

Matteoli: «Il ponte sullo stretto si farà» Impegni confermati, ma Marcegaglia dissente: non è una priorità

ROMA. Rientrato dal sopralluogo a Messina, il ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli non getta la spugna e respinge le polemiche. «È stata una catastrofe, ma il ponte sullo Stretto si farà perché il ponte porta futuro. E poi non vedo cosa c'entri. Utilizzeremo fondi privati», ha ribadito Matteoli dicendo di non sapere a cosa si riferisse il capo dello Stato nel suo recente richiamo a non gettare soldi in opere faraoniche. E con Matteoli si è schierato anche il presidente del Senato, Roberto Schifani: «Dissesto idrogeologico e ponte sono questioni distinte».

Eppure, al coro di proteste degli ambientalisti e dei comitati locali, si è aggiunta ieri anche la voce del presidente di Confindustria Emma Marcegaglia: «Il Ponte sullo Stretto non è una priorità fra le infrastrutture». Al contrario «è importante dare corso a opere che ci servono per dare più efficienza al sistema logistico nazionale. Abbiamo bisogno di mettere in sicurezza il territorio, abbiamo bisogno di piccole opere», ha detto il numero uno degli industriali italiani.

Sulla stessa lunghezza d'onda il capogruppo del Pd in Commissione Trasporti, Michele Meta. «Matteoli si preoccupa di tranquillizzare gli appetiti sul ponte, ma buon senso vorrebbe che l'opera si mettesse da parte in favore di altri progetti sostenibili», accusa Meta.

Surreali e false, aggiunge Legambiente che nel suo dossier sul ponte smaschera i veri numeri di un affare molto più pubblico che privato. Il ponte sarà finanziato con 2 miliardi e 538 milioni di euro pubblici che copriranno circa il 40 per cento della spesa complessiva. L'aumento di capitale della società Stretto di Messina è stato versato da Fintecna (ministero del Tesoro), dall'Anas e da Ferrovie. I restanti fondi dovrebbero provenire dal mercato, ma alla società dello Stretto saranno anche corrisposti i 38 milioni di euro l'anno (da parte delle Infrastrutture) attualmente assegnati a Rete ferroviaria italiana per il traghettamento ferroviario. Non solo. Rfi dovrà anche corrispondere un canone annuale di oltre cento milioni di euro (100,6 nel 2012 che diventeranno 142 nel 2041). Di fatto un esborso di oltre 4 miliardi di euro in trent'anni a cui si aggiunge l'impegno di Rfi a realizzare tre mega opere essenziali per dare vita al nuovo collegamento.