

Conferenza Stampa “NO al ponte sullo stretto”

Non è il Ponte sullo Stretto l'opera necessaria che possa rilanciare lo sviluppo della Sicilia e della Calabria e dello stesso Mezzogiorno.

Un'opera di dubbia utilità ma sicuramente dannosa il cui progetto lacunoso e obsoleto ha come presupposto un'analisi costi-benefici irrealistica -con costi di realizzazione esponenziali e fuori controllo- e che comporterebbe gravi danni ambientali, paesaggistici, naturalistici e di natura sociale.

Infinite ad oggi sono state le “forzature” per “costruire” un percorso che ne favorisse la realizzazione:

- annullata la norma per il dibattito pubblico;
- annullata la norma europea che obbliga di bandire una nuova gara quando il nuovo costo dell'opera supera il 50% di quello previsto alla origine;
- non esiste allo stato la relazione economica-finanziaria dell'opera;
- assolutamente sottostimati i costi dell'opera e non calcolati gli aumenti dei costi dei materiali;
- annullata la procedura per la redazione del progetto esecutivo, sostituita da una generica “realizzazione anche per fasi costruttive” che comporterà una realizzazione attraverso la logica dello “spezzatino”;
- i rischi complessivi per la mancata realizzazione sono tutti a carico dello Stato essendo stato cancellato, di fatto, il rischio d'impresa.

Va inoltre aggiunto che nessuna effettiva risposta è stata data alla enorme problematicità della gestione dei 17 cantieri disseminati in tutta l'area dello Stretto e alla pressione del volume di traffico che sarà generato che metterà in crisi, per anni, le Città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. A questa s'aggiunge la delicatissima questione dell'approvvigionamento idrico già oggi drammaticamente in crisi.

In questo contesto, poi, la questione degli espropri legati alla costruzione del Ponte ha assunto sempre più centralità in quanto coinvolge quasi 3 mila ditte e 450 nuclei familiari che subiranno l'esproprio delle case. Cittadini costretti a lasciare da un giorno all'altro le proprie abitazioni. Con una procedura senza che si abbia la certezza della realizzazione dell'opera per cui al danno economico e sociale si aggiungerebbe la beffa.

Generiche ed evanescenti sono le risposte date alle 239 osservazioni presentate dal ministero dell'ambiente, in particolare quelle relative al pericolo sismico e alla presenza della faglia attiva, lato Calabria, su cui poggia uno dei piloni del ponte.

Le stesse previsioni occupazionali, ventilate a più riprese dagli organi di propaganda del Mit, poggiano su dati fantasiosi con una certezza, invece, di cancellazione di migliaia di posti di lavoro, prevista anche dal progetto e dovuti alla cessazione di tutti i servizi -merci e passeggeri- di attraversamento via mare. Al momento nelle navi traghetto e negli aliscafi, privati e pubblici operano circa 2500 unità lavorative di personale diretto e dell'indotto.

E' un grave errore, pertanto, considerare la realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina come l'elemento strategico della modernizzazione infrastrutturale del Mezzogiorno.

La Sicilia e la Calabria hanno bisogno di grandi reti merci e passeggeri attraverso un'autentica infrastruttura di Av/Ac ferroviaria, di connessioni trasversali Est-Ovest, in grado di togliere dall'isolamento fisico le popolazioni che vivono nelle aree interne; hanno

bisogno di una effettiva specializzazione del sistema portuale, di una migliore connessione con la rete ferroviaria e stradale ed una più efficace digitalizzazione ed Ict.

Non è più rinviabile, in particolar modo per la Sicilia, la necessità di porre mano ad un intervento sistemico per affrontare le problematiche inerenti al dissesto idrogeologico, come ulteriormente dimostrato anche dalle ultime alluvioni e all'endemico disservizio della rete di approvvigionamento e distribuzione dell'acqua, anche in relazione alle criticità dovute ai ripetuti fenomeni di siccità che hanno determinato una vera e propria emergenza idrica per 2 milioni di Siciliani.

Riteniamo, pertanto, prioritarie la realizzazione dell'alta velocità Salerno-Reggio Calabria che rischia, per mancanza di risorse, di fermarsi a Romagnano; il completamento della elettrificazione e messa in sicurezza della ferrovia jonica Sibari-Reggio Calabria; il miglioramento del sistema di mobilità dell'area centrale dello Stretto; il completamento della Messina-Catania-Palermo e il raddoppio della Messina-Catania-Siracusa che continuano a procedere a rilento. Indispensabile è poi la messa in sicurezza del sistema autostradale Siciliano e Calabrese, portando a compimento la realizzazione dell'E90 (Ss 106), meglio conosciuta come la "strada della morte".

E' essenziale riaprire una nuova stagione di programmazione per le due regioni e per il Mezzogiorno le cui potenzialità di sviluppo socio economico sono frenate dall'involuzione delle politiche messe in atto dal Governo Nazionale e dai Governi regionali attraverso politiche negative come:

- la centralizzazione delle Zes;
- lo smantellamento del Reddito di Cittadinanza;
- la revisione del Pnrr che definanzia molte opere strategiche;
- il blocco del Fondo di Sviluppo e Coesione sottraendo, tra l'altro, 2.100 milioni alle due regioni interessate;
- lo svuotamento del Fondo perequativo infrastrutturale.

Una logica neocentralistica che annulla il ruolo delle Autonomie e soprattutto dei Comuni.

Sono questi atti politici regressivi che lungi dal ridurre gli squilibri territoriali finiscono per acuirli accentuandone i ritardi, colpendo le popolazioni e indebolendo lo stesso sistema produttivo che non è adeguatamente supportato.

E' necessario, invece, dare corso ad un intervento dello Stato attraverso le sue partecipate pubbliche per disegnare un nuovo piano di sviluppo industriale e costruire una programmazione di interventi mirati e coerenti. -

Un piano industriale di sviluppo per le due regioni del Mezzogiorno che incentivi la produzione di energia, prevedendo investimenti nelle rinnovabili e diffondendo le comunità energetiche rinnovabili.

Una politica dei trasporti che privilegi il trasporto pubblico, esaltando il trasporto pubblico locale e regionale, il trasferimento da gomma a ferro e marittimo nei trasporti a lunga percorrenza.

E' necessaria una nuova attenzione all'economia circolare e alla gestione dei rifiuti con un approccio che miri a ridurre al minimo lo spreco di risorse e l'impatto ambientale.

La transizione ambientale e la filiera agroalimentare costituiscono un versante di grande rilevanza nel Mezzogiorno e in modo particolare in Sicilia e Calabria, con alle spalle un sistema portuale di supporto per la commercializzazione imponente.

E' necessario porre mano alle bonifiche dei siti contaminati, aree spesso caratterizzate dalla presenza di discariche che costituiscono una vera e propria emergenza ambientale e sanitaria per i lavoratori e le comunità interessate.

Il Mezzogiorno può e deve dare un contributo fondamentale allo sviluppo delle energie rinnovabili e per questo motivo è indispensabile sviluppare tutte le connessioni di rete per collegarlo “fisicamente” al resto del Paese. Queste sono condizioni alternative alle ulteriori reti fossili che non garantirebbero un futuro di sviluppo al territorio.

Il Mezzogiorno non può ridursi a una mera questione di infrastrutture ma non c'è dubbio che per dare qualità ad una nuova stagione di programmazione sia necessario dare risposta al grande tema della mobilità e della comunicazione, sia all'interno dell'area meridionale, che di collegamento ai grandi attraversamenti all'interno della Unione Europea.

Condizione questa necessaria affinché il Mezzogiorno incroci la domanda nel campo delle grandi reti logistiche globali. E' in questo contesto che vanno inserite le politiche infrastrutturali nelle due regioni, oggi fanalino di coda per le pessime condizioni in cui versano le linee ferroviarie e quelle stradali.

Le ingenti risorse finanziarie disponibili tra Pnrr, Pnc, Fondi strutturali europei, Fondi nazionali vanno spese nei tempi dovuti -invece procedono con grande ritardo- e in modo corretto e trasparente, sottraendole al pericolo di una gestione clientelare che possa aprire il varco a fenomeni corruttivi e di penetrazione delle mafie nel sistema degli appalti pubblici.

E' indispensabile esercitare, sull'insieme delle questioni evidenziate, una attenzione continua che promuova un controllo sociale assieme alla capacità di mobilitazione e d'iniziativa del movimento sindacale.