



## “NON È IL PONTE SULLO STRETTO” l’opera necessaria per rilanciare lo sviluppo della Sicilia, della Calabria e del Mezzogiorno.

Si tratta di un progetto non solo di dubbia utilità, ma che appare sicuramente dannoso. La sua progettazione è lacunosa e obsoleta, basata su un’analisi costi-benefici irrealistica, con costi di realizzazione esponenziali e fuori controllo. Inoltre, comporterebbe gravi danni ambientali, paesaggistici, naturalistici e sociali.

Innumerevoli sono state le **“forzature”** per costruire un percorso favorevole alla realizzazione del ponte:

- È stata annullata la norma per il dibattito pubblico;
- È stata annullata la norma europea che obbliga a bandire una nuova gara quando il costo dell’opera supera il 50% di quello previsto inizialmente;
- Non esiste attualmente la relazione economico-finanziaria dell’opera;
- I costi dell’opera sono assolutamente sottostimati e non sono stati calcolati gli aumenti dei costi dei materiali;
- È stata annullata la procedura per la redazione del progetto esecutivo, sostituita da una generica “realizzazione anche per fasi costruttive”, il che comporterà una realizzazione frammentata;
- Tutti i rischi complessivi della mancata realizzazione sono a carico dello Stato, poiché è stato, di fatto, cancellato il rischio d’impresa.

In aggiunta, non sono state fornite risposte certe riguardo la **complessità della gestione dei 17 cantieri previsti nell’area dello Stretto** e i forti volumi di traffico generati che metteranno in crisi, per anni, le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Inoltre, si aggiunge la questione critica dell’approvvigionamento idrico, già in crisi.

I temi degli espropri legati alla costruzione del Ponte hanno assunto una centralità crescente, **coinvolgendo quasi 3.000 imprese e 450 nuclei familiari, costretti a lasciare le proprie case senza certezze sulla realizzazione dell’opera**. Questo non fa che aggravare il danno economico e sociale.

Le risposte fornite alle **239 osservazioni** presentate dal Ministero dell’Ambiente sono generiche ed evanescenti, con particolare riferimento ai pericoli sismici e alla presenza delle faglie attive in Calabria, su cui poggerebbe uno dei piloni del ponte.

**Appare, al contrario, molto chiaro il senso del recente intervento del Presidente Carlo Doglioni**, il quale, chiarendo definitivamente l’assoluta mancanza di un atto ufficiale dell’Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia, riconduce i pareri contenuti nel dossier a “lavori espressi a titolo meramente personale da parte di due ricercatori dello stesso INVG”.

**Un chiarimento, quest’ultimo, sul quale non solo il Cipess**, ma l’insieme degli organismi di controllo, politico, amministrativo, contabile e giurisdizionale dovrebbero assumere come elemento centrale di

valutazione insieme al tema, altrettanto grave, della deroga, mai decisa, all'inedificabilità prevista dalla **protezione civile "sulle opere su faglie sismiche"**.

**Le previsioni occupazionali** presentate dagli organi di propaganda del Ministero delle Infrastrutture **si basano su dati fantasiosi**, mentre è certa la cancellazione di migliaia di posti di lavoro previsti dal progetto stesso, a causa della cessazione dei servizi di trasporto via mare. **Attualmente, circa 2.500 lavoratori sono impiegati nei traghetti e negli aliscafi, privati e pubblici.**

Riteniamo, pertanto, **un grave errore considerare il Ponte sullo Stretto come elemento strategico per la modernizzazione infrastrutturale del Mezzogiorno.** Sicilia e Calabria hanno bisogno di reali reti di trasporto merci e passeggeri, come una vera infrastruttura ferroviaria ad alta velocità e alta capacità, connessioni trasversali Est-Ovest e di un sistema portuale specializzato, con reti ferroviarie e stradali meglio collegate ed una più efficace digitalizzazione ed Ict.

**È urgente affrontare il dissesto idrogeologico**, oggetto di nuove emergenze, come dimostrano le recenti alluvioni, e migliorare la rete di approvvigionamento e distribuzione dell'acqua, messa a dura prova dalla siccità che ha colpito due milioni di Siciliani.

Riteniamo prioritari i seguenti interventi:

- L'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, che rischia di fermarsi a Romagnano per mancanza di risorse;**
- L'elettrificazione e la messa in sicurezza della ferrovia Jonica Sibari-Reggio Calabria;**
- Il miglioramento della mobilità dell'area centrale dello Stretto;**
- Il completamento della Messina-Catania-Palermo e il raddoppio della Messina-Catania-Siracusa, i cui lavori procedono a rilento;**
- La messa in sicurezza del sistema autostradale Siciliano e Calabrese, compresa la realizzazione dell'E90 (SS 106), nota come "strada della morte".**

È essenziale avviare una nuova stagione di programmazione per le due regioni e per il Mezzogiorno, le cui potenzialità di sviluppo sono frenate dalle politiche negative del Governo Nazionale e regionale:

- La centralizzazione delle Zes;**
- Lo smantellamento del Reddito di Cittadinanza;**
- La revisione del Pnrr che de-finanzia molte opere strategiche;**
- Il blocco del Fondo di Sviluppo e Coesione, sottraendo 2.100 milioni per le due regioni coinvolte;**
- Lo svuotamento del Fondo perequativo infrastrutturale.**

Una logica neo-centralistica che annulla il ruolo delle autonomie e soprattutto dei Comuni. Questi atti politici sono regressivi e, lungi dal ridurre gli squilibri territoriali, finiscono per acuirli, accentuandone i ritardi, colpendo le popolazioni e indebolendo il sistema produttivo, che non è adeguatamente supportato.

**È, invece, necessario avviare 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.

**Serve un piano industriale di sviluppo per le due regioni del Mezzogiorno** che incentivi la produzione di energia, prevedendo investimenti nelle rinnovabili e promuovendo le comunità energetiche rinnovabili. **Deve essere attuata una politica dei trasporti che privilegi il trasporto**

**pubblico**, esaltando il trasporto pubblico locale e regionale, e favorendo il trasferimento dal trasporto su gomma a quello su ferro e marittimo per le lunghe percorrenze.

**È necessaria una nuova attenzione all'economia circolare e alla gestione dei rifiuti**, con un approccio volto a ridurre al minimo lo spreco di risorse e l'impatto ambientale. La transizione ambientale e la filiera agroalimentare costituiscono un aspetto di grande rilevanza nel Mezzogiorno, e in particolare in Sicilia e Calabria, supportate da un sistema portuale imponente per la commercializzazione.

**È fondamentale intervenire sulle 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**; per questo motivo, è indispensabile sviluppare tutte le connessioni di rete per collegarlo "fisicamente" al resto del Paese. Queste rappresentano 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 è indubbio che, per dare qualità a una nuova stagione di programmazione, sia necessario rispondere al grande tema della mobilità e della comunicazione, sia all'interno dell'area meridionale, che per il collegamento con i grandi attraversamenti all'interno dell'Unione Europea. **Questa è una condizione necessaria affinché il Mezzogiorno possa incrociare la domanda nel campo delle grandi reti logistiche globali.**

È 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 e fondi nazionali, devono essere 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 la strada a fenomeni corruttivi e alla penetrazione delle mafie nel sistema degli appalti pubblici.**

**Ed è proprio la mancanza di una vera e propria strategia per il Mezzogiorno e per le infrastrutture di cui necessita veramente il Paese** uno dei punti più critici del disegno di legge di Stabilità presentato dal Governo. Una legge di stabilità profondamente sbagliata, che non affronta il tema dei divari territoriali e dell'impoverimento delle lavoratrici, dei lavoratori, dei pensionati e delle pensionate e che non si fa carico dello stato di profonda crisi nel quale versa il nostro Paese.

**Una legge di stabilità che va assolutamente contrastata, innanzitutto unendo questa nostra mobilitazione a quella di carattere generale.**

È indispensabile, quindi, continuare ad esercitare un'attenta supervisione sul progetto "Ponte" promuovendo e rafforzando il necessario **controllo sociale.**

**Ma è altrettanto necessario continuare la mobilitazione delle associazioni**, delle realtà territoriali, della società civile siciliana e calabrese, rafforzando ed implementando le iniziative territoriali e preparando, già da ora, **una grande manifestazione nazionale a Roma di fronte al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.**