



FOGLIO TELEMATICO DELLA FEDERAZIONE SICILIANA FdCA

Stampato in proprio – c/o Sede Associazione Alternativa Libertaria via Serravalle n° 16 – 61032 Fano (Pe)

Per contatti [fdcasicilia@yahoo.it](mailto:fdcasicilia@yahoo.it) - [fdcapalermo@fdca.it](mailto:fdcapalermo@fdca.it) - [fdcanissoria@yahoo.it](mailto:fdcanissoria@yahoo.it)

[www.fdca.it](http://www.fdca.it) - <http://federazione Sicilianafdca.blogspot.com/> - <http://www.anarkismo.net>

## Il ponte non serve.

“Le grandi opere scollegate dai bisogni reali dei territori e alle reali necessità delle popolazioni interessate garantiscono solo grandi guadagni al capitalismo e devastazione ambientale”. Contro la concezione speculativa di un modello perverso di sviluppo.

Quello che serve realmente per lo stretto è un modello di trasporto pubblico, che passi attraverso il potenziamento e l’ammodernamento dei porti, delle infrastrutture e della flotta navale, con il grande

vantaggio di creare nuovi posti di lavoro e non devastare l’ambiente con un’opera che trasformerà in un cantiere infinito tutta l’area interessata.

Quello che serve realmente è anche il reale potenziamento della rete ferroviaria, mentre Treni Italia porta avanti un piano che oltre a cancellare i treni a lunga percorrenza, quelli che collegano direttamente la Sicilia alla penisola, prevede la conseguenziale chiusura di officine, di stazioni e di uffici, cioè la perdita di circa 3.000 posti di lavoro.

**La Federazione Siciliana dell’FdCA**



## Il ponte e' antisismico è sicuro... e le nostre città?

Tra i vari provvedimenti contenuti nel maxi-emendamento del Governo relativo al piano anticrisi in discussione in questi giorni, ve n'è uno che stanziava 1,3 miliardi di euro per la costruzione del ponte sullo stretto di Messina.

Il costo di costruzione del Ponte è pari a circa 4,6 miliardi di euro (valutazione al 2002), incluse le infrastrutture che comprendono 40 chilometri di raccordi stradali e ferroviari che serviranno a collegare il ponte alle autostrade e alle ferrovie già esistenti. Se però si aggiungono gli oneri finanziari, cioè gli interessi, che matureranno nel periodo di costruzione si arriva a circa 6 miliardi di euro.

La società concessionaria per la progettazione, la realizzazione e la gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e il continente, è la “Stretto di Messina S.p.a.”, costituita nel 1981 con una apposita legge dello Stato del 1971. I suoi azionisti sono tutti società ed enti pubblici: la Fintecna, con il 68,8% delle azioni,

Rete ferroviaria italiana (RFI), con il 13%, l'Anas, con il 13% e la Regione Sicilia e la Regione Calabria rispettivamente con il 2,6% ciascuno.

Il 40% di questi 6 miliardi di euro, secondo le previsioni della Stretto di Messina S.p.a., si dovrebbero ottenere con un aumento di capitale della società stessa, e dato che la concessionaria è costituita al 100% da soggetti pubblici, i 2,5 miliardi di euro sarebbero soldi dello Stato.

Quindi esborso dei lavoratori (ricordiamo, i maggiori contribuenti).

Il 60% restante, cioè 3,5 miliardi di euro, dovrebbero essere trovati sul mercato con il meccanismo del “project financing”, ossia una forma di finanziamento mediante la quale le amministrazioni pubbliche possono reperire capitali privati per opere di pubblica utilità. Ovviamente secondo questa formula, gli investitori privati devono essere ricompensati del loro investimento tramite concessioni per sfruttare l'opera stessa, una volta terminata. Nel caso del ponte, dunque, a ripagare i privati, dei loro 3,5 miliardi di euro, dovrebbero essere i pedaggi pagati per attraversare lo stretto.

Quindi affari per il capitale finanziario.

Chi lo costruirà? Nell'ottobre del 2005 l' Associazione Temporanea di Imprese Eurolink S.C.p.A. ha vinto

l'appalto di contraente generale per la progettazione e realizzazione dell'opera. Questa ATI è formata da Impregilo S.p.A. per il 45%, Sacyr S.A. per il 18.70%, Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A. per il 15%, Cooperativa Muratori & Cementisti per il 13% e altre con quota minore.

Quindi affari per l'industria del cemento.

C'è di più. C'è una clausola nel contratto di concessione che prevede che se dopo 30 anni di gestione non si sia riusciti a coprire i costi di realizzazione attraverso i pedaggi, la somma restante, fino a un massimo del 50% del costo di investimento, sarà coperta dallo Stato.

Altro esborso dei contribuenti.

E l'ipotesi che si verifichi un'eventualità del genere non è del tutto da scartare, visto che, a dispetto dello sbandierato ottimismo dei fautori dell'opera, i traffici di merci che attraversano lo stretto stanno diminuendo. Anche perché diviene sempre più conveniente trasportare via nave le merci direttamente dai porti del sud di Napoli, Salerno, ecc, (e viceversa) che far attraversare alle stesse tutta la Calabria via strada.

Finora abbiamo analizzato chi tirerà fuori i soldi: lo Stato, ossia in questo caso i suoi maggiori sostenitori economici, cioè i lavoratori dipendenti; e chi ci guadagnerà: le società finanziarie, l'industria del cemento, unitamente alle varie mafie.

Ma quali i benefici?

I fautori dell'opera ci dicono che si risparmierà tantissimo tempo nell'attraversare lo stretto mediante il ponte piuttosto che utilizzare l'attuale trasporto in nave. Facciamo due conti.

L'ipotetico viaggiatore in treno risparmierebbe, se tutto va bene, circa 1 ora. Un ottimo risparmio di tempo, ma nulla al confronto di quello che ci si guadagnerebbe a risistemare la rete ferroviaria siciliana, che viaggia spesso a un solo binario. Solo per fare qualche esempio sul collegamento Ragusa-Messina, si viaggia alla straordinaria media di 40 km/h, o ancora, da Palermo a Messina un intervento radicale sulla infrastruttura ferroviaria terrestre porterebbe un risparmio di circa 1 ora e mezza.

In automobile, a parte date particolari, come week-end e ferie, attualmente occorrono circa 35-40 minuti per attraversare lo stretto, compresi i tempi di attesa per il biglietto. Attraversare lo stretto col ponte comporterebbe un tempo di circa 5 minuti, calcolando però il solo tempo di transito, perché comunque ci sarebbe da aggiungere i tempi relativi al pagamento del pedaggio. Quindi anche col ponte non ci sarebbe verso di eliminare code e file.

Quindi nessun beneficio da questo punto di vista per gli abitanti del territorio siciliano e di quello calabrese, anche perché le rampe di salita di ambedue i versanti sono molto lontane dalle due città principali, per cui si presume che reggini e messinesi continueranno a utilizzare i traghetti.

Veniamo agli spetti tecnici.

Secondo il progetto il ponte è costituito da un'unica campata sospesa lunga 3500 metri e larga circa 70 metri. Per sostenerlo occorrono 166.000 tonnellate di acciaio in cavi di un metro e venti centimetri di diametro. Il ponte è retto da due torri enormi, alte circa 380 metri a partire dal suolo e infisse nello stesso 55 metri. Per motivi di resistenza strutturale il ponte, sospeso a circa 65 metri di quota dal mare, non è immobile. Infatti esso può oscillare liberamente di circa 12 metri in orizzontale e 9 metri in verticale nella sua parte centrale. Questo per resistere ai venti che, nello stretto, possono superare i 200 km/h. Quando però le oscillazioni causate dal vento divengono così elevate il

ponte deve essere necessariamente chiuso al transito, e questo potrebbe accadere per circa 50 o più giorni all'anno. Inoltre fino ad ora non si è riusciti a risolvere il problema delle deformazioni che queste oscillazioni comporterebbero ai binari della ferrovia che dovrebbe passare sul ponte. Tanto è vero che su queste tipologie di ponti, già esistenti nel mondo e con campate superiori ai 1500 metri, le ferrovie non vengono costruite. Qui più che di ingegno italiano si dovrebbe parlare di sfrenata fantasia italiana.

In più ci assicurano che il ponte sarà antisismico, ossia in grado di sopportare terremoti di magnitudo fino a 7,1 Richter, che è la magnitudo ricavata in maniera indiretta per il devastante sisma che colpì le province di Messina e Reggio Calabria nel 1908. Ma il problema è proprio su questa stima indiretta dell'energia liberata nel 1908. Ossia reggerà un ponte che è stato commisurato a magnitudo 7,1 Richter, visto che, non essendoci all'inizio del XX secolo rilevamenti strumentali adatti, si tratta di una stima indiretta e che quindi la scossa prossima ventura potrebbe essere tranquillamente superiore ai 7,1 Richter? Le nostre attuali conoscenze su quando, con quanta forza e con quali modalità possa verificarsi un evento sismico in una certa area, sono molto scarse. E purtroppo ne abbiamo avuto riscontro nell'ultimo grande evento di Aprile in Abruzzo.

La Sicilia nord-orientale e la Calabria meridionale fanno parte di un'area che è a più alto rischio sismico dell'intero bacino Mediterraneo. In quest'area, a partire dal IX secolo, si sono verificati almeno 13 terremoti d'intensità superiore al VII grado della scala Mercalli. Inoltre, l'ambiente scientifico ancora non ha chiarezza sul quadro geologico dello stretto di Messina, tanto che persino la faglia del terremoto del 1908 resta da definire con certezza sul versante calabrese. Ad esempio, è stata verificata la vulnerabilità strutturale del ponte, se sottoposto ad una serie di violente scosse ravvicinate, come quelle sul modello della crisi sismica calabrese del 1753, caratterizzata da cinque scosse principali comprese tra magnitudo 5,6 e 7 della "scala" Richter e concentrate in un periodo di tre mesi?

Ma anche ammettendo che il ponte in seguito ad un sisma ad esempio di 7 gradi di magnitudo rimanga in piedi, che ce ne facciamo se intorno avremo solo morte e distruzione, visto che le città di Reggio Calabria e Messina, come d'altronde la maggior parte delle città italiane, hanno solo il 5% antisismico?

Non sarebbe più appropriato spendere le risorse stanziare per cominciare ad adeguare sismicamente almeno gli edifici sensibili del territorio, ossia scuole ed ospedali?

Oppure non sarebbe più appropriato spendere le risorse stanziare per risolvere i centenari problemi idrogeologici della Calabria o della Sicilia? Ad esempio attraverso il completamento e messa in esercizio delle dighe e degli invasi mai utilizzati, la costruzione ed il completamento delle canalizzazioni e degli acquedotti per la distribuzione dell'acqua nelle campagne e nelle città, o ancora per la costruzione, nelle due regioni, di dissalatori nelle località dove è più pressante la penuria dell'acqua?

Ma gli affari sono affari... e il grande capitale finanziario e quello industriale e le varie mafie perderebbero un'occasione d'oro, così come perderebbero un'occasione d'oro lo Stato nel ribadire le sue accentratrici prerogative di utilizzatore del territorio e tutti quei servi in giacca e cravatta, progettisti futuristi di opere devastatrici e senza utilità.

zatarra