

# Avvenimenti

numero 8 - 2 euro

settimanale dell'altritalia

## STRETTO velenoso

Spedizione in abb. postale 45% art.2 comma 20/B legge 662/96 Roma, anno XXI, nuova serie, 28 febbraio-6 marzo 2003 ISSN 1594-123X



### L'INCHIESTA

A Villa San Giovanni, il comune calabrese da dove partono i traghetti per la Sicilia, l'inquinamento raggiunge livelli record. E le morti per tumore aumentano paurosamente

**EUROPA**  
Il Ppe  
tra Bush  
e il Papa

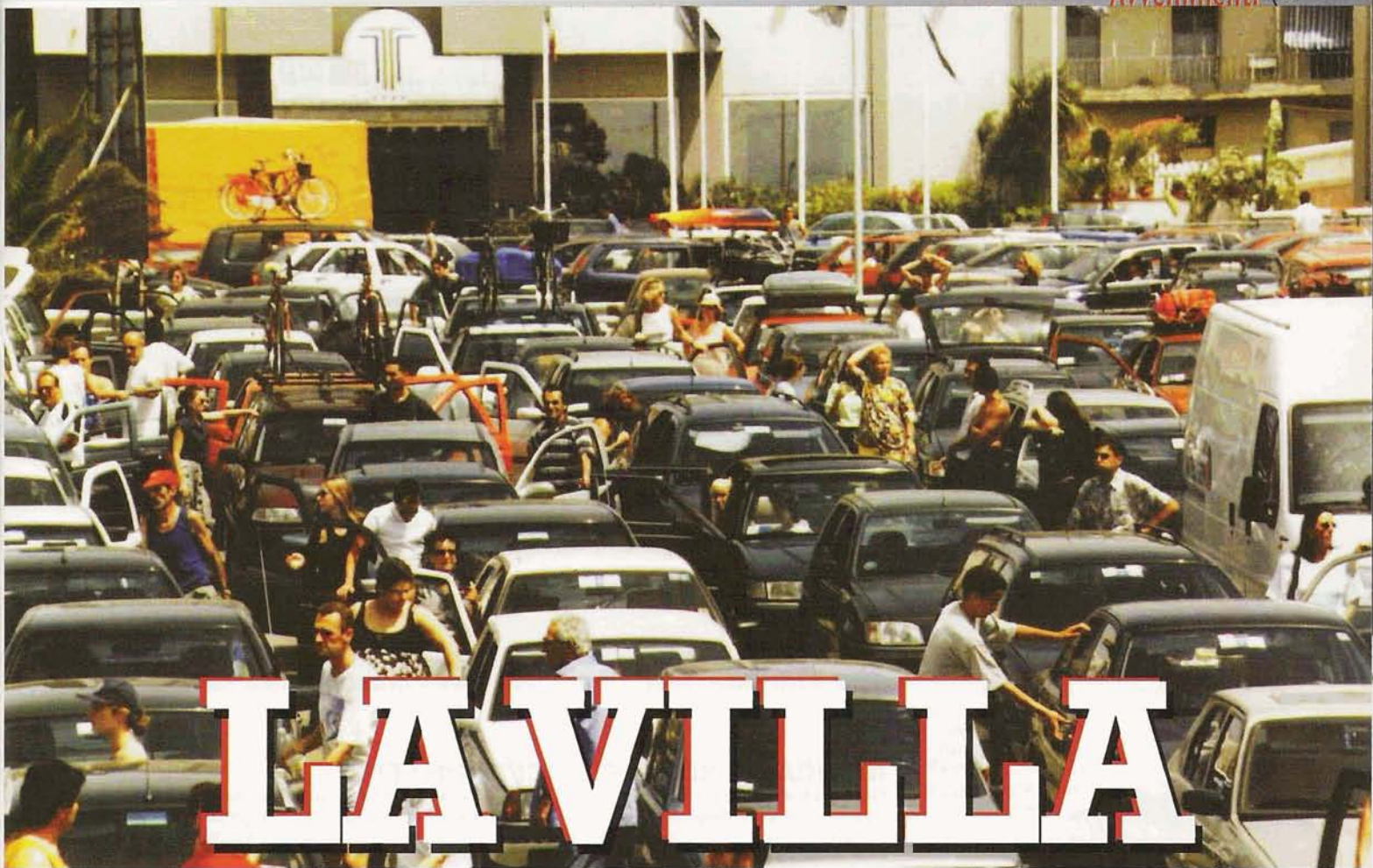


**BAGDAD**  
Tranquille  
giornate  
di guerra



**MIGRANTI**  
In Italia  
rifugiati senza  
rifugio





# LA VILLA DEI VELENI

*Nel comune calabrese da dove partono i traghetti per la Sicilia l'inquinamento raggiunge livelli record e aumentano i morti per tumore*

di Leonida Reitano

Oltre 50 morti di tumore l'anno, livelli eccezionalmente alti di benzene e altri idrocarburi cancerogeni, una città paralizzata dal traffico e dallo smog. Questo è il ritratto di Villa San Giovanni, un piccolo comune calabrese in piena emergenza ambientale e sanitaria.

Il piano urbano del traffico (Put), redatto dall'ufficio tecnico del comune di Villa, presenta dei dati allarmanti. Oltre quattro milioni di veicoli transitano attraverso le arterie stradali vilesi per raggiungere la Sicilia, avviluppando la città in una nube di gas di scarico.

Ma il negativo impatto ambientale di questo stato di cose, non deriva dal traffico tout court, ma soprattutto dal fatto che buona parte di questo traffico (circa l'80 per cento secondo le stime presenti nel Put) passa attraverso gli approdi della società privata Tourist costruiti in mezzo alla città di Villa per il passaggio verso Messina. A differenza dell'imbarcadero delle Fs, l'approdo della Tourist obbliga il traffico (in gran parte pesante) a passare attraverso le strade comunali.

Le conseguenze del traffico le svela il rappor-



## **BENZENE**

Il benzene è un composto aromatico presente nella benzina, di conseguenza circa il 90 per cento delle emissioni di questa sostanza nell'atmosfera sono direttamente riconducibili al traffico autoveicolare. La maggior parte del benzene emesso dagli autoveicoli, proviene dall'incompleta combustione di questa molecola causata dall'utilizzo a basso regime del motore, condizione tipica degli episodi di traffico intenso. Per quanto riguarda gli effetti sulla salute gli esperti dell'Organizzazione mondiale della sanità e dell'U.S. Environmental Protection Agency hanno classificato il benzene come sostanza cancerogena di classe I, in grado di provocare varie forme di patologie tumorali e in particolar modo la leucemia.

## **POLVERI INALABILI**

Gli inquinanti atmosferici chiamati "particolato" comprendono polvere, fumo, microgocce di liquido emesse direttamente in atmosfera da varie fonti inquinanti, quali industrie, centrali termoelettriche, autoveicoli, cantieri, e le polveri trasportate dal vento. Il particolato si può anche formare in modo indiretto tramite la condensazione in microgocce di gas inquinanti quali l'anidride solforosa, gli ossidi di azoto ed alcuni composti organici volatili. Gli effetti sulla salute del Pm10 sono particolarmente gravi e comportano aggravamento di patologie respiratorie e cardiovascolari, alterazioni del sistema immunitario, danni ai tessuti polmonari e aumento dell'incidenza di patologie tumorali.



to Smaurn (Sistema monitoraggio ambientale reti neurali), un lavoro pionieristico realizzato dall'Università di Reggio Calabria con le più avanzate tecnologie di intelligenza artificiale.

Secondo il rapporto, l'area più inquinata tra quelle monitorate in Calabria risulta essere quella di Villa San Giovanni con cause chiaramente imputabili al traffico di attraversamento verso la Sicilia. I rilevamenti effettuati hanno registrato percentuali di sostanze inquinanti di gran lunga superiori a quelle stabilite dalla legge, eppure nessun provvedimento è mai stato preso.

I dati parlano da soli: per gli idrocarburi non metanici abbiamo un livello di 598.201 microgrammi per metro cubo (a titolo di paragone, i dati di rilevamento di Crotone, un altro comune calabrese, sono di 200 microgrammi per metro cubo); per le polveri totali sospese 85mila microgrammi per metro cubo su un valore soglia ammesso dalla legge di 200 microgrammi. Il quadro peg-

giora se consideriamo che i registri di mortalità comunali rivelano un altro dato preoccupante: un alto numero di morti per tumore.

Dati elaborati dall'Istat su nostra richiesta, dimostrano che in un solo anno, il 1997, si è registrato a Villa San Giovanni un numero di morti per tumore doppio rispetto a quello di altri comuni simili, per posizione geografica e tipologia territoriale, come Melito Porto Salvo o Scilla.

Una mortalità insolitamente alta per una città priva di insediamenti industriali e di qualsiasi altra attività inquinante che non sia il traffico autoveicolare.

E il problema, purtroppo, è destinato ad aggravarsi visto che il cancro insorge generalmente dopo i sessanta anni di età.

Malgrado tutto, in un incontro avuto nel 1999 con i consiglieri comunali dei Popolari e dei Ds, il proprietario della compagnia di traghettamento Tourist, l'ingegner Franza, ha negato che l'attività di traghettamento fosse responsabile dell'inquinamento. Eppu-

## **IDROCARBURI POLICICLICI AROMATICI**

Gli idrocarburi policiclici aromatici sono dei derivati del benzene con un alto potenziale cancerogeno. Il benzopirene è uno dei più pericolosi per la salute umana. Gli Ipa sono generalmente composti persistenti, caratterizzati da un basso grado di solubilità in acqua e da una elevata capacità di aderire al materiale organico; derivano principalmente dai processi di combustione incompleta dei combustibili fossili, e si ritrovano quindi nei gas di scarico degli autoveicoli e nelle emissioni degli impianti termici. La concentrazione in atmosfera di benzopirene viene considerata un indicatore attendibile del rischio cancerogeno complessivo associato alla presenza in atmosfera di Ipa in aree ad elevata intensità di traffico autoveicolare.

## **LE CIFRE**

### **A Villa San Giovanni valori moltiplicati per mille**

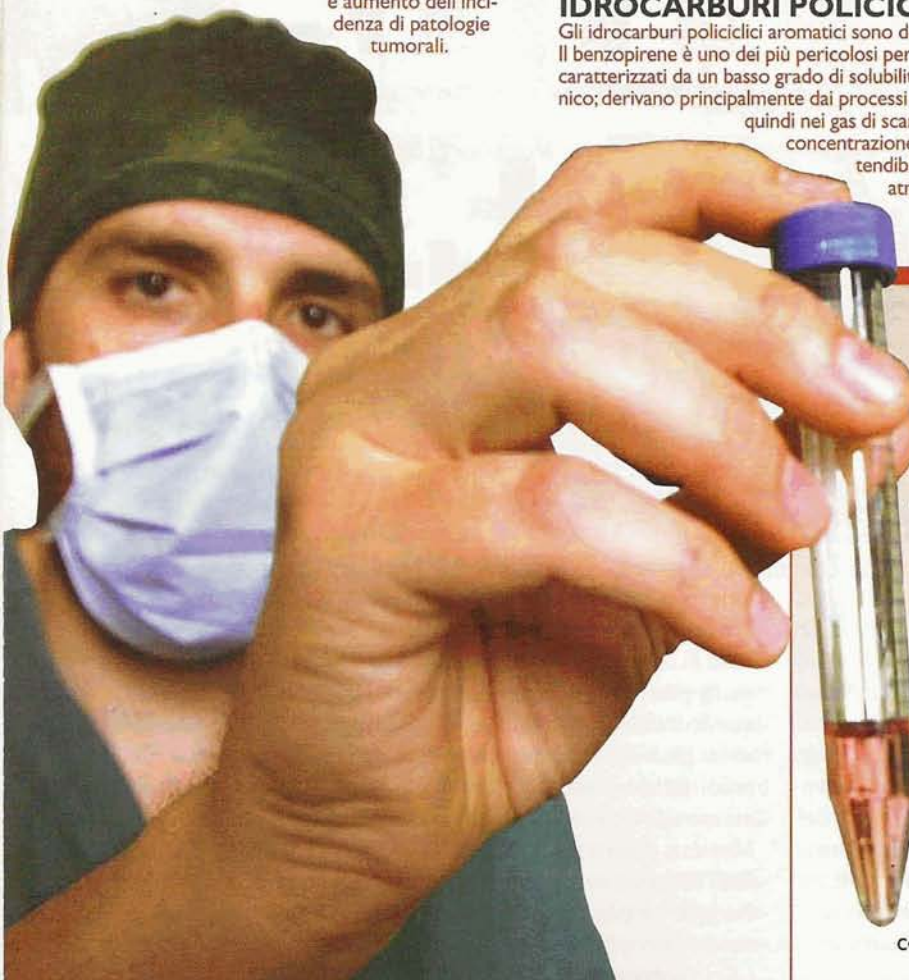
In un quadro ambientale, come quello calabrese, caratterizzato da livelli di inquinamento molto bassi, il caso di Villa San Giovanni spicca per l'assoluta eccezionalità dei dati registrati.

Otto i comuni calabresi monitorati dai ricercatori del progetto Smaurn: nel caso di Villa San Giovanni emergono percentuali di sostanze in-

quinanti di gran lunga superiori a quelle rilevate negli altri centri urbani.

Un dato che stupisce perché superiore anche rispetto a quei comuni, come Crotone, che sono sede di importanti impianti industriali (il petrolchimico) o, come nel caso di Gioia Tauro, di attività suscettibili di rischio ambientale (il porto).

A Gioia Tauro sono state rilevate percentuali di polveri totali sospese, di biossido di zolfo e di biossido di azoto rispettivamente di 60 microgrammi per metro cubo, di 0 mg/mc e





re, il Piano urbano del traffico redatto dall'ufficio tecnico del comune di Villa indica esplicitamente il traffico di attraversamento verso la Sicilia come principale imputato dell'emergenza ambientale.

Le amministrazioni comunali villesi, in passato come oggi, hanno la piena respon-

sabilità di non attuare provvedimenti per bloccare questo disastro ambientale: il Comune non solo non ha ottemperato agli obblighi previsti dalla legge, tra cui la 413/97 che dà ai sindaci il potere di adottare misure specifiche di limitazione della circolazione per esigenze di prevenzione dell'in-

quinamento atmosferico e di tutela della salute, ma non ha nei fatti mai proceduto ad una riorganizzazione dei flussi del traffico. Come mai infatti solo il 20 per cento del traffico totale transita attraverso l'approdo delle Fs direttamente collegato allo svincolo autostradale e la maggior parte



di 16,6 mg/mc, tutte inferiori alla soglia di attenzione.

A Crotone si hanno cifre più preoccupanti con concentrazioni di idrocarburi non metanimici, ossia i prodotti della combustione di benzine e diesel, di 700 mg/mc.

Questo dato è particolarmente allarmante, visto che gli idrocarburi incombusti sono un cocktail di sostanze pericolose tra cui il benzene (il cui grado di cancerogenicità è pari a quello dell'amianto) e gli idrocarburi policiclici aromatici, anch'essi classificati dall'Agenzia internazionale di ricerca sul cancro come sostanze cancerogene.

A Rossano Calabro, dove è

concentrato un notevole numero di piccoli impianti industriali e una centrale elettrica, si ha una condizione ambientale di gran lunga peggiore con 377 mg/mc di biossido di azoto e ben 3730 mg/mc di idrocarburi non metanimici.

Ma se quest'ultimo caso è particolarmente allarmante, i dati di Villa prospettano una situazione da disastro ambientale.

Qui si sono registrati dei valori di biossido di azoto di 41.893 mg/mc (il valore soglia stabilito dalla legge è di 40 mg/mc) di 16.635 mg/mc di biossido di zolfo (sostanza che ad alte concentrazioni può dar luogo a irritazioni delle mucose nasali, bronchiti e malattie polmonari)

e di 598.291 mg/mc per gli idrocarburi non metanimici.

Dei valori, come si vede, enormemente superiori a quelli già preoccupanti di Rossano Calabro, e abbondantemente al di sopra della soglia di allarme stabilita dalla legge.

Le statistiche elaborate dall'Istat indicano un numero di morti notevolmente superiore a quello di altri centri calabresi analoghi per dimensioni e caratteristiche territoriali. Quello che colpisce inoltre non è solo il numero di morti in sé, ma la tendenza di crescita.

Mentre nel caso di Scilla e di Melito Porto Salvo il numero di morti rimane relativamente stabile, per quanto riguarda Vil-

la, invece, si assiste ad una crescita costante.

Nel biennio 1986-88 si sono registrati 48 morti per tumore a Melito e 61 a Villa San Giovanni. Già nel periodo 1992-94 la forbice si allarga con 65 morti a Melito e 98 a Villa. Nel 1997-99 abbiamo invece 61 morti a Melito (quindi un decremento rispetto al '92) e 102 a Villa San Giovanni.

Questi dati confermano la natura di lunga durata dei danni sanitari prodotti dall'inquinamento, per cui la crescita maggiore dei morti si avrà nei prossimi anni, quando sarà ormai difficile trovare un colpevole.

l.r.



del flusso delle vetture passa attraverso gli imbarcaderi privati?

Come mai non è stato preso il provvedimento (eppure le condizioni di inquinamento sono note da anni e presenti anche nei documenti ufficiali del Comune come il più volte citato piano urbano del traffico) di dirottare, per ragioni di emergenza sanitaria, il traffico verso il punto di imbarco delle Fs?

Eppure, già negli anni Novanta, uno studio del Centro nazionale delle ricerche suggeriva la creazione di una soluzione multi-portuale per l'attraversamento dello Stretto.

La diffusione territoriale dei porti, affidando a ognuno di essi una funzione specifica, avrebbe selezionato il traffico distribuendolo su diverse località, invece di canalizzarlo su Villa San Giovanni, anche se "l'effetto imbutto" risulta più redditizio per le compagnie di traghettamento. Se-

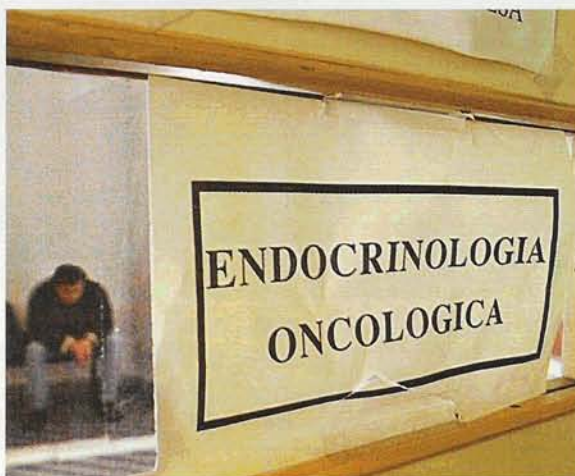
condo il Cnr, il porto di Gioia Tauro poteva diventare un terminale per il trasporto gommatato pesante (i Tir) e quello ferroviario delle merci in collegamento con il porto di Milazzo; a Villa San Giovanni sarebbe rimasto il traghettamento ferroviario di merci e passeggeri e il gommatato leggero, come a Reggio Calabria, da dove sarebbero partiti gli alisca-

fi, entrambi in collegamento con Messina. Oltre a smistare il traffico, e quindi a ridurre i tempi, la differenziazione e l'articolazione dei collegamenti avrebbe consentito di dirottare il traffico merci sul cabotaggio a lunga distanza, cioè sulla navigazione, il metodo più economico e meno inquinante di trasportare merci, rispetto a quello costoso e inquinante che avviene via terra.

Peccato però che, fino ad oggi, non si sia riusciti neanche a far partire l'accordo di programma che, già vecchio di una decina di anni, prevedeva la realizzazione di nuovi imbarcaderi in località meno dannose per la cittadinanza.

Nel frattempo c'è chi propone il ponte sullo Stretto come la soluzione di tutti i mali, mentre uno studio del Cnr lo bolla come la scelta peggiore dal punto di vista ambientale ed economico.

Ma questa è un'altra storia. ■



## L'allarme è già suonato

*Legambiente denuncia: l'inquinamento supera i limiti tutto l'anno*

Vincenzo Colavecchio è uno dei responsabili di Legambiente di Messina, l'associazione che da tempo si batte perché l'amministrazione della città predisponga misure contro l'inquinamento provocato dal passaggio di automobili e Tir provenienti da Villa San Giovanni.

**A Villa San Giovanni si sono registrati valori elevati di sostanze dannose per la salute umana: 598.291 microgrammi per metro cubo di idrocarburi incombusti, 60.000 microgrammi per metro cubo di polveri totali sospese, 39.000 microgrammi per metro cubo di biossido d'azoto. Si può parlare di emergenza inquinamento?**

Ci sono sicuramente alcuni dati allarmanti. Gli ossidi d'azoto sono superiori al valore limite per la media annua imposto per legge, e i valori relativi agli idrocarburi e alle polveri totali sospese appaiono decisamente preoccupanti.

**Quali interventi si sarebbero dovuti predisporre?**

L'unico intervento serio sarebbe stato il trasferimento su altri canali del traffico pesante. È noto infatti che l'attraversamento urbano da parte dei mezzi gommati pesanti condiziona la viabilità, il traffico e la manutenzione stradale, provoca incidenti anche mortali, solleva e tiene in sospensione grandi quantità di polvere e, nelle rampe in salita, determina la presenza tem-

poranea, ma cospicua, di alte concentrazioni di emissioni inquinanti, come ossidi di zolfo e di azoto, monossido di carbonio e idrocarburi incombusti.

**Quindi Messina vive una condizione di emergenza ambientale?**

Diciamo pure che Messina vive una condizione drammatica, dovuta al fatto che l'imbarcadero è posto nel cuore della città e i Tir devono attraversare le vie principali per raggiungerlo. L'introduzione del blocco per fasce orarie, l'unico provvedimento preso finora, non è stato concepito secondo la logica della pausa senza Tir, bensì trasferendo il tragitto dei mezzi pesanti su percorsi alternativi. Questo

ha provocato l'estensione del degrado e dei danni alla città, senza risolvere il problema.

**Quali interventi ha predisposto il comune di Messina?**

Il prefetto, Giosuè Marino, ha ricevuto l'incarico del governo di Commissario per l'emergenza, incarico per realizzare un nuovo approdo per il traghettamento a Tremestieri. Noi ci stiamo battendo da tempo per la realizzazione di questa importante infrastruttura che, essendo posta in prossimità di uno svincolo autostradale, permetterà di evitare l'attraversamento delle città e potrà servire anche per il collegamento, in regime di concorrenza, su rotte più lunghe come Messina-Salerno.

# Il miracolo dei Franza i Berlusconi del Sud

*Dal monopolio dei traghetti alla grande finanza, una dynasty locale*

di Nicola Biondo

«Non puoi raccontare Messina senza parlare dello Stretto e di Reggio Calabria, ma sicuramente non puoi capire nulla di questa città se non conosci la famiglia Franza. Sono loro i Berlusconi del Sud».

La voce è quella di un anziano reporter calabrese, testimone per mezzo secolo di alcuni pezzi di storia, dai primi passi di Sindona come "sensale" dell'esercito alleato nel '45 alla rivolta dei "Boia chi molla" a Reggio nel 1970.

Per oltre trent'anni, i Franza, in società con Amedeo Matacena senior, hanno gestito, praticamente in regime di monopolio, il passaggio di merci e veicoli sullo Stretto. Una santa alleanza all'ombra di forti legami con il mondo della politica e degli affari, legami che contano e che segnano il destino di una città.

Ma ormai tutto sembra dividere le due dinastie: collocazioni politiche, affari, progetti. Quel lungo sodalizio è finito, infatti, in tribunale, alla fine degli anni 90, con accuse molto gravi; nello stesso periodo, la famiglia Matacena è stata accusata (i procedimenti e le indagini sono in corso) di aver avuto stretti rapporti con la mafia calabrese e di aver finanziato la sanguinosa rivolta del Settanta, e i Franza di spregiudicate operazioni di *dumping* per condizionare i diretti concorrenti.

Ma non solo, perché secondo la Procura messinese le società di traghettamento gestite dalla società Franza-Matacena hanno versato nelle casse del racket siculo-calabrese alcuni miliardi. Secondo le indagini, che hanno trovato conforto nella sentenza di condanna per Amedeo Matacena junior (ex parlamentare di Forza Italia) per voto di scambio con la mafia, il sistema monopolistico dei traghetti si sarebbe potuto



Olga Mondello, vedova Franza, è stata nominata da Ciampi Cavaliere del lavoro

espandere all'ombra della protezione fornita dal racket.

## I numeri della scalata

L'impero della famiglia messinese è stato fondato dal commendatore Giuseppe Franza, recentemente scomparso; un capitano d'industria vecchio stampo, molto legato al ministro degli Esteri Gaetano Martino. Dell'imprenditore si è spesso sussurrato che aderisse alla massoneria, ma solo molti anni dopo il suo nome risulterà tra gli iscritti del Centro sociologico italiano, una sorta di massoneria irregolare, scoperta a Palermo alla fine degli anni Ottanta.

Il Gruppo Franza è cresciuto in modo esponenziale negli anni Novanta. Impiega 800 dipendenti e ha un fatturato di circa 78 milioni di euro (per l'anno 2001), opera nel settore alberghiero, turistico, fruizione beni culturali e ambientali, trasporti e costruzioni navali, edilizia e immobiliare, bancario, finanziario e editoriale. Il vero "deus ex machina" della famiglia è la vedova Franza, Olga Mondello, ribattezzata Lady Traghetto, nominata recentemente cavaliere del lavoro.

Fino a pochi anni fa, i Franza erano solo una realtà locale, uno dei tanti potentati economici sconosciuti nei circoli che contano. Poi, in poco tempo, hanno iniziato a scalare i vertici della finanza nazionale fino ad arrivare nel "salotto buono" della grande borghesia imprenditoriale, Mediobanca. Questo miracolo finanziario ha le sue fondamenta nella diversificazione degli investimenti del gruppo, a partire dalla gestione del traffico gommato che attraversa lo stretto, un giro d'affari che ha fruttato nel 2000 oltre trenta milioni di euro.

**Un impero costruito  
con alleanze  
politiche trasversali  
nella Messina  
che aspetta il ponte**



→ Un altro importante ramo del business di famiglia sono gli alberghi e, più in generale, l'industria del turismo. A guidare il settore è la Framon Hotels diretta dal giovane Pietro Franza, oggi a capo di una holding con 18 alberghi, un giro d'affari di 50 milioni di euro e seicento dipendenti. E poi alcune società per la gestione dei beni culturali che offre la gestione chiavi in mano dei musei: le società Tourinternet e Datacom, ad esempio, gestiscono fra gli altri il museo di Reggio Calabria che ospita i Bronzi di Riace. Tutto questo, ma non solo, ha permesso ai Franza di tentare la scalata anche nel calcio con l'acquisto del Messina Calcio, di cui uno dei rampolli di famiglia, Pietro, è il presidente. Quando iniziò quest'ennesima avventura, i Franza furono investiti dalle polemiche. A dirigere la società, infatti, era stato delegato l'imprenditore Emanuele Aliotta, che pochi anni prima aveva diretto un'altra società sportiva con Michelangelo Alfano, ritenuto uno dei referenti storici di Cosa Nostra a Messina. Ma come ogni gruppo che si rispetti, i Franza non potevano non occuparsi di informazione e così hanno rilevato la maggioranza azionaria dell'emittente radiofonica delle città di Messina e Reggio Calabria (Antenna dello Stretto) e, attraverso l'operazione che li ha portati a gestire la società del Messina Calcio, sono entrati in affari con la Ses, la società editoriale proprietaria della *Gazzetta del Sud*, il quoti-

**BRONZI E TRAGHETTI**  
Anche i bronzi di Riace, come la società dei traghetti Tourist, fanno parte del miracolo economico del gruppo Franza. Un esempio di gestione imprenditoriale della cultura pubblica



diano dello Stretto, il cui direttore, Nino Calarco, altra figura storica del potere messinese, è da sempre il presidente della società Ponte sullo Stretto, le cui amicizie bipartisan sono note: da Marco Minniti a Giuliano Amato fino a Francesco Cossiga. Un altro affare che, come quello dei traghetti, vede i Franza agire in regime di monopolio - come ha evidenziato lo studioso Antonio Mazzeo - «grazie alla fitta rete di partecipazioni che legano la società editoriale della *Gazzetta del Sud* a quelle dei quotidiani "cugini" dell'isola, detentori a loro volta della proprietà di quasi tutte le maggiori emittenti televisive siciliane». Oltretutto - segnala ancora Mazzeo - gli azionisti della *Gazzetta del Sud* sono capillarmente

presenti in tutti i consigli editoriali di amministrazione di tutti i quotidiani meridionali, «una forza invadente quasi quanto l'anomalia italiana rappresentata dal gruppo politico-economico di Mediaset». Uno schieramento che è stato già ribattezzato, «fronte del Ponte».

### Una politica trasversale

Se i Matariceni non hanno mai fatto mistero della loro collocazione politica (molto a destra), lo stesso non si può dire per i Franza. Il loro impero è veramente trasversale, come negli investimenti così nella politica. Ai tempi del capostipite Giuseppe, si ricordano, tra gli altri, gli stretti rapporti con Nino Gullotti, potente ras democristiano in Sicilia. Ma il gruppo Franza alle ultime consultazioni politiche, non ha scontentato nessuno: né il socio storico Francantonio Genovese, parlamentare dell'Ars e segretario regionale della Margherita, nipote di Gullotti, né l'altro sodale, il presidente del Messina Calcio, Emanuele Aliotta, fedelissimo di Gianfranco Fini. D'altronde, qualunque sia il presidente del Consiglio in visita a Messina, la signora Mondello è lì, a tracciare la rotta dello sviluppo dello Stretto. Un trasversalismo che Pietro Franza ha spiegato chiaramente: «Lavoriamo bene con chi sa lavorare... ad ogni elezione segnaliamo molti politici, sia di destra che di sinistra, ma solo a chi vota secondo quella ideologia. Mi spiego: se so che un dipendente è vicino ai Ds, segnalo allora quel nominativo che è vicino al nostro gruppo. Dico i Ds, ma potrei tranquillamente rispondere, Forza Italia o Alleanza Nazionale e così via...».

Che sia questo il segreto del suo successo? ■

# Tremestieri sta Stretto ai Franza

*Il nuovo approdo messinese eviterà il passaggio dei Tir in città*

di Elena Di Dio

L'ultimo ricorso al Tar lo ha superato un mese fa. Ma nella sua fase istruttoria, lunga più di sei mesi, ha dovuto affrontare le "ire funeste" degli armatori e degli aspiranti traghettatori. Da un lato i "soliti" Franza del gruppo Tourist, la società di navigazione che in "pool" con Caronte spa gestisce dagli anni 60 l'affare del traghettamento nello Stretto, dall'altro Amedeo Maticena senior, fratello di Elio che gestisce la Caronte e che dal 1998 ha iniziato una dura lotta per la "rottura" degli equilibri imprenditoriali nello Stretto. Sono state loro, le famiglie Franza e Maticena a costituire per il progetto di realizzazione del secondo approdo di Messina, il vero ostacolo. Ma il prefetto di Messina Giosuè Marino, nominato commissario per l'emergenza traghettamento dall'ex ministro Claudio Scajola va dritto per la sua strada ed assegna l'appalto concorso per lo spostamento del traffico gommato dalla rada di San Francesco (feudo incontrastato di Tourist e Caronte, ndr) alla zona di Tremestieri alla Tecnis, società mandataria di un gruppo di imprese costituite da Sacaim e Sigenco. Il nuovo approdo consentirà di dirottare il passaggio di 500mila Tir che ogni anno (duemilioni e cinquecentomila le automobili), attraversano la città di Messina attraverso lo svincolo di Boccetta, il viale con una pendenza del 10 per cento, dove i freni degli autoarticolati arrivano sollecitati da quattro chilometri di discesa sull'auto-

strada. E come una somma di coincidenze straordinarie, il pericolo di questa arteria, è scoppiato virulento in tre anni, fra il 1999 e il 2001, quando la serie degli incidenti si è intensificata. Provocando anche morti. Tanti, troppi, per una città che inaspettatamente si ribella. Scendono in piazza uniti contro il passaggio dei Tir, i militanti di Ordine nuovo e Rifondazione comunista, i sindacati confederali, quelli di base, gli ecologisti e i federati dell'associazione della caccia, i passeggeri con i piccoli appena nati, le donne incinte, i bambini, i politici smascherati, e quelli in veste ufficiale. Si spingono in corteo verso l'area degli approdi gestita dalle due società di traghettamento. Un affare che frutta 100 miliardi di vecchie lire ogni anno. Lì la situazione diventa irrecuperabile. La questura ordina il blocco del corteo. E la rottura della città con le istituzioni si fa insanabile. Fino a che il sindaco, Salvatore Leonardi, si decide a chiedere aiuto al deputato di riferimento in Forza Italia, quel Rocco Crimi che del partito di Berlusconi è segretario. Nel dicembre del

2001, Messina è commissariata. Ma non solo. Adesso il sindaco della città ha chiesto al presidente del Consiglio l'autorizzazione per l'applicazione di un ticket a tutte le auto e i camion che attraversino le arterie cittadine.

Ma quello del secondo approdo è l'ultimo tassello di una guerra che aveva già infranto il sogno imprenditoriale incontrastato delle famiglie Franza e Maticena. Fuori dalla Caronte Shipping dietro una lauta liquidazione, Amedeo Maticena senior comincia a parlare di Elio come di un ex fratello. E lo contrasta in un dumping di richieste incrociate che però all'Autorità portuale di Messina, ente che autorizza le concessioni ai nuovi approdi, non trova sponda. Le richieste di autorizzazione sono tutte, incomprensibilmente, bocciate. Ne sa qualcosa l'Antitrust che condanna i Franza per concorrenza sleale e multa Tourist e Caronte per 4 miliardi di lire. Poco più di un mese fa il Tar del Lazio conferma la sanzione. Ma non è l'unico atto che dimostra la posizione dominante nello Stretto. Lo spiegano anche i

Il porto di Messina



magistrati Sidoti e De Giorgi della Procura di Messina che per la signora Olga Mondello Franza, la presidente di Tourist spa, per il figlio Vincenzo, amministratore delegato, per Antonino Repaci, amministratore della Caronte spa e per Giuseppe Vermiglio, ex presidente dell'Autorità portuale, chiedono al gip il rinvio a giudizio per aver concorso all'esclusione delle società concorrenti nell'affare del traghettamento. L'udienza preliminare è stata fissata per il 7 luglio. ■