

A proposito del progetto tanto contestato

Un posto a sedere sull'espresso Trapani-Messina

Claudio Fava



Non ci sarà alcun ponte, tra Scilla e Cariddi. Non per malanimo degli dei o per tigna degli ecologisti. Non ci sarà perché non serve e non conviene. Punto. Ci saranno invece molte altre cose: alcune gustose ("prime pietre" a strafottere, tagli di nastri un tanto al chilo, vescovi benedicienti e ministri sorridenti), altre malinconiche, altre semplicemente inutili. Le risse, per esempio: non serviranno a capire né a far capire. Serviranno semplicemente a mostrare i muscoli alle tifoserie di ciascuno: che di questi tempi è già tanto.

Mio padre scrisse un lungo articolo, più di quarant'anni fa. Il suo giornale lo aveva mandato a raccontare la Sicilia che si incartava nei suoi miracoli economici, le prime ciminiere, il fetore delle ultime zolfare, la campagna che smagriva, la città che s'ingrassava. Catania era la Milano del Sud, la squadra della sua città giocava in serie A e rifilava sonori quattro a zero a metà delle blasonate del campionato, mentre a Palermo si concedevano quattromila licenze edilizie in una sola notte (l'assessore ai lavori pubblici era Vito Ciancimino, ma questa è un'altra storia). In quei tempi remoti in cui tutto pareva possibile, mio padre andò a Messina che era, come oggi, una città pigra, di impiegati malmostosi e di case basse per paura dei terremoti. In quella città che si affacciava verso l'Italia come ai tempi di Vittorini, a bordo di traghetti carichi di arance e arancini, il pezzo che mio padre scrisse fu l'elogio di un'onesta utopia: il ponte. Che per quell'epoca era come andare su Marte: un

giorno gli essi umani andranno su un altro pianeta, un giorno gli esseri umani costruiranno il ponte sullo stretto di Messina...

Era un'idea di vanità e di solitudine. Ma soprattutto era un sogno che aveva ben chiaro quante altre cose sarebbero dovute venire prima. Prima di Marte, c'era la luna; e prima della luna, il cielo, lo spazio, la scienza. Funzionava così anche in Sicilia: prima del ponte ci sarebbero le autostrade, e prima delle autostrade, ferrovie, porti, aeroporti.

Quarantatré anni dopo, siamo andati nello spazio, sulla luna, ovunque. Abbiamo mandato i nostri satelliti fuori dal sistema solare, abbiamo spremuto acqua dalle pietre di Marte, e adesso – forse – metteremo in cantiere il primo viaggio umano lassù. In Sicilia no, siamo ancora fermi al 1966: la stessa rete ferroviaria, un solo binario per buona parte non elettrificato, le stesse lentissime littorine che impiegano da Messina a Siracusa quanto impiegava Vittorini quando tornava a casa sua. L'autostrada verso Gela è ancora un bellissimo tratto di pennarello sulle carte geografiche (di quelli che vogliono dire "autostrade in costruzione"). Per portare un carico di pomodori dal mercato ortofrutticolo di Vittoria a quello di Milano, un camion impiega, oggi come allora, diciotto ore. Che diventerebbero diciassette e mezzo con il ponte.

Non si farà, questo ponte. Perché serve a poco ma costa molto. E molto chiede ai privati che, nell'ebbrezza di

un *project financing*, dovrebbero investire sullo stretto mezza dozzina di miliardi. Quando qualcuno tira fuori i piccioli di tasca propria, qualche domanda prima se la fa. Per esempio: siamo sicuri che questo ponte, otto corsie di automobili e due per i treni, sarà economicamente sostenibile? Domanda legittima in un'epoca in cui il traffico su gomma retrocede, si punta sulle autostrade del mare e il livello di saturazione della rete autostradale nel Sud è ormai assoluto. Un gruppo di *advisors* indipendenti valutarono, qualche anno fa, che nelle migliori ipotesi di traffico merci e passeggeri attraverso lo stretto di Messina, il ponte verrebbe utilizzato solo al 18 per cento della sua potenzialità. E chi va a investire il proprio denaro in un'impresa che rende meno di un quinto del suo potenziale? Chi si imbarca in quest'avventura sapendo che c'è il rischio che, a causa dei venti, quel ponte resti chiuso al traffico per almeno cento giorni l'anno? Chi si mette contro un'intera città che dovrebbe subire per una decina di anni l'onta e il danno di trasformarsi in un immenso cantiere a cielo aperto?

Agli investitori (e anche ai ministri di questo governo, diciamo pure) non sfugge la vicenda drammatica del tunnel sotto la Manica. Un grande progetto, una sfida destinata a collegare due macroregioni d'Europa tra le più sviluppate per tessuto industriale, reddito e movimento merci. Bene, grande campagna di azionariato popolare, decine di migliaia di famiglie inglesi e francesi

che si indebitarono fino alle mutande per acquistare, a cinque sterline l'una, centinaia di azioni. Il giorno dell'inaugurazione, quelle azioni valevano già la metà. Oggi il loro valore si è ridotto a 60 centesimi, con un deprezzamento del 700 per cento. Ed è la Manica, non lo stretto di Messina. Unisce Parigi e Londra, non Reggio e Messina.

Certo, quando mio padre scrisse quel lungo articolo, il ponte era anzitutto un punto d'orgoglio. Anche per quei dettagli che fanno di ogni sfida un valore in sé: duecentomila tonnellate di acciaio sospese in aria, un pilone di cemento di quattrocento metri più pesante della torre Eiffel e più alto dell'Empire State Building. Otto milioni di metri cubi di terra da rivoltare come un calzino, 40 chilometri di raccordi stradali e ferroviari, sedici milioni di tondini di ferro che messi in fila, uno dietro l'altro, farebbero due volte il giro della terra, quattro cavi spessi un metro e mezzo, ciascuno dei quali, in una mirabile opera di ingegneria e di destrezza, sarà formato da 45 mila fili d'acciaio intrecciati tra loro. E ancora, dodici cantieri al lavoro notte e giorno per sei anni, duemila camion che ogni mattina porteranno il materiale di risulta degli scavi in cinque nuove discariche, un milione e cinquecentomila metri cubi di "inerti"... Quarant'anni dopo, questo sogno ha già accumulato due quintali di carte, undici volumi di atti istruttori, sedicimila pagine tra studi, varianti, perizie, consuntivi. Solo il progetto di massima è già costato 93 milioni di euro! Ma nessuno dei tanti dubbi ostinati è stato rimosso o risolto.

I libri, non molti, che si sono messi sulle spalle questa storia, non sono mai usciti dall'onestà di pamphlet giudiziosi, documentati ma freddi. Riepilogano le menzogne, gli strappi, le censure. Raccontano il ponte nel contesto – molto italiano – di cento altre opere incomplete o di cento altri cantieri improbabili. Ma non è solo in punta di tecnica e di merito che va affrontata questa querelle. C'è dentro sogno e storia, e c'è dentro un'anima siciliana che, in questi casi, si tende a raccontare con un malinconico pendolo che oscilla dal principe del *Gattopardo* al commissario Montalbano. Invece ci vorrebbe un po' meno letteratura, un po' meno sugo, un po' meno "sicilianismo". Ci vorrebbe un posto a sedere sull'espresso che parte da Trapani alle 9,15 di ogni mattina e arriva a Messina sette ore dopo. Basterebbero quelle sette ore di serena, cristiana riflessione a dirci se viene prima Marte o la luna, la fredda materia di una ferrovia o l'algido sogno di un ponte sospeso tra due mondi.

clfava@libero.it

C.Fava è giornalista
e scrittore

Un accesso privilegiato agli uffici comunali

Vittorio Mete, FUORI DAL COMUNE. LO SCIoglimento DELLE AMMINISTRAZIONI LOCALI PER INFILTRAZIONI MAFIOSE, pp. 224, € 19, Bonanno, Roma-Catania 2009

Se si evitano le suggestioni giornalistiche o letterarie, il fenomeno mafia diventa difficile da definire. La causa della stratificazione dei molteplici livelli di analisi. La mafia è un'organizzazione, un'impresa, una specificità culturale, un modo di essere, un carattere antropologico, fino ad arrivare alla mafia come network, o persino network di network. Questi diversi modi di definire un fenomeno hanno finito con il produrre diversi modi per studiarlo. Dall'analisi storica a quella antropologica, da quella sociologica a quella giuridica e politologica. Appartiene a quest'ultimo filone il libro di Vittorio Mete, che, nel suo tentativo di analizzare uno specifico effetto del fenomeno mafioso, utilizza gli strumenti caratteristici della *policy analysis*. Il libro si articola intorno all'idea che la mafia si possa studiare a partire dalle politiche pubbliche che l'hanno contrastata. La *policy* "antimafia" è trattata alla stessa stregua di qualsiasi altra *policy*. Risolvere il problema "mafia" non sarebbe molto diverso dal risolvere il problema "rifiuti" o il problema "occupazione". Così come la quasi totalità delle politiche pubbliche, anche le *polices* di contrasto alla mafia sono in genere multiobiettive, si articolano cioè su più dimensioni del fenomeno, e prevedono diversi interventi per diversi aspetti che è necessario attaccare. Mete spacchetta la *policy* "antimafia" in una serie di interventi che, insieme, compongono la strategia antimafiosa da parte dello stato. Lo scioglimento delle amministrazioni locali è dunque uno degli interventi che hanno come obiettivo quello di contrastare un particolare aspetto della mafia. Rifacendosi a una letteratura che si va consolidando, Mete distingue in maniera convincente da una parte gli interventi che si propongono di contrastare le attività di *power syndicate* (come la confisca dei beni) e di *enterprise syndicate* della mafia (come la certificazione antimafia); dall'altra gli interventi che si propongono di colpire l'organizzazione (come l'introduzione del reato associativo) o modificare il contesto sociale in cui attecchisce. Poi focalizza l'attenzione su uno di questi interventi, lo scioglimento dei consigli comunali. Su questo prova a realizzare una vera e propria analisi valutativa. L'intervento si presta: è passato molto tempo dalla sua adozione, è stato utilizzato un numero abbastanza ampio di volte, è facilmente circoscrivibile, ha degli obiettivi abbastanza definiti. Mete descrive con dovizia di particolari le diverse fattispecie di scioglimento, analizza motivazioni, classifica in base al colore politico (in verità questo in modo poco soddisfacente: non è una questione da poco capire se anche le giunte con i partiti "estremisti" come Lega e Rifondazione hanno seguito il percorso dei partiti più grandi), mette in relazione il colore del governo in carica con quello dell'amministrazione sciolta, si spinge fino a interessanti considerazioni sui commissari inviati dallo stato. Quindi passa ad analizzare il caso di Lamezia Terme, come punto di vista privilegiato per comprendere gli effetti dello scioglimento dell'amministrazione sui cittadini di un comune medio grande. I parecchi parametri presi in considerazione nello studio di Lamezia, per provare a capire se ci sono stati dei cambiamenti considerevoli nelle percezioni dei cittadini, danno dei risultati sconcertanti, sia che si parli di cultura della legalità che di opportunità lavorative o di ricambio di classe politica. Questo porta Mete a concludere che gli effetti perversi dell'intervento siano maggiori degli effetti positivi attesi. Di fatto, lo scioglimento dei comuni non sembra migliorare la vita degli abitanti, anzi alcuni mafiosi riescono persino a manovrare i comportamenti dei consiglieri a loro vicini per far sciogliere amministrazioni di un colore "nemico". Non solo. Anche basandosi sugli aspetti che l'intervento sembra volere attaccare più direttamente (il *power syndicate* e il contesto sociale) il risultato non è dei migliori: "I gruppi mafiosi [continuano] ad avere (...) un accesso privilegiato agli uffici comunali". Con effetti sul contesto sociale facilmente intuibili. Il lavoro di Mete è un'analisi insolita per gli studi sulla mafia, e i lavori che seguiranno potranno magari risolvere alcuni problemi di valutazione che non sono affrontati, primo fra tutti la relazione tra intervento pubblico e obiettivo prefissato. Il raggiungimento dell'obiettivo e l'esistenza di effetti perversi sono questioni che meriterebbero una trattazione più ampia, magari comparando i comuni che sono stati sciolti con quelli che sono riusciti a evitare lo scioglimento.

ROBERTO SALERNO