

APPELLO CORTEO NAZIONALE NO PONTE DEL 14 MAGGIO A MESSINA"

L'iter della costruzione del Ponte sullo Stretto ha già dilapidato svariate centinaia di milioni di euro; 110 di questi solo nell'ultimo anno per la redazione del progetto definitivo e i sondaggi geognostici che hanno riempito le città di Messina e Villa San Giovanni di trivelle.

Da questa enorme quantità di denaro già spesa gli abitanti dei luoghi interessati dalla grande infrastruttura non hanno ricavato alcun vantaggio. Vantaggio hanno invece ricavato gli studi di progettazione, il General Contractor Eurolink e personaggi come l'Amministratore Delegato della Stretto di Messina S.p.a. Pietro Ciucci che ha ricoperto più di un incarico di commissario. Tra i costi va annoverata anche la cessione di immobili ad Eurolink, senza contropartita significativa, da parte dell'Università di Messina. L'incubatore d'impresa, originariamente destinato a favorire la nascita di attività imprenditoriali di giovani neolaureati, è diventato di fatto centro direzionale per i lavori del Ponte.

Le incognite sull'attuale progetto del Ponte sullo Stretto di Messina sono state ampiamente sottolineate da Remo Calzona, fino a poco tempo fa uno tra i principali progettisti e componente della Commissione A.N.A.S. per il parere sulla grande infrastruttura. In particolare i fenomeni del cosiddetto "galloping" e del "flutter" renderebbero il Ponte a campata unica di 3000 metri fragile e inservibile. Inoltre il Ponte si solleva troppo poco dal mare, rendendo impossibile la navigazione alle più alte navi da crociera.

Il Ponte sullo Stretto è evidentemente opera con pesante impatto sul territorio, come le dimensioni previste (oltre 380 metri le torri, oltre 3 Km il manufatto d'attraversamento) spiegano già da sole. La forte compromissione degli aspetti paesaggistici si somma all'opera di devastazione che i cantieri causerebbero in un'area (la riserva protetta di Capo Peloro) già molto fragile e già colpita da un eccesso di cementificazione. Stesso discorso può essere fatto per la Costa Viola sulla sponda calabrese. I reticoli stradali e ferroviari d'accesso, inoltre, uniti alle discariche previste sulle colline aggraverebbero ancora di più i rischi di dissesto idrogeologico già manifestatisi tragicamente il primo ottobre 2009 ed evidenziatisi con terribile forza il primo marzo di quest'anno.

Ma il Ponte sullo Stretto prima ancora che opera devastante (che si vorrebbe mitigare con risibili iniziative di compensazione) è opera inutile. Soprattutto se confrontata con gli investimenti necessari per la costruzione. Quello che ormai viene definito "il Mostro sullo Stretto" collegherebbe, infatti, due regioni a bassa infrastrutturazione. Da questo punto di vista lo Stretto di Messina non causa un rallentamento significativo nei trasporti. Trasporti, peraltro, che da anni tendono a privilegiare i vettori aereo e navale. E' proprio questa contrazione dei transiti nello Stretto di Messina, inoltre, che ha reso inservibili le previsioni di rientro economico fatte ai tempi del progetto preliminare ed ha, quindi, reso vana ogni aspettativa di interessamento del capitale privato (che non sia mera speculazione) per un'operazione economica che sarebbe evidentemente in perdita.

Le risorse già spese e quelle previste (oltre 6 miliardi di euro) sono, quindi, prevedibilmente, per intero risorse pubbliche. Un tale investimento avrebbe, per

ammissione degli stessi soggetti promotori, un ritorno, in termini occupazionali pari a circa 4500 unità lavorative, un rapporto investimento/occupazione totalmente squilibrato se si pensa che con 250 milioni di euro investiti nella riqualificazione urbana si darebbe lavoro ad oltre 3000 operai, senza parlare di tutte le emergenze della provincia. Un così basso ritorno in termini di occupazione è tipico delle grandi opere come il Ponte sullo Stretto. Inoltre, la carenza sul nostro territorio delle professionalità previste renderebbe molto bassa la creazione di posti di lavoro per manodopera locale (un esempio, per la piazza messinese, è stato rappresentato dai cantieri per i sondaggi geognostici che hanno impegnato 5 messinesi su 125 addetti). A tutto ciò va aggiunto che la prospettiva del Ponte sta già oggi determinando la perdita di oltre mille posti di lavoro nella navigazione.

Si vede bene, quindi, come l'area dello Stretto non tragga alcun vantaggio dalla costruzione del Ponte.

Al Ponte guardano, inoltre, le cosche mafiose siciliane e calabresi che puntano ad intercettare gli investimenti che si riverserebbero nell'area dello Stretto. L'inchiesta "Brooklyn" sul tentativo d'infiltrazione della mafia italo-canadese ha, d'altronde, evidenziato l'interesse di alcuni settori criminali ad entrare nell'affare come soci finanziatori, accreditandosi in tal modo come soggetto di riferimento.

Il Movimento contro il Ponte, che in questi anni ha ripetutamente manifestato portando in piazza decine di migliaia di persone, contrappone a tale prospettiva devastante la proposta di utilizzare le risorse destinate alla grande infrastruttura per la messa in sicurezza sismica e idrogeologica del territorio, il potenziamento dei trasporti pubblici nello Stretto, un piano di riqualificazione urbana a partire dall'edilizia scolastica (tutte opere con saldo occupazionale nettamente superiore a quanto previsto per le grandi opere). Il Movimento chiede, inoltre, che venga soppressa la Stretto di Messina S.p.a. e che le opere vengano programmate attraverso meccanismi di partecipazione democratica (impossibili laddove vigono Legge obiettivo e General Contractor, espressioni di una politica di verticalizzazione delle scelte).

RETE NO PONTE - COMUNITA' DELLO STRETTO

Le alternative al Ponte sullo Stretto sono le infrastrutture di prossimità



*Contro un'opera che unisce speculazione a inutilità
noi reclamiamo l'essenziale, ciò che è bello, ciò che è utile.*

1. La Sicilia e la Calabria sono due regioni a scarsa infrastrutturazione ferroviaria e stradale e avrebbero bisogno d'interventi urgenti per essere adeguate ai bisogni dei cittadini. Le Ferrovie sono in condizioni disastrose. In Sicilia, ad esempio, una gran parte non è elettrificata, poche tratte sono a doppio binario, i tempi di percorrenza (quasi sei ore da Palermo a Siracusa, ad esempio) sono improponibili, il traffico commerciale viaggia a ritmi da tartaruga. L'Autostrada Salerno-Reggio Calabria è l'incompiuta per antonomasia. Alcuni comitati delle località tirreniche chiedono il declassamento della Messina-Palermo a superstrada, tale è lo stato di degrado in cui versa. Il potenziamento della rete ferroviaria e l'ammodernamento di quella viaria risultano, dunque, essere decisamente più efficaci nel miglioramento dei collegamenti rispetto alla realizzazione del Ponte sullo Stretto.
2. Nello Stretto di Messina c'è in atto, da anni ormai, un processo di dismissione del trasporto pubblico, rappresentato bene dalla soppressione di numerosi treni a lunga percorrenza e dalla riduzione del numero di navi utilizzate. Risultato di queste scelte è una contrazione occupazionale. Il Ponte agisce, in questo senso, come un'ipoteca sul futuro. E' prevista, infatti, in caso di prosecuzione dell'iter di costruzione, la perdita di oltre un migliaio di posti di lavoro. Sarebbero, al contrario, necessarie l'implementazione e la modernizzazione della flotta, con l'utilizzo di vettori veloci per i pendolari e un collegamento stabile con l'aeroporto di Reggio Calabria.
3. I cittadini chiedono sicurezza dal rischio idrogeologico. Le frane che hanno causato 37 morti il 1° ottobre 2009 rappresentano l'evento più tragico di una sequenza di episodi calamitosi dello stesso tipo che da anni ormai investono i nostri luoghi. Sotto accusa è un modello di gestione del territorio. Urgono interventi di messa in sicurezza che mettano al riparo dai rischi più immediati. Va detto che questo tipo d'interventi mantiene un saldo occupazionale nettamente superiore a quanto previsto per i cantieri riguardanti la costruzione del Ponte. 4.500 saranno, infatti, gli occupati secondo Eurolink, General Contractor per la progettazione e la realizzazione del Ponte sullo Stretto, nel periodo di massima attività dei cantieri, mentre con soli 40 milioni d'investimenti gli interventi di messa in sicurezza nei paesi colpiti dalle frane vengono occupati oltre 250 addetti.

4. Il recente sisma in Giappone e quello precedente dell'Aquila hanno riportato l'attenzione sul rischio sismico nel nostro territorio, colpito nel corso della sua storia da numerosi terremoti catastrofici. Uno sviluppo urbano caotico, largamente abusivo, condonato e clientelare espone i nostri centri abitati a elevati livelli di pericolo. L'adeguamento degli edifici pubblici, il monitoraggio delle abitazioni, un piano d'informazione dei cittadini e un piano di emergenza adeguato sono provvedimenti improcrastinabili, se si vuole evitare di trovarsi di fronte a tragedie di enormi proporzioni in caso di forte evento sismico.
5. Un recente studio sullo stato di salubrità e sicurezza degli edifici scolastici della provincia di Messina colloca la città dello Stretto all'ottantunesimo posto su ottandue città rilevate. E' fin troppo evidente quanto sia molto più urgente garantire l'incolumità dei nostri figli e dei lavoratori della scuola rispetto allo sperpero di denaro pubblico in un'opera, come il Ponte sullo Stretto, che difficilmente, a causa delle incognite ingegneristiche e finanziarie, vedrà la luce e che, comunque, in caso di apertura dei cantieri, assoggetterebbe la città di Messina al movimento terra.
6. La realizzazione d'impianti industriali nocivi, oggi dismessi, (pensiamo al crotonese, per fare l'esempio di un sito su cui si è riversata l'attenzione di parecchie iniziative di movimento) e l'utilizzo dei nostri mari come cimiteri per le navi dei veleni (pensiamo alle vicende che hanno interessato i mari calabresi) hanno trasformato parte del nostro territorio in discarica e necessitano interventi di bonifica.
7. I trasporti stanno già spontaneamente abbandonando la via terrestre per privilegiare il vettore aereo e quello navale. Da questo punto di vista il rafforzamento dei collegamenti e delle strutture nei porti potrebbe favorire lo sviluppo delle autostrade del mare e, in generale, l'intermodalità, migliorando in tal modo l'efficienza e riducendo l'impatto sull'ambiente.
8. Le città nelle quali viviamo sono luoghi dove stanno progressivamente sparendo i luoghi di socializzazione. In particolare, i quartieri vengono abbandonati spesso al degrado e alla solitudine. Fondamentale risulta oggi invertire il processo ed attivare spazi sociali finalizzati ad offrire la possibilità di creare reti di comunicazione, eventi culturali, attività sportive, ludiche.
9. La facilità di connessione, lo sviluppo e la gratuità delle reti telematiche rappresentano oggi una premessa indispensabile per il futuro un territorio. Piuttosto che un catafalco di cemento e acciaio, che non modifica significativamente la qualità dei collegamenti, risultano elemento essenziale l'accesso democratico alle fonti d'informazione e la possibilità di comunicare secondo standard adeguati.
10. I centri urbani sono sempre più densamente occupati, la cementificazione di ogni spazio a disposizione tende a ridurre sempre più gli spazi dedicati a parchi, giardini e ambienti aperti (indispensabili, peraltro, come centri di raccolta in caso di calamità naturali). Messina è una delle città a minore percentuale di verde cittadino. Scegliere di investire in questo settore significa scegliere un'opzione per il futuro che privilegi la qualità della vita alle speculazioni edilizie.

Il 14 maggio saremo nuovamente in corteo a Messina (concentramento alle ore 16.00 in Piazza Cairoli) non solo per difendere un territorio da un'opera devastante come il Ponte sullo Stretto, ma per garantire un futuro ai luoghi nei quali viviamo. La lista di infrastrutture utili ai cittadini che proponiamo è senz'altro incompleta e il protagonismo sociale potrà individuare ancora nuovi bisogni e nuove necessità. Ciò che, comunque, va sottolineato è che, a fronte di una proposta che mescola speculazione ad inutilità, la nostra richiesta è l'essenziale, ciò che è bello, ciò che è utile.

RETE NO PONTE – Comunità dello Stretto