

PERCHE' DICIAMO NO AL PONTE E SI ALLO SVILUPPO



Il ponte non è la linea sottile che si vede nelle simulazioni, ma una costruzione ciclopica di cemento ed acciaio che sfregerà in maniera irreversibile lo splendido panorama dello Stretto di Messina, unico al Mondo (per avere un'idea guardate il pilone della punta, il pilastro del ponte sarà quasi il doppio).

Il ponte affonderà i suoi enormi pilastri e viadotti su un territorio tutelato da normative regionali, nazionali ed internazionali per le sue risorse ambientali, la sua biodiversità e i suoi ecosistemi (Zone a protezione speciale, Siti d'interesse comunitario, Riserva naturale orientata Laguna di Capo Peloro), violando anche l'art. 9 della Costituzione Italiana.

PERCHE' NON È VERO CHE IL PONTE E' GREEN...

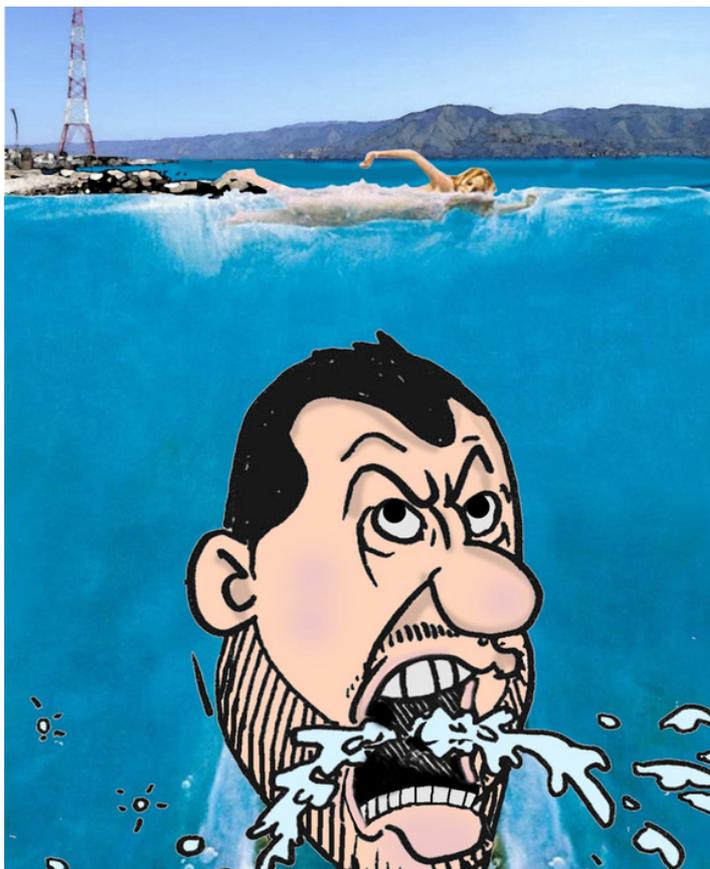


Il ponte violerà la Laguna di Capo Peloro mettendo a rischio il delicato equilibrio ambientale dei laghi e le attività economiche che vi si svolgono da secoli, con l'incredibile rischio di prosciugare il lago di Ganzirri.

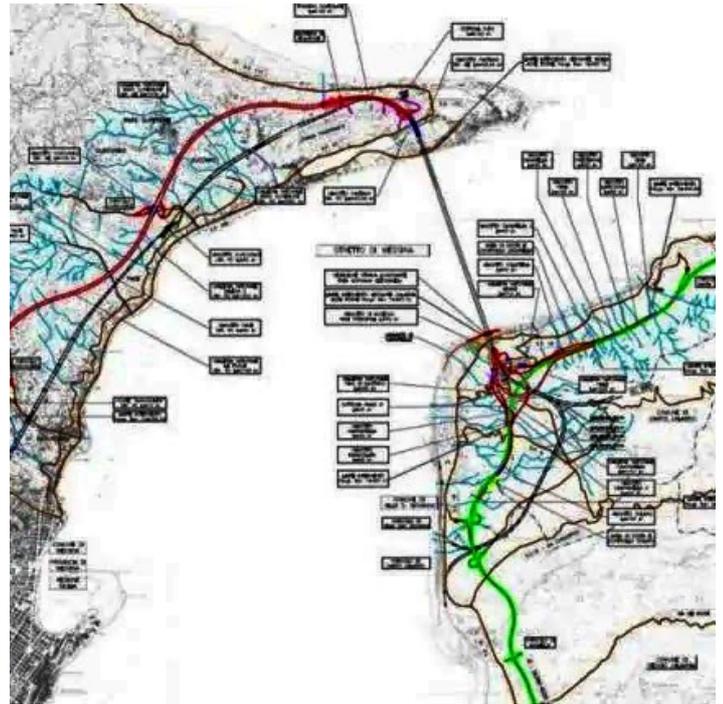
PERCHE' IL PONTE E' INSOSTENIBILE



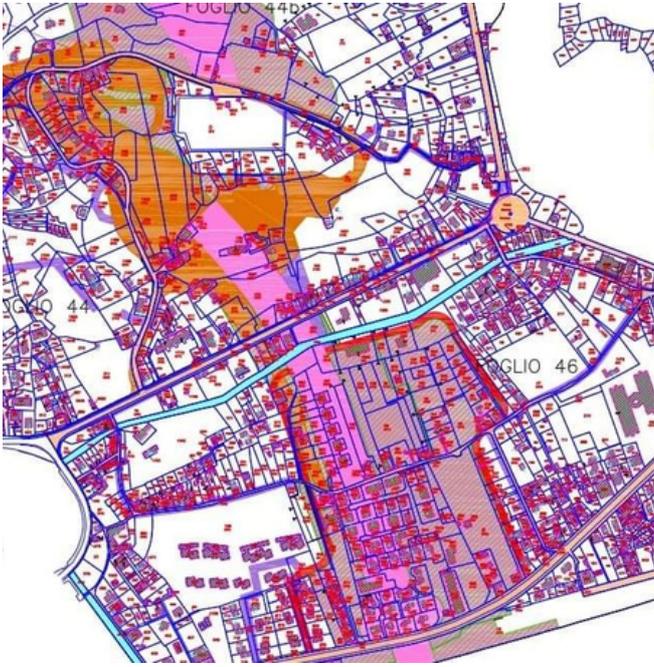
I lavori per il ponte renderebbero invivibile la città da nord a sud con **ben 32 aree di cantiere** tra Messina ed i comuni vicini fino a Valdina, con un traffico stimato di un camion ogni 20/30 secondi che manderà in tilt la viabilità già infernale rendendo l'aria sempre più irrespirabile.



Per costruire il delirio di svincoli, gallerie, viadotti per circa 40 chilometri tra le due sponde si scaveranno oltre **16milioni di metri cubi di terra, rocce, sabbia**, che verranno ributtati in discariche, cave, improbabili ripascimenti, rendendo sempre più fragile un territorio soggetto a dissesti e frane.



Salvini ripete ossessivamente che il ponte è green perché consentirà di risparmiare 140mila tonnellate di CO2 grazie all'eliminazione dei traghetti. Non solo è **assurdo pensare di eliminare i traghetti e migliaia di posti di lavoro** certi e sicuri, ma la sua affermazione non è basata su alcuno studio scientifico. Inoltre non tiene conto delle consistenti emissioni di CO2, superiori a quelle dei traghetti, che invece determinerebbero la produzione dei materiali necessari per la sua costruzione, dei lavori dei numerosi cantieri previsti, del transito di migliaia di camion al giorno per movimento terra e materiali e dell'ulteriore incentivo al trasporto su gomma.

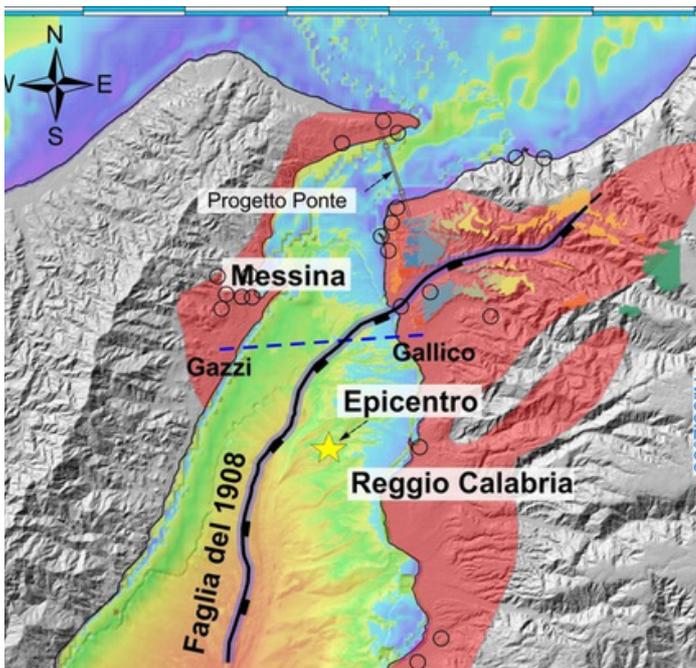


In dieci anni i **millantati posti di lavoro** per il ponte sullo Stretto sono passati dai 40mila di Berlusconi ai 100mila di Renzi ai 120mila di Salvini, ma non è stato mai reso noto alcuno studio dettagliato su come, dove, quando saranno creati. In realtà l'unico dato dettagliato è quello reso noto da Eurolink nel 2010 che parla di 4457 posti di lavoro, mentre secondo una ulteriore stima si parla di solo 500 posti di lavoro per anno

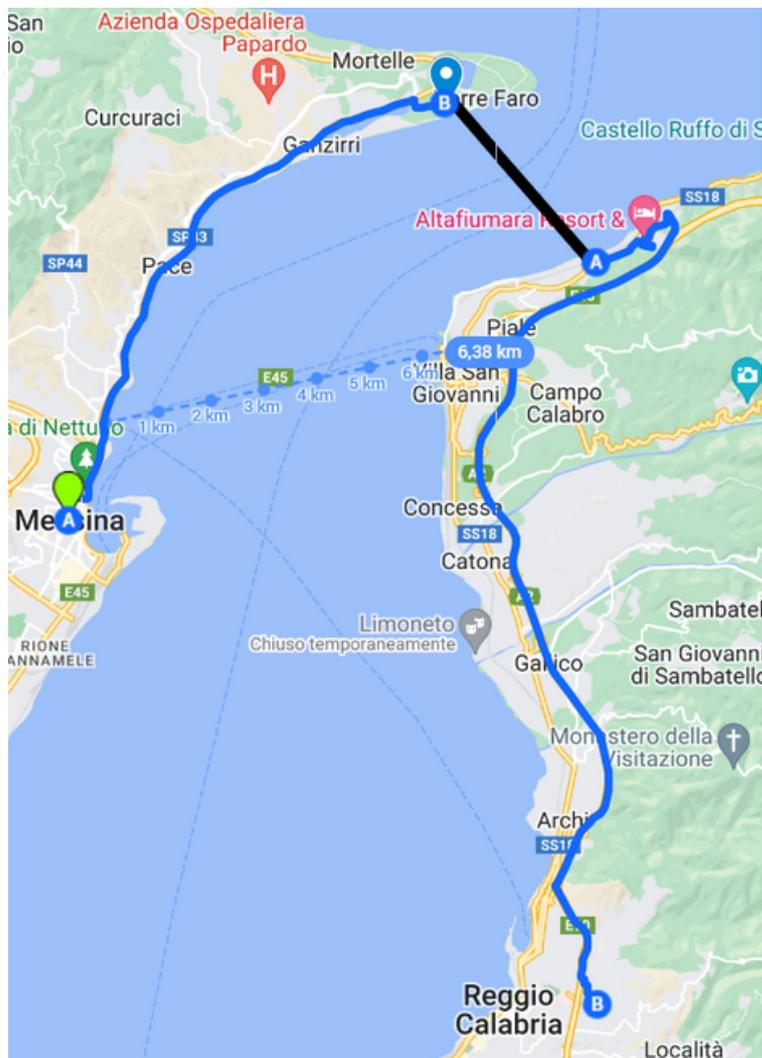
Sono **1871 le pagine che elencano le particelle catastali** che verranno espropriate o sottoposte a servitù, privando migliaia e migliaia di cittadini/e delle loro case, terreni, attività produttive e della loro stessa vita.



PERCHE' NON È VERO CHE IL PONTE CREERA' 120MILA POSTI DI LAVORO...



Nel 2021 è stata individuata nei fondali dello Stretto una profonda spaccatura. **E' la faglia** che generò il terremoto del 1908 e che corre lungo l'asse dello Stretto a circa 3 km dalle coste della Sicilia penetrando nell'entroterra calabro. Il ponte dichiarano che resisterebbe ad un sisma di 7.1°, ma in Turchia lo scorso anno si è avuta una scossa di 7.9°.



Un esperto come l'ing. Mazzolani dichiara che il ponte **non è realizzabile da un punto di vista tecnico**. Non è un caso che non esista al mondo un ponte ad una campata lungo 3300 su cui transitano treni ed auto (il più lungo esistente è di 1400 metri). Per giustificare un tale salto era necessaria una rivoluzione nel campo dei materiali e della tecnologia che non c'è stata. Secondo l'ing. Calzona, considerato un tempo il padre del ponte sullo Stretto, non è fattibile un ponte a campata unica così lungo. Se "sottoposto ai venti dello Stretto, può avere deformazioni del piano viario che... rendono precaria la viabilità, particolarmente quella ferroviaria. La rotazione del piano viario, infatti, può avere, come conseguenza, che il bordino delle ruote del treno si stacchi dal binario ed il treno deragli, con conseguenze terribili".

PERCHÉ IL PONTE È UN AZZARDO TECNICO

Il ponte non solo renderà più distanti le città dello Stretto, ma aumenterà anche i costi di attraversamento. Basti pensare che per il ponte di Øresund, costato solo 4 miliardi di euro, il biglietto a/r per un'auto media è di 110 euro, mentre per il tunnel della Manica, costato 10 milioni di sterline, è di 127 euro a/r.

Per l'area dello Stretto ci sono già disponibili oltre **500 milioni di euro per migliorare e potenziare l'attraversamento dello Stretto** con navi green delle FS, ridurre i tempi di percorrenza dei treni e l'inquinamento dei traghetti, mantenere l'occupazione certa e sicura del sistema ferroviario e del traghettiamento.



SEGUICI
SUI SOCIAL



Occupazione stabile e green può essere ottenuta destinando i soldi previsti per il ponte per una miriade di interventi sul territorio: **riqualificazione sismica ed energetica** degli edifici, sostegno alla **mobilità urbana sostenibile**, aumento delle **fonti energetiche rinnovabili** e degli investimenti nell'eco innovazione, rafforzare la **prevenzione del rischio idrogeologico**, potenziare l'**agricoltura biologica** e di qualità, riqualificare il sistema idrico, completare le **bonifiche dei siti contaminati** (vedi proposte Stati generali della green economy)

NOPONTE.CAPOPELORO@GMAIL.COM