



[www.excursus.org](http://www.excursus.org)

Direttore responsabile: **Luigi Grisolia**

## **RUBRICA IL PUNTO** **Speciale "No Ponte" - n. 6 Gennaio 2010**

**Un'opera inutile, costosa e nociva che rovinerà uno dei posti più belli d'Italia**

*di Giuseppe Licandro*

**Sette motivi per non fare il Ponte in un libro stampato da Sicilia Punto L / [terrelibere.org](http://terrelibere.org)**



Il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina – in verità non ancora approvato nella sua versione definitiva – prevede la costruzione di una struttura a campata unica, lunga 3.360 metri e larga 60, che poggerà su due torri alte 382,60 metri, ciascuna delle quali, a sua volta, costituita da due piloni del diametro di circa 50 metri.

È legittimo chiedersi se si tratta dell'*ottava meraviglia del mondo* o, piuttosto, di un "mostro", al cui cospetto impallidiscono persino i mitici Scilla e Cariddi...

Del secondo avviso è il libro di Antonello Mangano e Antonio Mazzeo *Il mostro sullo Stretto. Sette ottimi motivi per non costruire il Ponte* (Sicilia Punto L / [terrelibere.org](http://terrelibere.org), pp. 104, € 5,80), utile per capire le sette principali ragioni di chi si oppone al faraonico progetto (che andremo di seguito a enucleare).

### **«1. IL CLUB DEL CEMENTO»**

Bandita dalla Società Stretto di Messina (che ha in concessione il transito fra Calabria e Sicilia), la gara d'appalto per il *General Contractor* – il gruppo di imprese cui viene assegnata la gestione di un'opera pubblica – è stata vinta nell'ottobre del 2005 dalla cordata di aziende guidata dalla Impregilo di Sesto San Giovanni, di cui fanno parte la spagnola Sacyr, la Società Italiana per Condotte d'Acqua, la giapponese IHI Corporation,

l'Acì Scpa - Consorzio Stabile e la Cooperativa Muratori e Cementisti di Ravenna (quest'ultima inserita nel mondo delle "cooperative rosse").

Come spiegano Mangano e Mazzeo, «Impregilo è un colosso italiano delle costruzioni nato dalla fusione di grandi aziende di riferimento del gruppo Fiat Agnelli (Cogefar, Impresit e Lodigiani)», tra i cui azionisti ci sono, tra gli altri, le Assicurazioni Generali e la Igli (una multisocietà formata dalla Argofin del gruppo Gavio, da Autostrade per l'Italia del gruppo Benetton e dalla Immobiliare Lombarda del gruppo Ligresti).

Si è imposta, in sostanza, la «maxi lobby» che da tempo progetta e gestisce le grandi opere pubbliche in Italia (ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, Passante di Mestre, Sistema Mose a Venezia, Tav, ecc.).

Con buona pace di chi crede che finora si sia operato in maniera trasparente, gli autori denunciano che la gara con cui è stato assegnato l'appalto al *General Contractor* – per circa 4,4 miliardi di euro – risulta piena di "anomalie": «un improvviso ribasso d'asta di 500 milioni di euro, una controversia penale che impegnerebbe le istituzioni alla prosecuzione dei lavori, ed infine la misteriosa defezione delle grandi imprese estere».

## **«2. IMPATTO SOCIALE»**

La costruzione del Ponte metterebbe in azione, oltre all'apertura di immensi cantieri, anche espropri di terreni, escavazioni, subappalti e consulenze varie, con «un impatto sociale di proporzioni incalcolabili in un'area socialmente disgregata».

I lavori per la realizzazione dei cantieri comporteranno che «parti rilevanti dei territori di Messina, Villa San Giovanni, Scilla e Campo Calabro saranno sottratte alla fruizione sociale degli abitanti», con trasferimenti "forzati" di migliaia di persone dalle proprie dimore. La cantierizzazione, con i problemi di inquinamento connessi, «produrrà inevitabilmente gravi impatti sulla salute della popolazione».

Il territorio ne uscirà completamente trasformato: Mangano e Mazzeo prevedono sopra la costa di Scilla «lo sfondamento di una montagna per una galleria di 3,3 Km», la scomparsa di una parte della zona Nord di Messina (dove sarà installato il blocco di ancoraggio dei cavi di acciaio di sostegno del Ponte), lo scempio del centro storico della città peloritana (dove «sbucherà la galleria del nuovo tracciato ferroviario»), la creazione di grandi discariche per i materiali di scarto sia lungo il litorale messinese che nel Reggino.

Per non parlare, poi, delle complicazioni nella viabilità provocate dalla presenza di un numero elevato di camion adibiti al trasporto dei materiali di riporto (si prevedono circa

2.000 tir al giorno!) che, insieme agli ostacoli alla circolazione rappresentati dai cantieri, finirà per determinare «la completa congestione del traffico urbano di Messina».

### **«3. LA MAFIA»**

La parte del leone nella gestione delle attività economiche connesse alla costruzione del Ponte la faranno certamente le organizzazioni criminali, che già da tempo controllano l'economia nell'Area dello Stretto. Un'indagine del Centro Studi "Nomos" del Gruppo "Abele" di Torino ha stabilito, infatti, che «circa il 40 per cento delle opere potrebbe teoricamente alimentare i circuiti mafiosi». C'è il rischio d'infiltrazioni attraverso i subappalti, pericolo che aumenta in previsione dei lavori per i raccordi stradali e ferroviari e della gestione dei servizi necessari ai cantieri (dalle forniture di cemento al *catering* e agli alloggi per gli operai). Per non dire, ancora, delle «operazioni di compravendita dei terreni limitrofi alla zona prescelta per i lavori».

Ma c'è di più. Secondo quanto emerso dalle indagini della Direzione Distrettuale Antimafia di Roma, c'è stato addirittura il tentativo di Cosa nostra di intervenire direttamente nella gestione del progetto. In particolare, la Dda di Roma, sulla base di numerose intercettazioni telefoniche, ha aperto nel 2004 un'inchiesta giudiziaria (denominata "Operazione Brooklyn"), sospettando che la mafia italo-americana abbia tentato di «riciclare 5 miliardi di euro provenienti dal traffico di droga nella realizzazione del Ponte».

Nel 2005 i magistrati di Roma hanno rinviato a giudizio vari personaggi, tra cui il boss italo-canadese Vito Rizzuto e l'imprenditore Giuseppe Zappia, capo di una cordata che ha partecipato alla gara preliminare per la scelta del *General Contractor* (che è stata comunque esclusa, perché «non in possesso dei requisiti richiesti»). Il processo di primo grado, iniziato presso il Tribunale di Roma nel marzo del 2006, è ancora in corso.

### **«4. LA DISECONOMIA»**

Per tentare di ammortizzare le ingenti spese sarà introdotto un pedaggio molto elevato per l'attraversamento del Ponte. Ciononostante, Mangano e Mazzeo prevedono che «saranno impossibili il rientro delle esposizioni finanziarie, l'ammortamento dell'investimento e la remunerazione del capitale investito». Bisogna, infatti, considerare la concorrenza delle compagnie aeree *low cost* che hanno intensificato i voli a prezzi bassi dal Continente verso la Sicilia, soppiantando altre modalità di viaggio. Ed è facile prevedere che nel futuro «la domanda di trasporto via terra subirà ulteriori rallentamenti».

Si va incontro, perciò, a un vero disastro economico! Resta da capire chi pagherà i costi dell'intera operazione: fallita l'ipotesi di investimenti da parte dei privati, secondo quanto sostenuto dagli autori, «a pagare [...] sarà pertanto lo Stato attraverso la capitalizzazione della Stretto di Messina». C'è, quindi, il concreto pericolo che la struttura resti incompiuta, se, come spesso succede nel Belpaese, verranno meno i fondi pubblici.

#### **«5. IMPATTO OCCUPAZIONALE»**

La ricaduta occupazionale dei cantieri del Ponte sarà limitata alla durata dei lavori, che nella relazione dell'*Advisor* sono stati stimati in 9 anni. In un periodo più lungo, invece, si rischia la riduzione dell'occupazione nell'Area dello Stretto, perché ci sarà – come ammette lo stesso *Advisor* – «la diminuzione degli addetti occupati nelle attività direttamente legate ai servizi di traghetto (circa 1.240 addetti), solo parzialmente compensato dall'aumento dell'occupazione per la gestione e manutenzione del Ponte (circa 480 addetti)». Se si puntasse, invece, al potenziamento dei servizi di traghettamento – oggi davvero scadenti, soprattutto sulla tratta Reggio-Messina – ci potrebbe essere un aumento stabile dei lavoratori marittimi di circa 320 unità.

Il Ponte non contribuirà neppure a stimolare lo sviluppo di attività produttive parallele, perché mancano progetti adeguati per la crescita economica complessiva del territorio.

Quindi, come sottolineano Mangano e Mazzeo, «il rischio, ancora una volta, è di dar vita ad una cattedrale nel deserto, insostenibile dal punto di vista finanziario e ambientale».

Né il Ponte ridurrà di molto i tempi di attraversamento: infatti, secondo quanto stabilito nel 2004 dalla Commissione di Studio sulla Sostenibilità Ambientale e Sociale del Comune di Messina, «l'aggravio di percorrenza legato all'utilizzo del Ponte da parte delle autovetture sarebbe di oltre 20 km». Ciò significa che i tempi di transito si ridurranno, rispetto al traghettamento, solo di 10 minuti, vento forte permettendo...

#### **«6. L'IMPATTO AMBIENTALE»**

Il Ponte modificherà «uno dei paesaggi e degli ecosistemi marini e costieri più importanti del Mediterraneo», per una serie di ragioni che sono state ben evidenziate da Alberto Ziparo nel volume collettivo *Il ponte insostenibile* (Alinea Editrice). Riprendendo le sue tesi, Mangano e Mazzeo denunciano che lo Stretto di Messina subirà profonde metamorfosi, quali: «a) la modificazione della scena dell'insieme dell'Area; b) la trasformazione della geografia e della orografia dei luoghi; c) la modificazione del paesaggio dei versanti; d) la

nuova percezione dello Stretto e l'impatto soggettivo (emotivo e psicologico) e collettivo (socio-culturale) sulle popolazioni interessate».

Aree protette come la laguna di Capo Peloro in Sicilia o la Costa Viola in Calabria saranno «danneggiate, alterate o distrutte», con inevitabili conseguenze anche sulle rotte migratorie di oltre 300 specie di uccelli che annualmente attraversano lo Stretto.

Tra gli altri effetti ambientali, Mangano e Mazzeo citano i danni ai giacimenti archeologici, l'alterazione dei fondali marini e le minacce alle specie ittiche, soprattutto a quelle che transitano periodicamente (balenottere, capodogli, delfini, pescespada, tonni, ecc.), su cui graverà l'effetto «FAD» (*Fish Aggregation Device*) provocato dall'ombra del Ponte.

Ma, soprattutto, gli autori parlano del grave rischio sismico che incombe sullo Stretto, ricordando che il Ponte è progettato per resistere a un terremoto «con massima magnitudo stimata di 7,1 della scala Richter». Purtroppo, però, nella storia mondiale sono già avvenuti terremoti che hanno raggiunto intensità ben maggiori!

## **«7. I MILITARI»**

Come per altro già denunciato dai movimenti pacifisti, «l'eventuale realizzazione del Ponte di Messina genererà una vera e propria rivoluzione dell'assetto militare delle forze armate del Mezzogiorno». Di fronte ai pericoli terroristici – possibili attacchi aerei, navali o addirittura missilistici – dovrà necessariamente essere militarizzata l'intera area calabro-sicula, con l'adozione di drastiche misure di sicurezza che, secondo gli autori, potrebbero comportare «l'installazione di sistemi di missili terra-aria tra Scilla e Cariddi, l'utilizzo degli scali “civili” di Reggio Calabria e Lamezia Terme per il rischiarimento di caccia intercettatori e bombardieri, l'ennesimo potenziamento di Sigonella e dei porti militari di Messina ed Augusta, la “cessione” alla Nato del porto di Gioia Tauro (già in atto), la predisposizione di una “cintura navale” nel Basso Tirreno e nello Jonio».

Insomma, si prevede uno scenario piuttosto torbido, anche perché risulta che talune delle imprese del *General Contractor* sono in affari con gli apparati militari (quelle impegnate, ad esempio, nella ristrutturazione di alcune basi della Nato).

Non a caso, quindi, Mangano e Mazzeo sostengono che sono «le società e gli uomini del Ponte ad incrociare le loro vicende personali con i teatri militari di mezzo mondo».

## **La Rete “No Ponte”**

Sembra che fra breve avranno inizio i primi lavori relativi alla costruzione della mastodontica opera, con la cosiddetta “variante di Cannitello”, un piano d'interramento

della linea ferroviaria che, in seguito a una delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, è finita tra le opere gestite dalla Società Stretto di Messina. Molti sono del parere che il Ponte non verrà mai completato, ma si procederà ugualmente – come ha scritto Giuseppe Baldessarro su *il Quotidiano della Calabria* – «a scavare e sbancare sulle due sponde, scaricare cemento ovunque e rastrellare quanto più soldi possibile». È soprattutto per questo motivo che, dopo alcuni anni di stasi, è ripartito il movimento di lotta contro il faraonico progetto, ricompattatosi attorno alla Rete “No Ponte”. Nel corso del 2009 si sono svolte tre manifestazioni nazionali, che hanno visto la partecipazione di diverse migliaia di persone: la prima si è tenuta a Messina l’8 agosto, la seconda sempre a Messina, in località Torre Faro, il 1° dicembre (emblematicamente, in riferimento ai tragici accadimenti di ottobre e a ciò che sosteniamo in questa rivista, intitolata “I soldi del Ponte per la sicurezza dei territori”) e la terza a Villa San Giovanni il 19 dicembre. Quest’ultima, purtroppo, è stata funestata dalla morte di Franco Nisticò, ex sindaco di Badolato e presidente del Comitato per la Statale 106 Jonica, colpito da infarto alla fine di un discorso tenuto sul palco allestito a Cannitello. Anche in suo nome, dunque, dovrà continuare la lotta degli ambientalisti.

**Giuseppe Licandro**

([www.excursus.org](http://www.excursus.org), anno II, n. 6, gennaio 2010)