

Il ponte di Messina? Parte da Varese

Pubblicato: Martedì 23 Novembre 2004

✖ Un ospite di tutto rilievo per il cantiere dell'Alp Transit e per il suo Info centro. Il senatore **Giuseppe Zamberletti**, varesino, più volte ministro della protezione civile negli anni a cavallo tra i '70 e gli '80 con Spadolini, Craxi e Fanfani, è oggi impegnato sul fronte della costruzione del ponte dello stretto di Messina. È infatti il presidente della società che si occuperà della costruzione dell'opera più grande mai realizzata in materia di ponti a una sola campata. E allora visto che i record sono la sua passione ha bene accolto l'invito dei ticinesi per andare a vedere come vanno i lavori per l'Apl Transit.

Una giornata impegnativa, ma affrontata con uno spirito molto positivo.

Molto curioso, con un taglio spesso tecnico, Zamberletti ha voluto vedere tutto e si è mosso sicuro all'interno del cantiere. Un'occasione ghiotta per sapere cosa ne pensa di questa opera, ma anche del perché il suo impegno sul versante italiano per il ponte di Messina.

✖ **Cosa ne pensa di questo progetto dell'Alp Transit?**

«È un'opera grandiosa. La prima del genere. Affrontata con grande professionalità e con coraggio. Con coraggio perché la finanziano tutta da soli senza alcun contributo dell'Unione europea e poi perché hanno scelto di trovare le risorse finanziarie tassando il traffico su gomma. Questo lo trovo giusto e geniale. È un modo di preparare i cittadini all'uso delle ferrovie».

Lei ritiene quindi che si dovrebbe tassare il traffico su gomma?

«Certo! Se non si affronta questo tema, le ferrovie non potranno mai decollare. In Italia siamo più in presenza di un vero dumping della gomma ai danni della rotaia. Questo non solo procura dei guai enormi, pensi agli incidenti gravissimi, ma poi non prepara i cittadini all'uso del mezzo pubblico. La situazione per altro peggiora perché molte aziende oggi aprono sedi in paesi dell'est e così viaggiano senza alcun rispetto delle norme stradali».

Vede quindi un futuro nero per l'Italia?

«No, questo no. Stiamo lavorando per ampliare la rete ferroviaria e del resto non potremo fare diversamente. Per Varese ormai possiamo dire con certezza che l'Arcisate Stabio si farà. Ora dipende dagli svizzeri, ma credo abbiano abbastanza interessi perché per loro questa è una ferrovia che va da Lugano a Malpensa in quanto i restanti tratti già esistono. Certo dobbiamo ancora fare molto, bsti pensare al tratto da Varese ad Arcisate, ma se volevamo avere tutto subito non sarebbe mai passato il progetto. Ora che è finziato e inserito nei grandi progetti possiamo dar per certo che si farà».

E il tratto da Chiasso a Milano?

«Beh, allora anche da Chiasso a Lugano, ma non vorrei che questo diventasse il motivo per non far niente da noi, però ricordiamo che se anche la Svizzera non fa la sua parte il progetto dell'alta velocità si infrange sulla cittadina di Lugano. Comunque la nostra parte la faremo anche perché alcuni tratti sono stati riammodernati da poco».

Lei è il presidente dell'istituto delle grandi infrastrutture e ora anche della società dello stretto di Mesina incaricata di realizzare il ponte. Come mai queste cariche?

«Ma, la prima per l'impegno nella ricostruzione dei territori colpiti dai terremoti. Un'esperienza che mi ha fatto conoscere il mondo delle costruzioni. La seconda carica è invece legata alla prima».

Il ponte della discordia si farà?

«Certo che sì! Tra sei mesi partono le gare d'appalto».

Ma è proprio necessario questo ponte?

«Sì. È una questione di strategie. Guardi cosa sta succedendo in Europa e in giro per il mondo. Dopo la corsa all'auto e all'aereo ora si torna ad investire sulla ferrovia. Le ragioni sono semplici. Tra qualche anno il prezzo del petrolio sarà alle stelle e occorre prepararci ora. La concorrenza dell'aereo sul treno per le medie distanze non esisterà più. Allora in quest'ottica costruire il ponte per il nostro sud è vitale. Oggi le ferrovie arrivano a Napoli e lì si fermano. Con due regioni divise non c'è ragione di investire sulle rotaie. Troppa poca popolazione. Una volta invece che quella terra verrà unita da un ponte si potrà investire anche nell'alta velocità abbattendo così le distanze oggi abissali tra nord e sud».

Ma non è rischiosa questa politica dei due tempi?

«No e l'esempio lo si può vedere subito. da quando le ferrovie hanno capito che stavolta sul ponte si fa sul serio, hanno iniziato a preoccuparsi di studiare cosa fare per lo sviluppo delle rotaie a sud».

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it