



«IL NOSTRO NO NON È IDEOLOGICO»

Stefano Ciafani, presidente di Legambiente: «Ora è diventata un'opera-bandiera? Sono convinto che non si farà
Se si realizzasse sarebbe una cattedrale nel deserto»

di **Rosanna Lampugnani**

Stefano Ciafani, a favore del Ponte sullo Stretto, plaudo-no tutte le categorie economiche e anche i sindacati. I no arrivano solo da Touring club e dagli ambientalisti. Il no di Legambiente, che lei presiede, come è motivato?

«Noi diciamo no con dati di fatto, non per posizione ideologica e infatti il prossimo congresso di dicembre ha un titolo preciso: "Italia in cantiere", perché i cantieri non ci fanno paura. Solo diciamo no a "quel" cantiere. A luglio con Goletta Verde abbiamo presentato un dossier sul Ponte da cui traggio qualche dato in premessa: in Calabria il 70% delle ferrovie è a binario unico, l'85% in Sicilia. Le corse dei treni regionali in Lombardia sono 2.173, in Sicilia solo 506, praticamente un quarto, nonostante la popolazione sia la metà di quella lombarda. In Calabria

le corse sono 333. Piuttosto che spendere 13,5 miliardi per un'opera i cui benefici economici non è possibile quantificare, sarebbe più utile consentire ai calabresi e ai siciliani, a chi in queste regioni ci va a lavorare, e anche ai turisti, di muoversi in maniera degna. Oggi il sistema dei trasporti in questi territori è tale che non si può scegliere quale mezzo utilizzare: se per andare da Trapani a Ragusa volessi prendere il treno dovrei mettere in conto un viaggio di 13 ore e 15 minuti, con il cambio di quattro treni: basta controllare l'orario di Fs per sincerarsene».

Alcuni osservatori insistono nel dire che nonostante lo stato disastroso del sistema infrastrutturale della Sicilia e della Calabria la costruzione del Ponte sarebbe una spinta ad adeguare strade e ferrovie, perché non potrebbe restare come una cattedrale nel deserto.

Lei che ne pensa?

«Invece sarebbe una gigantesca cattedrale nel deserto. I cantieri nelle due regioni vanno aperti, ma perché il rischio idrogeologico è alto, perché molti viadotti e ponti sono a rischio, e sono lavori che, oltre a creare occupazione, salvaguarderebbero il territorio. Diciamo che va invertito il ragionamento: prima le opere di terra, poi il Ponte. Inoltre oggi c'è il Pnrr che aiuterebbe ad affrontare il disastro infrastrutturale: si potrebbero acquistare i traghetti Ro-Ro



con cui si eviterebbe all'imbarco di staccare la locomotiva dai treni per poi riattaccarla sull'altra sponda e non sarebbe neanche necessario far ruotare l'imbarcazione tra un attracco e l'altro, perché i nuovi modelli sono lunghi a sufficienza per treni con locomotiva e quattro carrozze, e con i portelloni a prua e a poppa imbarco e sbarco sarebbero facilitati. In sostanza invece di 2 ore si impiegherebbe 1 ora dall'imbarco allo sbarco del treno, compresa la mezz'ora di attraversamento dello stretto».

I costi del Ponte a quanto ammontano?

«Attualmente siamo a 13,5 milioni. Si era partiti con 5 miliardi nel 2001 (delibera Cipe numero 1), si era arrivati a 6,1 nel 2011 (cifre della Corte dei conti), a 8,5 nel 2012 e a 13,5 nell'aprile di questo anno. Ma io non credo che l'opera si farà: ricordo che si iniziò a parlare del Ponte nel 1994, con il primo governo Berlusconi, se ne riparlò nel 2001 con il secondo governo Berlusconi e infine nel 2011, con il terzo governo Berlusconi: in tutto otto anni di governo Berlusconi, durante i quali si è speso un miliardo in progettazione, ma non è stata posta nemmeno una pietra. Ora cambierà tutto perché è diventa

ta un'opera di bandiera? Non credo».

Nel rapporto di luglio avete citato la relazione del Gruppo di lavoro 2 istituito nel 2021 dal ministero delle Infrastrutture e individuate tre nodi problematici: quali sono?

«Nella relazione si legge che viene riportata in vita la Società dello stretto assegnando 50 milioni per quest'anno, ma senza specificarne le coperture e senza indicare l'iter per l'autorizzazione ambientale. Inoltre si legge che il 76,2% degli spostamenti su nave in ambito locale avviene da parte di passeggeri senza auto al seguito e che complessivamente sono 4.500 le persone che ogni giorno si muovono tra le due sponde, un numero molto modesto rispetto alle direttrici nazionali e se paragonato ai 2 milioni di persone in entrata o in uscita da Milano, o ai 2 milioni che gravitano su Roma».

Il terzo nodo?

«La Relazione del Gruppo di lavoro evidenzia anche i veri punti critici di questi spostamenti, ossia la bassa qualità dei terminali passeggeri, la bassa accessibilità alle stazioni dei treni, la vetustà dei traghetti, la scarsa organizzazione delle coincidenze con il trasporto pubblico locale, oltre alla carenza di percorsi pedonali

e ciclabili, tutti interventi urgenti che secondo Legambiente sono realizzabili in tempi brevi e che potrebbero rendere più attraente, anche per i turisti, queste aree della Sicilia e della Calabria, oltre che aiutare studenti e pendolari. Le risorse per intervenire sono disponibili: grazie al Pnrr ci sono fondi per la riqualificazione delle stazioni ferroviarie e dei terminali marittimi e si destinano 60 milioni a Rete Ferroviaria Italiana per l'acquisto di tre nuove navi passeggeri per l'attraversamento dello Stretto e 20 milioni per le navi che traghetteranno i treni con alimentazione ibrida. Per le flotte private sono inoltre disponibili 35 milioni per il rinnovo dei mezzi. Infine, per i collegamenti di lunga distanza è previsto l'acquisto di 12 treni Freciarossa da 4 vagoni ciascuno, capaci di essere trahettati attraverso lo Stretto senza essere scomposti. Sono questi i lavori che cambierebbero la vita di calabresi e siciliani, ma vengono continuamente rinviati in attesa del Ponte. Infine ricordo che fu il governo Monti a liquidare la Società dello Stretto, anche perché nessun privato vuole investire in un'opera la cui vera utilità non è mai stata dimostrata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

