continente rappresenta per Messina una grande opportunità.

Se è vero che un'opera così imponente può rappresentare una formidabile occasione di sviluppo, l'ing. Dario La Fauci, presidente dell'Ordine degli Architetti, ha ribadito la

Una provocazione inaspettata è giunta invece dall'ing. Pippo Puglisi, presidente dell'Associazione industriali di Messina, che ha rivelato il proprio scetticismo sull'effettiva possibilità di realizzare il Ponte. Umberto Bonanno, presidente del Consiglio comunale di Messina, ha sostenuto che la politica è stata considerata per troppo tempo estranea al dibattito. E' necessario che riprenda al più presto il suo ruolo, attraverso figure in grado di dialogare in modo fermo con il Governo, le società e le altre istituzioni coinvolte nel progetto.

Dal prof. Renato Accorinti, invece, una condanna senza appello della politica messinese, che avrebbe fallito il suo compito. Altrettanto deciso il suo no ad un Ponte che invece di unire avrebbe finora solo diviso la città.

Schierato contro il progetto anche dall'avv. Carmelo Briguglio, che ha espresso a titolo personale la sua diffidenza verso la società "Stretto di Messina", denunciando l'esiguità delle misure compensative previste e le incognite della Legge obbiettivo.

Già prima dell'inizio dei lavori, secondo il prof. Guido Signorino, il Ponte finirebbe per essere un'opera fuori dal suo tempo. Lo testimonierebbero il calo del trasporto gommatto registrato negli ultimi dieci anni e il parere negativo dell'Advisor economico, secondo cui il Ponte sarebbe realizzabile solo se per un 50% a carico pubblico, così da essere un'opera quasi priva di rischio d'impresa.

Non ha preso posizione, invece, l'avv. Giacomo Ferraro, secondo cui la parola deve essere restituita alla città attraverso un referendum consultivo.



Giovanni Caminiti, Giuseppe Fiammenghi, Enzo D'Amore, Giovanni Dugo e Bartolo Natoli.

una valutazione che tenga in considerazione, oltre al prezzo, anche la rapidità dei lavori e la qualità della proposta.

Interamente dedicato alle opere a terra, argomento dell'incontro, l'intervento dell'ing. Giovanni Caminiti, presidente del Comitato Tecnico costituito all'interno del più ampio Comitato Interistituzionale.

Il Ponte, infatti, dovrà essere collegato ai principali assi di trasporto attraverso 10 chilometri di percorso stradale e 15 di tracciato ferroviario. Secondo il progetto preliminare circa l'80% della linea ferrata da realizzare sarà sotterranea, ed emergerà in superfi-

un secondo tratto autostradale indipendente dalla tangenziale, che sarebbe così destinata al solo traffico urbano. Di grande rilievo anche la creazione di una nuova stazione, totalmente sotterranea, nei pressi dell'ex Ospedale militare, e l'eliminazione di ogni struttura ferroviaria da San Raineri a Tremestieri.

Dal prorettore, prof. Giovanni Dugo il saluto del Magnifico Rettore prof. Tomasello, e l'impegno dell'Università nella discussione e nell'analisi delle problematiche legate al progetto del Ponte.

L'ing. Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità Portuale, ha espresso alcune

necessità di certezze sul progetto e sulle sue ricadute. Accolta con favore l'ipotesi, proposta dal Comitato, di stilare un piano di Area Vasta per una valutazione approfondita dell'impatto ambientale e per l'inserimento armonico dell'opera nel territorio.

"Il problema vero non è il Ponte, ma la rinascita della città". Queste le parole dell'ing. Arturo Alonci, presidente dell'Ordine degli Ingegneri, che ha espresso la necessità di lavorare in funzione di quel "terremoto senza vittime" costituito per Messina dalla costruzione di un collegamento stradale e ferroviario attraverso lo stretto.

Quale futuro?



Momento di profonda trasformazione

Quinquennio storico e grande opportunità di crescita a cento anni dal terremoto

Il Consiglio comunale, l'unico organo cittadino in grado di deliberare sulla realizzazione del Ponte e delle opere connesse, si aprirà alla città per affrontare le opportunità e le sfide di questo quinquennio storico.

E' la promessa di Umberto Bonanno, che smentisce le dichiarazioni di altri relatori sull'assenza della politica nel dibattito e la mancanza di posizioni chiare sul progetto da parte delle amministrazioni locali. Secondo il presidente del Consiglio comunale messinese, infatti, la politica non è giunta in ritardo all'appuntamento con il Ponte, ma lo ha anticipato di dieci anni, con una variante al piano regolatore poi massacrata da interessi palermitani.



Umberto Bonanno

"Il piano- prosegue Bonanno aveva già previsto gli svincoli, la grande portualità di Tremestieri, la via del mare, il recupero dell'affaccio a mare e altro ancora.

La prima dichiarazione che ho fatto appena entrato in carica è che sono orgoglioso di presiedere questo Consiglio comunale. I cinque anni dal 2003 al 2008 rappresentano un momento storico, perché avremo la possibilità di saggiare la modifica del titolo V della Costituzione e i nuovi poteri degli enti locali. Sarà questo Consiglio comunale, inoltre, a celebrare il centenario del terremoto del 1908 e soprattutto ad affrontare i problemi legati al Ponte. Un'opera che rappresenta, dopo cento anni di attesa, una grande opportunità per ricostruire il rapporto tra la città e il mare.

Per questo e altri motivi credo che noi tutti, anche il fronte del "no", ci possiamo considerare amici del Ponte, perché tutti siamo amici di Messina.

L'interlocutore diretto del Comune per il recupero del waterfront sarà il gruppo RFI, ma il primo con cui bisognerà dialogare resta comunque il governo nazionale.

Per un'opera di tale rilevanza sarà necessaria una legge speciale, ma soprattutto una classe politica capace e in grado di portare avanti gli interessi della città, e chiedere al presidente del consiglio o ai ministri competenti tutti i finanziamenti necessari".

Arrappresentare l'Università degli Studi di Messina il prorettore Giovanni Dugo. Anche l'Ateneo, infatti, si sta attrezzando per affrontare la "questione Ponte".

Il professore ha posto in evidenza il ruolo dell'Università quale terreno fertile di idee, base per lo sviluppo di progetti, luogo di confronto teso alla maturazione delle conoscenze.

"Abbiamo subito il fascino dei risvolti scientifici di quest'opera e abbiamo avuto una panoramica di ciò che l'evento Ponte comporta nella città di Messina. Credo che non interessi solo il punto di vista ingegneristico; che si faccia o meno, il Ponte segnerà un momento di profonda trasformazione".

Nel caso in cui l'opera dovesse essere compiuta, fa intendere Dugo, si andrebbe incontro ad una svolta che porterebbe in primo piano lo Stretto di Messina. Se non si realizzerà, inve-

ce, il Ponte avrà rappresentato comunque un importante elemento di discussione per la comunità cittadina.

L'Università sarà impegnata nel dibattito con le sue competenze sia scientifico-tecnologiche che umanistiche, in una ricerca complessiva che tenga conto degli aspetti ingegneristici, culturali ed ambientali.

Per fare fronte a questa necessità il rettore Francesco Tomasello ha nominato una commissione, presieduta dal prof. Mario Centorrino, con il compito di effettuare studi di competenza specifica relativi ai



Giovanni Dugo

progetti di sviluppo dell'area dello Stretto, tra cui il Ponte. La commissione si occuperà della ricognizione delle ricerche in corso nell'area, di proporre studi pluridisciplinari e di diffondere i dati in merito, in modo che siano sottoposti al confronto con la comunità e con gli altri centri di ricerca.

Dugo ha fatto poi riferimento all'interferenza che si creerebbe tra le strutture connesse al Ponte e la cittadella universitaria dell'Annunziata, una questione da esaminare in caso di realizzazione dell'opera.

Nel frattempo l'Ateneo continuerà comunque ad interessarsi di tutte le problematiche inerenti al territorio, mettendo a disposizione competenze e professionalità.

Sacrifici necessari

"Il Ponte, una volta ultimato, sarà l'opera che caratterizzerà Messina per i prossimi secoli".

È chiaro il messaggio con cui ha esordito l'assessore ai lavori pubblici prof. Bartolo Natoli, intervenuto all'incontro come rappresentante del presidente della Provincia Regionale, dott. Salvatore Leonardini.

Tra le dichiarazioni di Natoli anche un elogio al Rotary Club per un incontro organizzato "nel momento migliore e nello scenario più suggestivo", ma soprattutto al Comitato Interistituzionale per lo studio e l'analisi dei problemi connessi alla realizzazione del Ponte, che ha redatto un documento di altissimo livello.

L'assessore ha poi proseguito con un commento sia personale che istituzionale sul progetto del Ponte. Un'opera che potrà costituire una grandissima opportunità se

la città si dimostrerà capace di sfruttarne tutti gli aspetti positivi.

I lavori per la costruzione di un'infrastruttura così imponente creeranno certamente dei disagi, ma questi saranno compensati da una rinascita di Messina sotto più punti di vista, ad esempio nel disegno urbanistico e in una prospettiva diversa con cui guardare al turismo.

Tutto ciò, secondo l'assessore, permetterà alla città di proiettarsi dal contesto provinciale in cui si trova ad uno scenario internazionale. Natoli si è infine augurato che tutto ciò possa avvenire con il minor impatto ambientale possibile, ma ha ribadito la convinzione che Messina sarà in grado di affrontare le pur difficili condizioni per la sua rinascita.

E anche se i cittadini saranno chiamati a compiere dei sacrifici, varrà la pena di affrontarli.



Bartolo Natoli

Pensare alla rinascita

"Il Ponte sarà un terremoto senza vittime. Può essere la forza economica e sociale di una città rinnovata, ma dobbiamo unirli e lavorare per affrontare insieme questa svolta epocale".

Sono le parole di Arturo Alonci, presidente dell'ordine degli ingegneri, che ha iniziato il proprio intervento con la lettura del documento "Analisi e proposte" redatto dal Comitato interistituzionale per lo studio e la valutazione dei problemi connessi alla realizzazione del Ponte.

"In via pregiudiziale - ha citato Alonci - il Comitato, rappresentativo delle realtà istituzionali, politiche, culturali e sociali della città e della provincia di Messina, richiede di dovere indicare alcuni imprescindibili obiettivi di carattere urbanistico, finalizzati alla riqualificazione e rigenerazione urbana ed alla realizzazione di condizioni durevoli di sviluppo sostenibile del territorio, senza le quali comunità messinese non potrà aderire al progetto".

Secondo Alonci, infatti, il vero problema non è il Ponte, ma la città.

"Tutti dobbiamo contribuire alla rinascita di Messina, anche attraverso l'eventuale costruzione di un collegamento attraverso lo Stretto. E il risve-

glio della città ovviamente passa attraverso la riqualificazione urbana e la stesura di un nuovo piano urbanistico in funzione del Ponte.

Riusciamo ad avere un'idea, un progetto complessivo per far diventare Messina una città diversa?

I primi a impegnarsi devono essere le istituzioni, perché finora non ci sono state leggi speciali per il Ponte, e questo rallenta l'iter burocratico per l'approvazione delle eventuali varianti al piano urbanistico. Ci dobbiamo mettere subito a lavorare senza prendere posizione nel fronte del sì o in quello del no, entrambi presenti nell'Ordine che rappresento. Sul progetto Ponte dobbiamo scommettere noi e per prima la classe politica, c'è bisogno di certezze su quello che si può fare per questa città.

Con l'eccezione di qualche uomo politico a livello personale, finora non ho sentito parlare le forze politiche sul Ponte e sulle opere collegate. Questo mi preoccupa, perché mentre la società Stretto di Messina va avanti, la città di Messina è ferma. Se non c'è una sinergia generale e un preciso indirizzo politico, allora dobbiamo essere noi ad impegnarci per migliorare la città.



Arturo Alonci

Deve essere un'opera sostenibile per la città

"Se si crede al Ponte, allora bisogna dare la certezza della validità progettuale anche di tutte le opere connesse". È questo che puntualizza il presidente dell'Ordine degli architetti di Messina, Dario La Fauci.

Al di là delle valutazioni pro o contro, il Ponte si pone come un elemento importante in ambito cittadino, la cui interfaccia comprende una realtà come l'A.S.I., l'Area di Sviluppo Industriale, in cui rientrano il porto di Milazzo, di Messina e di Catania. Un'importante opportunità di crescita, anche in considerazione del corridoio Palermo-Berlino.

La Fauci fa poi dei chiari riferimenti: "Il parco ferroviario, indipendentemente dal Ponte" - dice - "va ristudiato perché l'evoluzione dei trasporti porterà ad una rimodulazione dell'assetto cittadino". Tra gli esempi citati quello di Catania, dove un analogo processo di revisione dell'area urbana sta avvenendo a prescindere dalla costruzione di strutture come il Ponte. Tutta questa attività di interlocazione con il territorio, poi, avviene un'opera che guarda solo ma tutto il neo. La costruzione del Ponte porterà anche di mitigazione e di compensazione. È importante che l'ottima valutazione ambientale strategica effettuata finora segua un percorso ben preciso, con un piano di Area Vasta che assicuri un inserimento armonico nel territorio delle opere inerenti al "progetto Ponte. Non ci si può basare solo su cenni sommari. Bisogna sapere esattamente quali sono le indicazioni e le localizzazioni che devono andare in questo sviluppo di programma. Si deve avere una certezza di quello che è un asse ben preciso e di tutti i corridoi che ad esso si collegano. Al momento c'è un progetto preliminare, ma ne seguirà uno definitivo, che ci dovrà dare garanzie tecniche e non solo buoni propositi. Si deve discutere sulla trasformazione del territorio, che avverrà con un'opera che io definisco di "globalizzazione".

Ma secondo La Fauci il Ponte è anche un mezzo di promozione, quindi di marketing per la città, e non qualcosa da "compensare". L'asse che va dall'Annunziata all'ingresso del Ponte non serve semplicemente come struttura di collegamento tra le due sponde dello Stretto, ma è auspicabile anche per Capo Peloro, per Tono e per i villaggi, a prescindere dalla struttura stessa. Ma per fare tutto ciò bisogna avere certezze riscontrabili sul territorio: "il Ponte deve essere sostenibile per la città".



Dario La Fauci

Quale futuro?



I dubbi dell'Assindustria

Occasione di sviluppo che Messina non si può permettere di perdere

Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità Portuale di Messina, interviene con una riflessione: "La città ragiona da decenni sul Ponte. Su quest'argomento molte generazioni messinesi si sono interrogate e continuano ad interrogarsi, pensando a tutto ciò che questa struttura rappresenta per il territorio urbano".

Si è arrivati, oggi, ad inserire una variante al piano regolatore vigente, in previsione della realizzazione dell'opera. "Aggiungo - ha detto - ed in questo rivelerò una tendenza pro-Ponte, che questa è un'opportunità che Messina rischia di perdere".



Vincenzo Garofalo

Garofalo passa poi a ciò che più da vicino interessa l'Autorità Portuale: il riassetto delle strutture ferroviarie cittadine e la realizzazione dell'affaccio a mare nella zona sud, un'area che è attualmente oggetto di studio per la realizzazione di un collegamento tra uno svincolo autostradale, probabilmente quello di Tremestieri, ed il porto di Messina. Ma l'obiettivo, aggiunge Garofalo, è anche quello di realizzare un boulevard per la città. Un lavoro che è stato affidato ad un'equipe di professionisti, e che s'intreccia con l'attività che le ferrovie stanno sviluppando. Il presidente dell'Autorità Portuale ha poi sottolineato la necessità di reperire risorse economiche per il centro urbano e ha citato il caso di Catania e del finanziamento di 816 milioni di euro previsto per la creazione di un passaggio ferroviario attraverso la città. Sono di questo stampo, a suo avviso, gli interventi che serviranno a dare alla città un assetto migliore. "Sarà una sfida interessante - ha proseguito - affrontare e gestire la mole di traffico che si avrà durante la fase di costruzione. Si prevede, inoltre, una presenza a scopo turistico-scientifico, e bisognerà tenere conto delle possibilità d'impiego di manodopera locale, che porterebbero vantaggi alla città anche durante la fase di realizzazione. Con il Ponte si formerebbe la "Città dello Stretto", e cioè una conurbazione tra Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria".

In conclusione Garofalo ha sottolineato come la nostra città debba dotarsi oggi di un piano strategico-economico, e non solo di un progetto d'infrastrutture, dovendo considerare il Ponte per le sue ricadute economiche e l'opportunità di uno sviluppo duraturo nel tempo.

"Io non credo che il progetto del Ponte verrà mai portato a termine". Si conclude con questa inaspettata provocazione l'intervento dell'ing. Pippo Puglisi, presidente dell'Assindustria di Messina. "Come la maggioranza dell'associazione che rappresento - ha esordito Puglisi - sono convinto che il Ponte possa dare alla nostra città grandi opportunità sul piano economico ed urbanistico. Ma ho anche una serie di dubbi che, come cittadino e come presidente degli Industriali, non posso non manifestare.

Se infatti il Ponte è un'opera condivisa a livello economico non solo nazionale ma anche europeo, che si lega alla creazione di un corridoio tra Berlino e Palermo, è anche vero che un collegamento tra la Sicilia e il continente può avere significato soltanto con quelle infrastrutture minime necessarie a dare un valore aggiunto alla città.

Qualora la volontà politica dovesse andare in questa direzione, credo che i tempi sarebbero totalmente fuori da quelli previsti dal progetto preliminare del Ponte, se è vero che la nomina del General Contractor avverrà nel 2005 e che i lavori dovrebbero avere inizio nel 2006. Detto questo, voglio fare un'altra considerazione. E' vero che la Legge obiettivo ha velocizzato le procedure, ma qual è la percentuale delle opere realmente iniziate, già in cantiere, rispetto a quelle programmate e

ancora di più rispetto a quelle finanziate? La risposta ve la do io. E' circa il 7%.

Un altro dato. Negli ultimi venti anni i governi che si sono succeduti a livello nazionale non hanno fatto quasi nessun investimento importante nei lavori pubblici. Oggi ci troviamo di fronte a una finanziaria che sarà un salasso per tutti, così come quella del 2005. E' importante avere un sogno, ma i sogni hanno bisogno di un minimo di certezza o dell'effettiva possibilità di essere realizzati. Perché dovrebbero dare tutti questi soldi a Messina? E dove sono questi soldi, da dove arrivano? Credo che la società Stretto di Messina abbia fatto un lavoro encomiabile, portando avanti una progettazione valida dal punto di vista procedurale in tempi rapidi e con il massimo delle professionalità disponibili a livello mondiale. Non ho alcuna critica



Pippo Puglisi

neanche per Rfi, ma tante per le istituzioni locali, perché siamo veramente lontani con la tempistica.

Io - ha concluso l'ing. Puglisi - non credo nel Ponte per un motivo molto semplice: perché non ci sono i soldi. Anche se la Stretto di Messina potrà dimostrarmi il contrario, penso che un'opera del genere non possa essere completata con i soli finanziamenti finora previsti. Il general contractor guadagnerà molto di più ottenendo il lavoro per poi non portarlo a termine."



Un particolare della sala del Royal durante l'incontro

Opere accessorie e impatto ambientale

Dopo l'intervento dell'ing. Puglisi, il primo a sollevare dubbi sull'effettiva possibilità di realizzare il progetto ("E i soldi dove sono?", ha affermato), sono intervenuti nel dibattito i veri "avversari" del Ponte, e, in testa a tutti, Renato Accorinti. Sottolineando di non far parte di nessuna associazione o gruppo politico, Accorinti ha manifestato con convinzione le proprie paure sull'impatto ambientale dell'infrastruttura e delle opere accessorie e sul reale rifiuto da parte di molti messinesi nei confronti del Ponte, ribadendo di essere sicuro dell' inutilità di quest'ultimo.



Renato Accorinti

Un intervento, quello di Accorinti, finito tra gli applausi per la sua grande carica di passione e sincerità. Molto esauriente per il tempo a disposizione è stato poi il prof. Guido Signorino, docente di Economia Regionale presso la Facoltà di Scienze Politiche di Messina.

Centrali nel suo intervento gli aspetti economici dell'opera, compresa in quel corridoio stradale Palermo-Berlino che incrementerebbe il volume e la rapidità dei trasporti attraverso lo stretto, ma anche i costi. Secondo Signorino infatti, visto il calo del trasporto gommato registrato negli ultimi dieci anni il Ponte sarebbe un'opera economicamente non sostenibile.

Il docente ha infine posto l'accento sull'alternativa più verosimile al Ponte, cioè la creazione ed il potenziamento delle cosiddette "Autostrade del mare".

Chiaro e diretto anche l'avv. Carmelo Briguglio, capogruppo al Comune di Vince Messina, ma, come da lui stesso sottolineato, presente al dibattito come privato cittadino. Briguglio ha fatto un'analisi della situazione che, a suo dire, lascia molti aspetti irrisolti, mettendo in evidenza le storture di uno strumento istituzionale come la Legge obiettivo.



Carmelo Briguglio

Questa legge è distorsiva - ha affermato. Tutti fanno i complimenti alla Stretto di Messina, ma io no di certo, perché questo progetto è devastante per la città, non soltanto dal punto di vista ambientale e urbanistico, ma anche e soprattutto sul piano economico, con una previsione di spesa assolutamente fuori budget. E' per questo - ha concluso - che non mi sento assolutamente di congratularmi con la società per un progetto redatto solo in funzione dei propri interessi, e non certo di quelli della città.



Franco Cardullo

Aplaudito l'intervento dell'arch. Franco Cardullo che ha sostenuto: "Nel 1960 il Comune di Messina bandisce un concorso di idee per il nuovo Piano Regolatore Generale della città. Vince il progetto di Giuseppe Samonà, uno dei

tre o quattro più importanti urbanisti italiani, con un gruppo di professionisti messinesi. Si trattava di uno straordinario progetto di altissima qualità che non ha avuto alcun seguito, malgrado l'esito del concorso.

Qualche anno fa presso la Facoltà di Architettura di Reggio Calabria abbiamo dato la laurea *honoris causa* a Pasqual Marragal, uomo politico, sindaco di Barcellona, per la grande capacità che ha saputo cogliere con l'occasione delle Olimpiadi del 1992, nella regia qualificata e competente di una impressionante serie di trasformazioni urbane, dall'eliminazione della ferrovia dalla costa, alla riqualificazione di cento piazze della città, alla realizzazione di un gran numero di servizi: tutte opere di altissima qualità che hanno cambiato e reso moderna Barcellona.

Se proviamo a relazionare le due vicende riusciamo a cogliere istruttive indicazioni per il presente.

Analisi e proposte

Riqualificazione urbana e salvaguardia dell'ambiente e della qualità di vita dovranno essere le condizioni essenziali per la costruzione del Ponte. In caso contrario, la comunità messinese non potrà aderire al progetto.

Sono queste le conclusioni espresse nel documento "Analisi e proposte" dal Comitato interistituzionale per lo studio e l'analisi dei problemi connessi alla realizzazione del Ponte, una commissione rappresentativa delle realtà politiche, culturali e sociali di Messina.

I lavori del Comitato, istituito dal Presidente della Provincia dott. Salvatore Leonardi, sono stati presentati nel corso della conferenza del 19 ottobre dall'ing. Giovanni Caminiti, che ha mostrato il progetto preliminare delle opere connesse al Ponte e proposto alcune modifiche. Il Comitato, creato proprio per valutare gli effetti dell'opera sul tessuto cittadino, ritiene infatti di fondamentale importanza il raggiungimento di una serie di obiettivi finalizzati alla rigenerazione urbana e allo sviluppo del territorio.

La costruzione del Ponte e delle infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie rappresenta per Messina l'occasione di un più ampio riassetto territoriale, ma senza un disegno strategico di pianificazione urbanistica rischia di essere la causa del suo definitivo declino.

Una delle opportunità più rilevanti di riqualificazione urbana è offerta dall'eliminazione di quella "cortina di ferro" che separa la città dal mare. La presenza del Ponte rende infatti possibile l'interramento di ogni struttura ferroviaria da Tremestieri a San Raineri, permettendo così il recupero del waterfront, e, più in generale, del secolare rapporto tra la città e il mare.

Un collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente salderebbe definitivamente insieme i due versanti dello Stretto, favorendo la nascita di una conurbazione che comprende Messina, Reggio e Villa San Giovanni.

I raccordi necessari a collegare il Ponte con i principali assi viari dovranno quindi costituire la base di un sistema integrato di trasporto ferroviario, stradale e marittimo.

Una delle richieste del Comitato è che le strutture ferroviarie siano realizzate in modo da permettere la creazione di una "metropolitana dello Stretto".

In questo modo i 15 chilometri di binari che dovranno attraversare Messina per raggiungere il Ponte non resteranno inutilizzati dai cittadini, che potrebbero usufruirne di un sistema metropolitano per il trasporto pubblico. Un primo intervento, da includere subito nel progetto del Ponte e delle opere a terra, è la realizzazione di una fermata nel polo ospedaliero e universitario di Papardo.

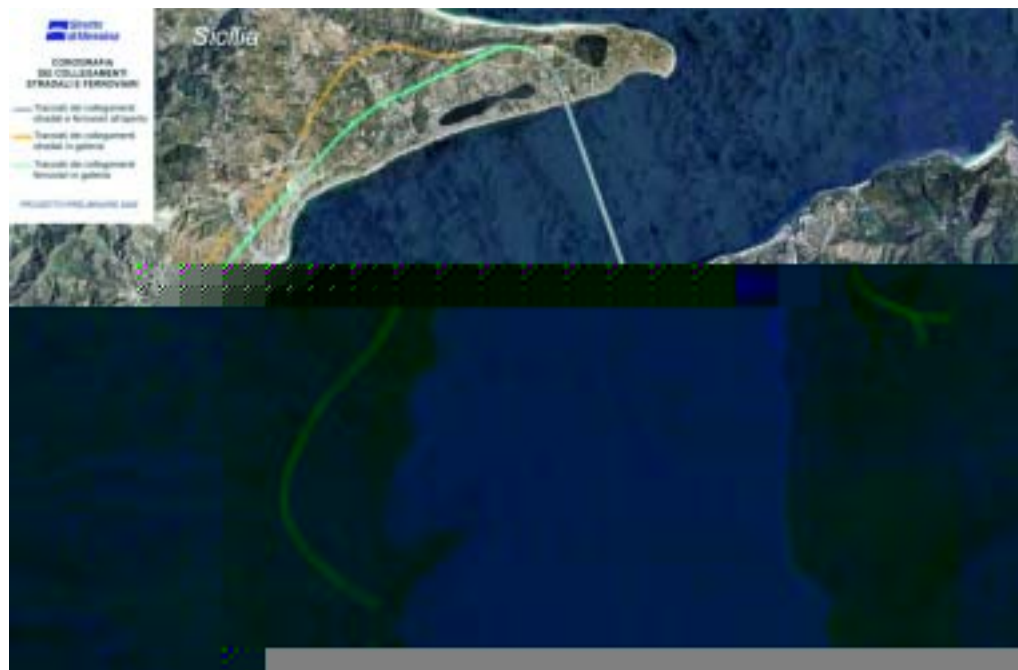
Due le soluzioni proposte dal Comitato per le modifiche al tracciato ferroviario: una prima, che prevede la creazione di una stazione nell'area sottostante l'ex Ospedale Militare, ed un'altra, secondo cui il doppio binario proveniente dal Ponte attraverserà le vie Saffi e Santa Cecilia lungo gallerie sotterranee.

Da includere nel progetto del Ponte alcuni interventi di potenziamento della rete stradale, come quelli che occorrono per deviare il traffico sulla via Circuito di Torre Faro. Occorre inoltre la creazione di un minivincolo di Capo Peloro, già previsto nel progetto preliminare del Ponte come uscita di servizio, e di un collegamento diretto tra Annunziata e Panoramica nella zona di Pace.

Altre opere stradali, necessarie per evitare un sovraccarico della viabilità urbana nel periodo di attività dei cantieri, sono una variante da Faro Superiore a Tono, il completamento della copertura del torrente Papardo e soprattutto la creazione di una "Via del mare" tra il porto e Tremestieri e di un nuovo raccordo stradale a monte della tangenziale. Un intervento del co-



Giovanni Caminiti



sto di 500 milioni di euro, ma che il Comitato ritiene indispensabile per convogliare il traffico da e per il Ponte senza compromettere del tutto la viabilità cittadina.

Vi sono poi una serie di opere previste nell'accordo di programma sottoscritto il 27 novembre del 2003 col ministero dei Trasporti, ma delle quali non è stata ancora specificata la copertura finanziaria. Tra queste uno svincolo di collegamento tra Curcuraci e la Panoramica ed il raddoppio e completamento dello svincolo tra Giostra e Annunziata.

Trova spazio nel documento anche la proposta di creare una "metropolitana del mare", e cioè un rapido collegamento marittimo tra la zona di Papardo, Messina e Villa San Giovanni. Un servizio di basso costo, ma che può rappresentare un valido sistema di trasporto pubblico quando i lavori dei cantieri per il Ponte graveranno maggiormente sul traffico stradale.

Sono previste nel documento "Analisi e proposte" anche una serie di opere definite compensative, necessarie a mitigare l'impatto ambientale. I finanziamenti, che per Messina potrebbero ammontare a circa 93 di milioni di euro, dovranno essere destinati a interventi di riqualificazione e salvaguardia ambientale, riqualificazione dei litorali e valorizzazione turistica del territorio.

L'attività dei cantieri dovrà avvenire nel massimo rispetto dell'ambiente e della salute degli abitanti. Da considerare attentamente anche la rimozione e lo smaltimento dei detriti, che rischia di gravare sulla viabilità cittadina, e l'effettiva possibilità di depositare il materiale di risulta nelle cave abbandonate o utilizzarlo per il ripascimento dei litorali.

I lavori per la costruzione del Ponte renderanno necessaria la presenza e l'attenzione costante delle forze dell'ordine. Saranno quindi fondamentali il potenziamento del corpo di Po-

lizia Municipale, e la creazione di una sezione messinese del TAR.

Tra le proposte del Comitato anche agevolazioni tributarie per i cittadini nel periodo di attività dei cantieri. Si richiede, in particolare, l'esenzione della popolazione dal pagamento dell'ICI sugli immobili la cui fruizione sarà limitata dai lavori. Il comune di Messina dovrà a sua volta essere indennizzato per il minor gettito fiscale.

A conclusione della relazione un monito sulla complessità e molteplicità dei nodi da sciogliere, che potranno essere risolti solo attraverso una pianificazione pluriennale ed un preciso quadro di riferimento istituzionale, che specifichi gli interventi necessari, il ruolo degli enti locali e delle società coinvolte nel progetto, le fonti di finanziamento.

Un'opera come il Ponte, senza precedenti nella storia italiana, deve essere accompagnata secondo il Comitato dall'approvazione di una legge speciale. Solo questo strumento istituzionale, infatti, potrà garantire alla comunità dello Stretto l'attuazione di una razionale politica territoriale in grado di ridurre al minimo i rischi ed assicurare i giusti risarcimenti. Ma soprattutto valorizzare il Ponte come simbolo e risorsa di una città rinnovata, finalmente libera dalla "servitù del passaggio".

Articoli di: Roberto Bonsignore Sergio Busà Eugenio Cusumano Saro Freni Clara Sturiale Tiziana Zaffino	Foto di: Foto Labor Sturmiolo Michelangelo Vizzini Infografica: Stretto di Messina S.p.A. ScillaCariddi
Stampa: Officina Grafica srl - Villa S.G.	

Dibattito tra il city-manager Gianfranco Scoglio, il presidente del Messina Pietro Franza e i Consiglieri comunali. Moderatore il presidente del Rotary Club Messina Enzo D'Amore

La convenzione della discordia

Lasciare alle spalle gli attriti e pensare al futuro sono stati gli obiettivi dell'incontro tra i rappresentanti della società giallorossa e dell'amministrazione comunale. Il faccia a faccia è stato organizzato dal Rotary Club che, al Royal Hotel, ha invitato ad un confronto il presidente del F.C. Messina Pietro Franza, il city manager Gianfranco Scoglio e i consiglieri comunali Giacomo Ferrari e Fabio D'Amore. I lavori sono stati aperti dal tradizionale "colpo di campana" del presidente del Rotary Enzo D'Amore, che subito ha ceduto la parola al city manager Scoglio.

"Il successo che il Messina calcio sta vivendo è frutto di anni e anni di lavoro. Oggi è merito del presidente Franza ma non dimentichiamo il contributo dei precedenti amministratori della società. Nota di orgoglio è avere l'unico presidente che, insieme a Moratti, è l'unico a gestire la squadra della propria città senza l'ausilio di imprese esterne. L'incredibile momento vissuto dal Messina - ha precisato Scoglio - è lontano da ogni previsione. Pensare che addirittura il Times s'interessa del Messina è davvero qualcosa di impensabile.

E' vero che il Messina è in serie A, ma intendiamo la società calcistica e non la città. Il Sole 24 ore ha di recente classificato, in base ad alcuni discutibili parametri, Messina come ultima città italiana. Sfruttare il fenomeno calcistico, affiancando ad esso altri fattori per dare avvio ad una vera rinascita della città è un dovere morale. Sono state accolte con favore le proposte presentate dallo stesso presidente Franza: con lo stimolo di una realtà sportiva di prestigio è possibile realizzare un indotto economico, sociale e culturale. Chi avrebbe scommesso qualche anno fa sulla costruzione del polo sportivo del San Filippo? Nessuno. Quella zona degradata è adesso il nostro fiore all'occhiello. L'obiettivo è mantenere la squadra in serie A e promuovere la città, creando le condizioni politico-economiche per lo sviluppo. Il project financing, iniziativa seguita dal presidente del Fc Messina identifica il progetto". Di questo sogno nel cassetto parla proprio Pietro Franza, che lo ha materializzato in un enorme cartella nella quale sono contenute le proposte sulle quali poggia il project financing.

"Viviamo in un momento particolare. In Italia, da due anni a questa parte, - ha affermato il presidente - il mondo del calcio sta cambiando. Il Governo e le istituzioni iniziano a valorizzare il fenomeno sportivo. La dimostrazione sono gli stadi trasformati in delle vere e proprie cittadelle dello sport. Lo hanno già capito da parecchi anni in Inghilterra e in Spagna. L'esperienza del Real Madrid, ad esempio è esemplare. La squadra, che attualmente è tra le più ricche del mondo, sei anni fa stava per varcare la soglia del fallimento. Solo grazie alla collaborazione con il Comune ha superato la crisi. Una cooperazione davvero costruttiva che si può realizzare solo se non si pensa alla società di calcio e alle istituzioni come due cose distinte. Il motivo è semplice: fanno parte della stessa realtà messinese. La squadra di calcio riesce ad interessare gli ambiti del business economico, culturale e sociale. Quando abbiamo iniziato quest'avventura non credevo di dover affrontare mille ostacoli in settori a me sconosciuti. Il project financing - ha detto ancora Franza - rappresenta una salto di qualità. Il sostegno del Comune, del Governo e dei fondi di cre-



Giacomo Ferrari, Gianfranco Scoglio, Enzo D'Amore, Pietro Franza e Fabio D'Amore

dito sportivo sono strumenti necessari per raggiungere tutti i nostri obiettivi".

L'avvocato Giacomo Ferrari ha indicato l'esempio della blasonata Juventus. «Il progetto di rinnovamento del Torino e della Juve partono nel '97. Agnelli più volte ha minacciato l'amministrazione di spostare le gare in un altro impianto, se non si fosse operato un rimodernamento del "Delle Alpi". Abbiamo visto l'esperienza della Juve e del Torino: i lavori di rifacimento degli stadi sono totalmente a spese della società. Questa è la nuova realtà: le società gestiscono gli stadi e la loro sicurezza con l'impiego di organizzazioni private» sostiene Ferrari. Scoglio ha ri-

cordato: "Ho firmato quella che è stata definita "l'illegittima convenzione" perché volevo essere vicino alle esigenze del Messina calcio. Il punto è il futuro. E tengo a precisare che tra il Comune e la società di calcio non c'è mai stato attrito".

Ha espresso la stessa opinione anche il consigliere D'Amore. "C'è stato qualche problema tra il Comune e la società, inasprito anche dai media, ma è stato superato. Il progetto, infatti, è stato già avviato".

Ha confermato lo stesso presidente Franza: "Siamo ancora in una fase iniziale. La nostra proposta focalizza l'attenzione sulla rivalutazione del Celeste: due piani di parcheggio, concerti all'aperto, ospitare qualsiasi manifestazione.

Nel dibattito, è intervenuto anche il presidente del Consiglio comunale Umberto Bonanno. "Per parlare del futuro del Messina Calcio bisogna abbandonare l'idea che la società giallorossa si identifichi con la famiglia Franza. Il presidente, un giorno, potrebbe avere anche altri interessi e non dedicarsi a tempo pieno al mondo calcistico. Credo che non ci sarebbe niente di male se anche società "straniere" volessero investire sul Messina Calcio. Solo con questa mentalità - ha sottolineato Bonanno - si può pensare davvero in grande, con un'occhio anche all'Europa..."

Il consigliere Francesco Rizzo ha posto un interrogativo: "Perché, presidente Franza, ha firmato una convenzione che reputava non del tutto idonea alle sue esigenze?"

La risposta di Franza: "Ho trascorso l'intera estate a viaggiare da Lipari a Messina. Prendevo l'aliscafo alle sette di mattina e andavo a lavorare in una città completamente deserta. Tutti erano in vacanza e io alle prese con mille problemi. Avevo bisogno di qualsiasi pezzo di carta da concordare con il Comune. Quella firmata da me e Scoglio, ricalcata sulle ultime quattro, non corrispondeva alle mie richieste, ma in quel momento di sconforto rappresentava il mio unico appiglio".

Martedì 9 novembre il Consiglio comunale ha sospeso la delibera 65/C del 5 ottobre, che definiva la convenzione tra Comune e F.C. Messina per la gestione degli stadi San Filippo e Celeste. La convenzione non era mai entrata in vigore perché Franza si era rifiutato di firmare l'atto, che riteneva penalizzante visti gli sforzi imprenditoriali sostenuti per portare il Messina in serie A. L'F.C. Messina, così, continua a gestire lo Stadio San Filippo avvalendosi del vecchio accordo.