



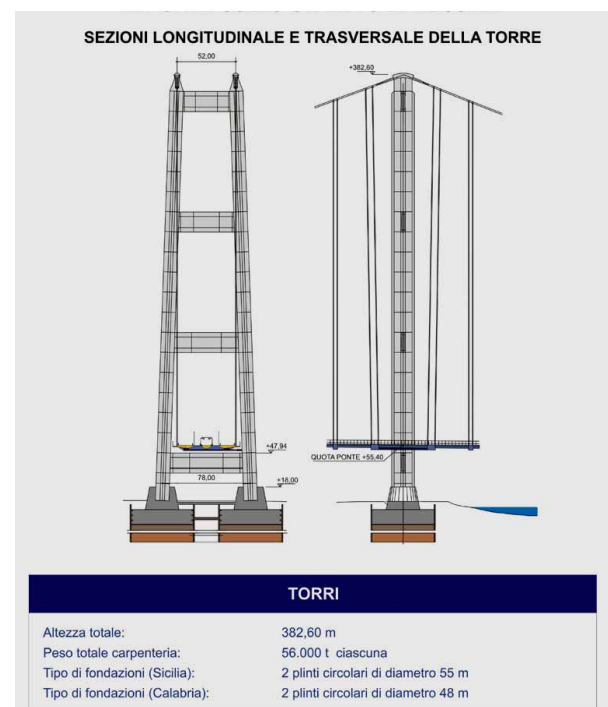
Veduta dello Stretto di Messina con il Ponte.

Più posti con i traghetti che con il Ponte

Gli economisti sono convinti che il grande investimento sul ponte per Stretto di Messina abbia effetti trascurabili sull'occupazione, mentre al contrario, l'alternativa dei servizi di navigazione darebbe risultati migliori.

Nello studio presentato dalla Stretto di Messina S.p.A. non compare un raffronto tra l'occupazione attivata per il Ponte e i posti di lavoro che si prederebbero nella navigazione. Una valutazione che invece l'Advisor ha fatto, mettendo in risalto gli effetti negativi dopo 5 anni d'esercizio: "Il quadro degli effetti occupazionali diretti, nel caso di scenario con Ponte, mette in luce una perdita di posti di lavoro, 1.234 addetti fra i lavoratori di traghettamento, che non viene recuperata, se non parzialmente, perché il Ponte è in grado di generare solo circa 480 posti di lavoro. La perdita netta è, quindi di 764 posti di lavoro". L'Advisor arriva a conclusioni diverse in caso di potenziamento di servizi d'attraversamento multimodale (treni o automezzi più traghetto), che darebbe un incremento occupazionale di circa 1.100 addetti. Sempre secondo l'Advisor saranno impiegati molti tecnici provenienti dal resto del paese e dall'estero. Secondo la società di Calarco e Zamberletti, invece la fase di cantiere attiverà posti nelle costruzioni e nel commercio: però, è difficile credere al loro studio quando prevede folle di turisti amanti

dei grandi Ponti riempire fino a 180 nuovi alberghi sulle coste dello Stretto. Ma quale turista vorrà soggiornare su coste distrutte da almeno 8 anni di cantieri, cave e discariche?





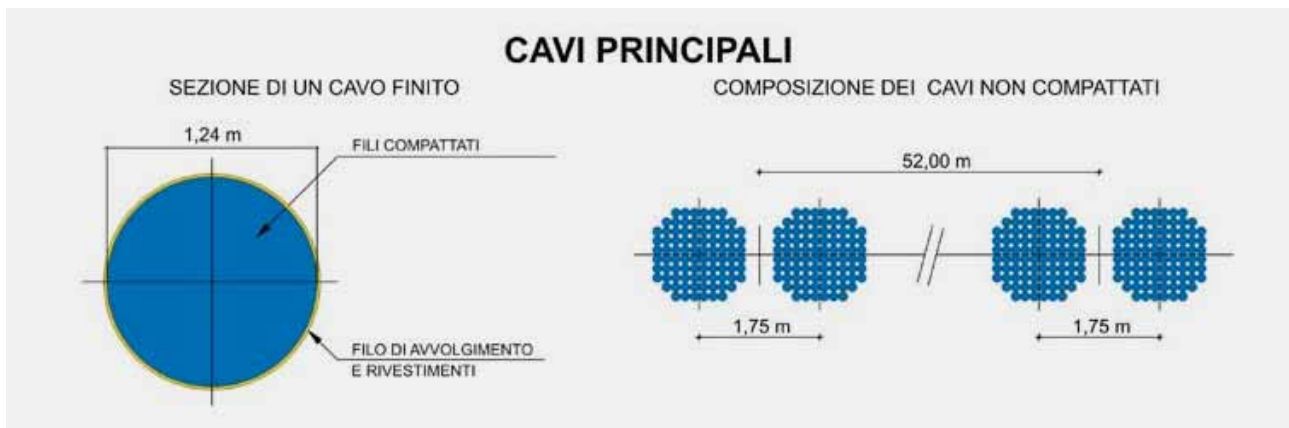
Il Ponte sarà antisismico, Messina e Reggio no.

Attualmente la campata unica più lunga al mondo misura 1.991 metri (ponte Akashi Kaikyo, in Giappone) e non prevede il passaggio ferroviario. La campata unica del Ponte sullo Stretto sarebbe lunga 3.360 (se riusciranno a farlo stare su) e larga 60; dovrebbe resistere a venti e altre sollecitazioni oscillando per 12 metri in orizzontale e 9 in verticale. Il progetto sistema due torri alte quasi 400 metri, più della Tour Eiffel, che sovrastano ogni altro elemento del paesaggio: poggiano su 4 pilastri e sono rette da 4 tiranti, ognuno ancorato con 200mila metri cubi di cemento. Sui 22 ettari di superficie del ponte, a 70 metri d'altezza, potrebbero passare fino a 200 treni e 100.000 veicoli al giorno. Questo gigante, assicura il Governo, non ha piedi d'argilla e potrà resistere a terremoti di magnitudo 7,2 Richter. Se anche fosse vero, la garanzia non coprirebbe la fase di cantiere, almeno di 8 anni. In ogni caso, fa notare Mario Tozzi, il geologo conduttore della trasmissione <<Gaia - Il pianeta che vive>>, "se anche il Ponte rimanesse in piedi dopo un violento terremoto, unirebbe due città devastate e ridotte ad enormi cimiteri, Reggio Calabria e Messina". Si tratta infatti di centri

urbani che presentano un edificio antisismico ogni quattro. "Non sarebbe meglio spendere quei denari nella ristrutturazione e nella messa in sicurezza di quei fabbricati? Non dimentichiamo che dal secolo IX, quelle aree hanno subito perlomeno 13 terremoti di intensità superiore all'VIII grado della scala Mercalli".

Ma il governo non dedica attenzione a quest'aspetto: pur riconoscendo che l'area dello Stretto è geologicamente la più attiva del Mediterraneo centrale, il progetto del Ponte non presenta analisi geologiche e sismiche aggiornate e non indaga le faglie attive. Forse perché una di queste si trova proprio sotto i piloni della Calabria.





Cento errori che pagheremo a vita

Dopo 2 anni di incursioni contro le leggi italiane che tutelano il territorio e l'ambiente, il Governo Berlusconi sta aggirando anche le cautele richieste dall'Unione Europea per costruire grandi opere: il Ponte sullo Stretto sarà il primo progetto sottoposto ad una "Valutazione di impatto ambientale semplificata", come stabilito dalla Legge Obiettivo del ministro Lunardi.

Lo scorso 19 gennaio 2003 la società Stretto di Messina S.p.A. ha presentato un progetto preliminare e uno studio di impatto ambientale per superare l'obbligatoria Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.); le associazioni ambientaliste Italia Nostra, WWF e Legambiente hanno esaminato la documentazione e trovato almeno un centinaio di omissioni e di errori. Così gravi da giustificare la richiesta di "sospensione della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale", in sostanza la bocciatura di questo progetto preliminare. Anche il comune di Villa San Giovanni, ha formalizzato la stessa richiesta. La superficialità dello studio è talmente manifesta che, se i Ministeri dell'Ambiente e Attività Culturali non respingeranno il progetto e il Cipe ne pronuncerà la compatibilità ambientale, vi sarà spazio per infiniti contenziosi legali.

Dopo le banche, l'ultima a rifiutare i fondi per il Ponte è stata una creatura del ministro Tremonti, la società Infrastrutture S.p.A., creata proprio per finanziare le grandi opere. Il suo Presidente, Andrea Monorchio, ha relegato il Ponte fra le priorità d'investimento di quart'ordine, quelle "ad elevata incertezza, bassa redditività".

Per il solo Ponte bisogna considerare almeno 6 miliardi euro. E' da notare che, se al posto del Ponte fosse perfezionato il servizio di navigazione esistente, si spenderebbero "appena" 560 milioni di euro. Fa molto effetto, però, sapere che il Ponte esaurirà i soldi racimolabili dallo Stato e indebiterà il Tesoro per più della metà della somma ancora necessaria (sacrificando così tutte le opere attese per le emergenze meridionali).

Se si apriranno i cantieri del ponte sarà grazie al finanziamento pubblico di una società del ministero del Tesoro, la Fintecna, pronta a versare 2,5 miliardi di euro. Altri soldi pubblici saranno versati dalla Regione Calabria e Sicilia, dall'Anas e dalle FS. Potrebbe bastare, ma c'è dell'altro, perché manca ancora più della metà della cifra occorrente. Soldi che dovrebbero arrivare dai privati, ma senza esporli a rischi: in caso di gestione del Ponte in perdita, lo Stato italiano garantisce il rimborso dei capitali privati alla fine della concessione.

In altre parole, se il contribuente italiano inizia a pagare l'apertura dei cantieri oggi, dovrà poi sostenere le spese di manutenzione del Ponte, e se tutto va secondo i piani, tra 40 anni toccherà ai suoi figli rimborsare i cosiddetti "finanziatori privati".



Accesso calabrese senza il Ponte.

2004, Odissea tra Messina e Reggio Calabria.

Se nel 2004 si avvieranno i lavori per il Ponte sarà l'inizio di un assedio per almeno 8 anni. Il teatro delle operazioni in Calabria è impressionante: cantieri zone d'escavazione e discarica, vie d'accesso e strade di servizio investiranno quasi interamente la parte nord di Villa San Giovanni, di Campo Calabro e Scilla. Durante i lavori queste zone verrebbero sottratte alla fruizione degli abitanti (ma lo studio della Stretto S.p.A. non fornisce informazioni precise su quali edifici saranno abbattuti). Anche chi non sarà costretto, potrebbe scegliere la fuga: per nessuno dei cantieri, infatti, esistono previsioni credibili dell'intensità del rumore, dell'emissione di polveri, dell'inquinamento atmosferico da traffico, del trattamento di materiali pericolosi.

Sulla sponda siciliana i tracciati ferroviari sarebbero quasi interamente sviluppati in galleria, così come l'attraversamento stradale della città: ancora una volta gli impatti vengono trascurati. In una prima fase di almeno 5 anni, il trasporto di materiali avverrà su gomma sovraccaricando la viabilità di Messina: la Strada Panoramica dello Stretto, già semi-paralizzata da maggio a settembre, subirà il flusso di circa 2mila viaggi di camion al giorno.



Accesso calabrese con il Ponte. (simulazione di M. Urbano)

Lo studio della Stretto S.p.A. non analizza l'impatto ambientale di cave e discariche e non considera gli effetti del Ponte su fascia costiera e acque marine; figurarsi se dedica attenzione agli effetti sulla fauna. Agli 11 siti d'interesse Comunitario e alle 2 Zone a Protezione Speciale lo studio non dedica l'obbligatoria Valutazione d'Incidenza.

Il danno più visibile lo subirebbe il paesaggio: la rete formata dai cavi verticali del Ponte, estesa per oltre un milione di metri quadrati, stenderebbe una smisurata paratia a bloccare lo sguardo. E le torri dominerebbero ogni altro rilievo visibile da quasi 400 metri d'altezza.



Sponda siciliana con il Ponte. (M.Urbano)



Il Ponte come apparirebbe nella realtà. (simulazione di M.Urbano)



Il Ponte come apparirebbe secondo le simulazioni della Stretto S.p.A. (da notare che sembra quasi trasparente).

Dai cantieri si salvi chi può.

Convivere con un cantiere alimentato da centinaia di mezzi pesanti al giorno, per un lungo periodo, aumenta il rischio di incidenti e dei danni alla salute per le emissioni inquinanti e sonore.

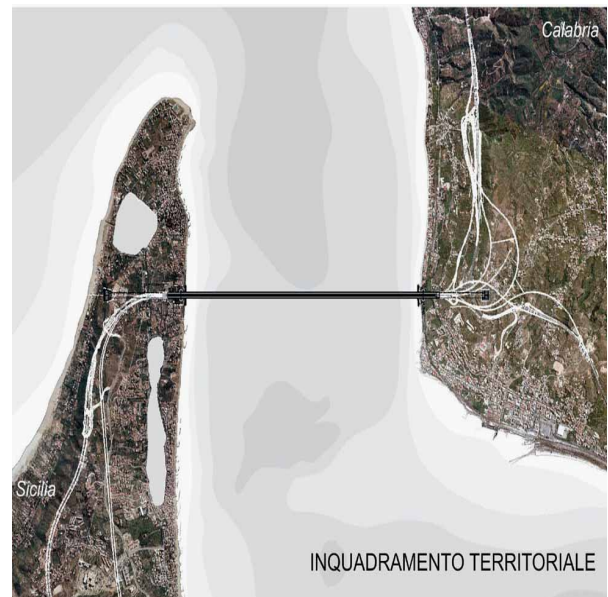
Gli effetti a lungo termine dell'inquinamento dell'aria possono portare a: bronchiti croniche, enfisemi, asma bronchiali, patologie cardiovascolari e tumori. I bambini che vivono vicino a strade trafficate sono esposti al 50% di rischi in più di ammalarsi.

La popolazione esposta a livelli di rumore troppo alti (oltre 65 decibel su 24 ore) è costantemente aumentata dal 1980 al 1990 (dal 15% al 26%), evidenziando l'aumento di disturbi psicosomatici prima e organici poi, con danni particolari al sistema nervoso e a quello circolatorio. Questo è il sovrapprezzo chiesto ai cittadini italiani che abitano sui bordi delle Stretto, per un Ponte che non serve.

Il territorio che non c'è

C'è qualcosa che non va anche nell'inquadramento paesistico e urbanistico in cui s'inseriscono il Ponte e le opere complementari. E' mai possibile che i progettisti dell'infrastruttura si scordino della pianificazione esistente sulle due sponde? E' proprio così: nella documentazione presentata da Stretto di Messina S.p.A. non si tiene conto dei vincoli esistenti in Calabria per i comuni di Scilla, Villa San Giovanni e Campo Calabro.

E le cose sulla costa siciliana non sembrano andare meglio. Il progetto non tiene in considerazione il nuovo piano Regolatore di Messina. Anche l'Inquadramento Territoriale Urbanistico è ampiamente lacunoso e addirittura dimentica qualsiasi riferimento, ad esempio, alle linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale.



Inquadramento territoriale del Ponte sullo Stretto, le linee bianche rappresentano i futuri passaggi stradali e ferroviari nonché i passaggi in galleria.

Il ponte impedirà di fare le opere che servono al Sud.

La spesa per ponte esaurirà le risorse disponibili per rendere normali gli spostamenti da e per il mezzogiorno, dopo 30 anni di studi e 100 milioni di euro spesi, il nuovo progetto non collega il Ponte alla Ferrovia sul lato calabrese. Spetta alle FS pensarci e pagarne i costi, dicono i progettisti: è vero invece che le gallerie sotto l'Appennino calabro farebbero lievitare il conto finale ben oltre i 6 miliardi di euro annunciati.

Altra vana promessa del governo è il treno ad Alta Velocità fino a Reggio Calabria: la nuova linea, infatti, non ha finanziamenti speciali da parte del Governo, né si trova nei piani delle Ferrovie, che in ogni caso non hanno i 15 miliardi di euro necessari. Intanto in Sicilia la velocità commerciale sulla rete ferroviaria è ancora di 24 km/h, solo la metà delle tratte è elettrificata e solo 105 chilometri sono a doppio binario.

Fatti i conti la spesa pubblica per il Ponte sacrificherà opere ben più importanti e urgenti.

Ferrovie: dal potenziamento e collegamento della rete tirrenica con Taranto e Bari, al potenziamento dei collegamenti tra Catania, Messina e Palermo, all'adeguamento di linee vecchissime come la Palermo-Agrigento e la Ragusa-Catania.

Portuali: il rafforzamento dei collegamenti e delle strutture nelle aree portuali di Messina, Palermo, Trapani, Catania, Villa San Giovanni, Gioia Tauro e Taranto.

Stradali: all'adeguamento della statale Jonica, ai collegamenti alla A3 in Calabria; dal completamento della Palermo-Messina, all'adeguamento dei collegamenti tra Catania, Siracusa e Gela.

Il paesaggio violato

Torri alte quasi 400 metri, con fondazioni profonde 50, per un piano stradale a schiena



d'asino sciancato: alto 62 metri sul mare in Calabria, si eleva fino a 76 al centro e ripiomba a 51 metri sul mare in Sicilia. La struttura aerea del Ponte violenta lo stretto. Un segno forte tra Cannitello, in Calabria e Ganzirri, nell'estrema punta nord est della Sicilia, che calpesta con le sue imponenti strutture una delle ultime zone umide dell'area siciliana.



L'Area di Ganzirri con il Ponte. (M.Urbano)



L'area di Ganzirri come si presenta oggi senza il Ponte.

Con la costruzione del Ponte l'area dello stretto verrebbe trasformata in una duplice baia, facendo perdere alla zona le sue caratteristiche peculiari e cancellando la sua storia.

A nulla servirebbero i *make up* paesaggistici: il grigio impatto di chilometri di autostrade, svincoli, parcheggi, gallerie e ponti muterebbe in maniera radicale la già fragile fisionomia delle coste.



L'area calabrese senza il Ponte.



Come si presenterà l'area calabrese con il Ponte. (M.Urbano)



Veduta di Cannitello (Calabria).

Attentato alla memoria.

Con il ponte e le opere connesse si rischia di cancellare la memoria. Gli studi presentati da Stretto di Messina S.p.A. sono basati esclusivamente sulla letteratura, senza alcuna ricerca sul campo.

Sulla costa Calabrese si ricorda l'importanza delle testimonianze ancora inesplorate, pre e protostoriche e la rilevanza della colonia calcifica di Rhegion, area ancora poco nota dove non sono state ad oggi compiute indagini sistematiche ed estensive.



Moneta ritrovata nella ancora poco esplorata zona della colonia di Rhegion.

Sul versante siciliano la situazione è ancora più complessa per l'ampiezza e la ricchezza delle testimonianze archeologiche della Sicilia orientale, dal periodo preistorico a quello medievale, che sarebbero nascoste nelle zone a maggior rischio di sbancamento.

Non c'è posto per chi vola.

Per gli uccelli vietato atterrare. Le carte della Stretto di Messina S.p.A. portano numerose carenze e lacune in tema di flora e fauna della zona dello Stretto: quella sugli uccelli appare particolarmente grave perché ci troviamo su una delle tre rotte migratorie più importanti per i volatili di tutta l'Europa, del nord-Africa e dell'Asia occidentale e perché si va ad incidere pesantemente con il cemento e l'asfalto su di un territorio dove ci sono due IBA (Important Bird Areas) . Non viene compiuta la giusta valutazione che il cantiere di Ganzirri può provocare sulla Laguna di Capo Peloro, luogo ideale di sosta e ristoro dei migratori.

Nessun'attenzione viene dedicata alla migrazione autunnale, nonché a quella primaverile, e alle decine di milioni di rapaci in transito che verrebbero disturbati, in particolare nel periodo autunnale, dalle strutture aeree del ponte.



Falco Pecchiaiolo una delle specie che si ristora durante la migrazione nella Laguna di Capo Peloro.

Anche in acqua non c'è pace.

C'era da scommetterci: la Stretto di Messina S.p.A. non ha valutato quali effetti può produrre una struttura imponente come il Ponte, che proietta la sua ombra di giorno ed è acceso come un albero di Natale la notte, sui pesci e sui cetacei che popolano in gran quantità l'area dello Stretto.

L'ombra della struttura espone al disorientamento i grandi pesci pelagici, abituati a considerare lo Stretto una delle principali direttrici di migrazione. Tonni Alunghe, Palamite, Aguglie Imperiali potrebbero non sopportare questa pesante interferenza ed essere spinti a cambiare comportamenti e rotte, con gravi danni per la pesca, di cui si stima una perdita del 40% entro cinque anni.



Uno dei tanti pescatori della zona dello Stretto di Messina.

Ancora più sensibili alle ombre sono le diverse specie di cetacei che popolano quest'area e che rischiano di non superare il trauma.

Anche l'illuminazione notturna sarà fonte di disturbi per la fauna: si rischia di alterare irrimediabilmente i movimenti verticali delle specie abissali.



Pesce Porco, una delle specie abissali a rischio.



Laminaria, una delle 327 specie di alghe presenti solo nella zona dello Stretto. Anch'essa a rischio!

Chi paga il Ponte? Lo Stato!

Il Presidente del Consiglio ha annunciato che: "Il Ponte sarà realizzato senza contributi dello Stato".

A conclusioni diverse era giunta all'inizio del 2001 la *Pricerwaterhouse-Coopers*, l'Advisor internazionale di valutazione, che in un approfondito studio afferma: il Ponte non modificherebbe le tendenze del traffico e, comunque, il suo utilizzo stradale rimarrebbe molto modesto. Facile, quindi, prevedere il disinteresse degli investitori privati, e di conseguenza oneri a carico dello Stato.

Per sostenere che l'opera si pagherà da sola è stato allora necessario imbellettare i dati dell'Advisor: il progetto che la Stretto S.p.A. ha recentemente presentato, infatti, aumenta dal 25% al 60% le stime del traffico che passerà sul Ponte e pagherà il pedaggio.

E' facile dimostrare il contrario: statistiche alla mano, i passaggi sullo Stretto diminuiscono da molti anni (-6% le auto e -8% gli autotreni dal 1991 al 1999) mentre

aumentano i passeggeri via aerea e le merci via mare (+45% e +110% dal 1995 al 1999).

Lo stesso Ministero dei Trasporti, ha affermato che il traffico aereo e quello navale cresceranno più di quello stradale.

Del resto non matura profitti neanche il Golden Gate, che registra ogni anno un deficit di 51 milioni di dollari, per una struttura che è un terzo di quella del ponte sullo Stretto, con passaggi 6 volte superiori a quelli ipotizzati da noi e un pedaggio inferiore (circa 10 euro a San Francisco, a fronte dei 15 previsti da Villa San Giovanni a Messina).

Il Ponte poi non sarebbe una valida alternativa per il traffico locale, e resta solo una possibilità per il traffico a lunga distanza, che con gli aerei e le navi, può però evitare l'odissea stradale e ferroviaria ben nota a chi conosce la Sicilia.

Va poi considerata la concorrenza dei traghetti (già causa di crisi finanziaria per il Tunnel sotto la Manica e il ponte sull'Oresund, tra Malmo e Copenhagen) sicuramente preferiti per gli spostamenti locali e temibili concorrenti per il trasporto merci. Con solo 6/8 nuove navi traghetto, in collegamento con i principali porti italiani, si toglierebbero dalle strade 240.000 TIR l'anno entro il 2004 e 600.000 entro il 2010.

Una concorrenza sgradita ai fautori del ponte, tanto che la commissione Fontana – istituita dal Ministero delle Infrastrutture – ha previsto pesanti limitazioni per i traghetti allo scopo di non intaccare i guadagni del Ponte.

In altre parole, si scoraggerebbe il trasporto navale delle merci per assicurare pedaggi al Ponte e alla A3 Salerno-Reggio Calabria, gettando al vento i 40mila miliardi spesi per i porti dell'area.



La zona portuale di Messina.

“La mafia è interessata al ponte sullo Stretto”.

“Se la mafia è capace di costruire il Ponte, ben venga la mafia”. (Battuta sarcastica, fatta da Nino Calarco direttore della Gazzetta del Sud e Presidente onorario della Stretto di Messina S.p.A., in occasione della trasmissione Sciuscià del 30 gennaio 2001).

La mafia è interessata alla realizzazione del Ponte sullo Stretto. Lo dichiara senza mezzi termini il procuratore nazionale antimafia Pierluigi Vigna a Messina, dove nel novembre 2002 è stato creato un “pool” che dovrà vigilare sugli appalti del Ponte. “Sappiamo da indagini della DIA che Cosa Nostra e la ‘ndrangheta calabrese si sono già mosse per mettere le mani sulle commesse e sull’acquisizione dei terreni interessati dal progetto”.



Il Procuratore antimafia Pierluigi Vigna.

Mafia ed appalti. Un connubio non nuovo che le istituzioni non dovrebbero sottovalutare. Pur dopo le affermazioni di Vigna, infatti il Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi ha dichiarato che il Ponte sarà realizzato e contribuirà a sconfiggere la mafia: “E’ opinione di molti esperti che la mafia in Sicilia potrà essere debellata quando finalmente sarà abbattuto il diaframma che separa la Sicilia dallo Stivale”. (forse il nostro Presidente crede che siamo nel Medioevo e andiamo tutti ancora a caval d’asino? Ndr).



Il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi.

Poiché la Mafia sarà messa fuori combattimento dal Ponte, intanto i cantieri dovranno solo guardarsi dalla 'ndrangheta come si legge nella relazione di fine 2000 di spesa delle amministrazioni locali. Al quale dedica un preciso passaggio il rapporto DIA sulle indagini svolte nel 2001: "l'entità degli interessi per la costruzione del Ponte e la particolarità dell'opera, sono tali possibile un'intesa tra le famiglie reggine e Cosa Nostra, in vista di una gestione non conflittuale delle opportunità di profitto che ne deriveranno".

Non tranquillizza sapere che, di fronte al minaccioso interessamento della criminalità organizzata, la Regione Calabria si presenta inerme: per ingannare il Presidente della Regione è bastato un curriculum falso di un finto avvocato, subito nominato Assessore all'Urbanistica e incaricato di gestire miliardi di euro e opere importanti.



Lungomare e litorale della zona Due Torri.



Lungomare e litorale della zona Due Torri con il Ponte. (M.Urbano)

della Direzione Investigativa Antimafia, le principali cosche calabresi si sono riappacificcate per aggredire le enormi capacità



Area di Ganzirri, Capo Peloro.

L'obiettivo della criminalità, spiega la DIA, sta nel sottrarre risorse investite nella grande opera: determinando un'esecuzione di qualità inferiore al previsto e la necessità di ulteriori finanziamenti.

Un serio danno economico, ma anche una minaccia all'incolumità degli operai e degli utenti.

Alle perplessità degli esperti sulla fattibilità di un'opera tecnicamente mai realizzata prima, si aggiunge infatti il timore – come già riscontrato dall'inchiesta per i lavori dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria - a trovare la complicità di chi nei laboratori verifica l'idoneità dei materiali.



Area di Ganzirri, Capo Peloro con il Ponte. (M. Urbano)

U PUNTI SUPRA O STRITTU

- Compari, comu stati chi si dici?
- Chi v'haju a diri, grazi non c'è mali,
inzemi nto viali cu l'amici,
du' passi e na sgaggiata a lu giornali
- Compari a propositu u liggistu
L'articulu d'u ponti? Un fruttumistu !
- Picchè non vi convinci, chi c'è scrittu ?
 - I soliti discussi munzignari;
paroli, paruluni ò sturtu, ò drittu...
Nni pigghiunu in giru pi campari.
U ponti supra u strittu è utopia.
Non lu faranno mai sintiti a mia.
 - Ma siti u solitu zzauddu,
liggiti e chi liggiti Topolinu?
Sempri antiquatu e pi niente finu.
- U ponti supra ò strittu è cosa fatta...
Ah u staiu vidennu i plastica e di carta.
- chi c'entra, chistu è u plasticu 'nprugettu
E quantu prima lu sarà approvatu;
i piccioli ci sunnu, l'ho già lettu.
Sunnu stanziati, è Liggi di lu Statu.
Sì! Tistiati poi vi nn'accuggiti...
E chista è l'ura m'à finiti.
- Nzù, n'à finisciu siti testa dura;
e ponti non nni fannu mi sintiti?
S'avissi a cridiri 'e giornali a st'ura sariumu ricchi.
Chicchiri sunnu, "bolle di sapone"...
E v'ù dimustru cu chista lezione.