



Contro-Dossier degli ambientalisti alla Relazione del Gruppo di lavoro del MIMS trasmessa al Parlamento

ATTRAVERSAMENTO DELLO STRETTO DI MESSINA: LA SCELTA DEL PONTE VIENE INVOCATA SENZA ADEGUATE ANALISI TECNICHE, TRASPORTISTICHE, ECONOMICHE

MANCA L'ANALISI DELL'ALTERNATIVA DEL TRAGHETTAMENTO E IL RAFFORZAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI AL SUD

Una **Relazione irricevibile** perché viziata dalla esclusione pregiudiziale di una delle alternative (il miglioramento e potenziamento con soluzioni innovative del traghettamento) e perché mancante degli elementi di base essenziali - costi di realizzazione, manutenzione e gestione e valutazione degli impatti ambientali - per poter giustificare la scelta di ponte. Per questo **la Relazione va rinviata al Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibile, perché si proceda davvero ad un vaglio delle ipotesi più sostenibili e realizzabili** per il Paese dal punto di vista economico-finanziario, sociale e ambientale.

E' quanto sostengono **Kyoto Club, Legambiente e WWF** nel loro Contro-Dossier dal titolo **significativo "La corretta valutazione delle alternative all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina"**, in cui contestano le conclusioni della **Relazione del Gruppo di Lavoro (GdL) incaricato a suo tempo di valutare le alternative per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina** dalla Ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli e trasmessa al Parlamento dal Ministro delle Infrastrutture e la Mobilità Sostenibile Enrico Giovanni il 7 maggio scorso.

Nella Relazione del GdL incaricato dal MIMS si ritiene non fattibili i **progetti di tunnel**, ma si accredita comunque due ipotesi: **il ponte sospeso ad unica campata e quello a più campate** con piloni in alveo, (la soluzione preferita dal gruppo di esperti) per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Ma, ricordano gli ambientalisti, **il General Contractor Eurolink non ha mai prodotto gli approfondimenti tecnici ed economico- finanziari sul progetto del 2010 del ponte sospeso**, che il Governo Monti aveva richiesto entro l'1 marzo 2013, progetto che **non ha mai superato la fase di conclusiva di valutazione di impatto ambientale**. Mentre il ponte a più campate è solo una mera ipotesi del GdL, senza nemmeno uno studio di fattibilità.

Le associazioni ambientaliste contestano, poi, che nella Relazione del GdL manchino aspetti indispensabili per poter valutare la necessità di un'opera pubblica quali i costi di realizzazione, manutenzione e gestione delle due ipotesi di attraversamento stabile che vengono accreditate e siano assolutamente superficiali le descrizioni degli effetti sociali e territoriali e lacunose le valutazioni degli impatti sulle componenti ambientali in un'area di grandissimo pregio che presenta una delle più alte concentrazioni di biodiversità al mondo e dove sono stati registrati i terremoti più devastanti avvenuti in Italia. Per questi motivi le associazioni ritengono che sia necessario: **a) considerare e sviluppare l'alternativa progettuale costituita dal traghettamento; b) procedere, eventualmente, a valutare le diverse ipotesi tecniche indicando una gara europea, basata su chiari parametri di trasparenza e indipendenza, per evitare ogni conflitto di interesse.**

Nel Contro-Dossier delle associazioni, che in questi giorni viene distribuito alle Commissioni parlamentari competenti e inviato al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini, al Ministro della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani e al Ministro dell'Economia e delle Finanze Daniele Franco, si chiede di sviluppare l'alternativa progettuale costituita dal miglioramento e potenziamento del traghettamento con soluzioni innovative, e, quindi, degli interventi sul sistema infrastrutturale e logistico per favorire l'instradamento dei treni, l'accessibilità degli autoveicoli, ed il miglioramento dei servizi quotidiani dei pendolari nell'area dello Stretto.

Va considerato che **le ipotesi di attraversamento stabile avrebbero un costo elevatissimo** (nel 2010 il costo prudenziale del ponte ad unica campata era di 8,5 miliardi di euro), tutto a carico dello Stato italiano, perché, come confermato il 18 maggio della **Commissaria europea ai Trasporti Adina Valean, l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina non è, ad oggi, tra gli interventi prioritari e finanziabili delle Reti di Trasporto Transeuropee TEN-T.** Secondo Bruxelles, come ipotesi potrebbe essere preso in considerazione, solo con un "progetto maturo" e "coerente con il Green Deal", un progetto che, come è evidente, è impraticabile, sottolineano le associazioni.

E' quella del traghettamento, quindi, per le associazioni, l'alternativa migliore dal punto di vista economico-finanziario, sociale e ambientale che assicura già oggi, senza ulteriori impatti, tempi di attraversamento di 20-35 minuti con corse per le persone con le auto al seguito che avvengono con una frequenza di 40 minuti o 1 ora, a seconda delle compagnie di navigazione, e con tempi per il traghettamento dei treni che, con migliorie relative all'imbarco di convogli interi, possono essere portati da 1 ora e 10 a 40 minuti. **Ma su cui occorre investire anche per la ricerca di soluzioni innovative, con nuove tecnologie che riducano ulteriormente i tempi di percorrenza e migliorino i servizi nell'area dello Stretto.**

Mentre il ponte non sarebbe competitivo e giustificato nemmeno se si considerano i traffici sulle lunghe distanze che vedono il **trasporto merci** via nave tra la Sicilia verso i porti della Campania e della Liguria, ma anche quello su ferro che viene generato dal trasbordo delle merci su treni nei grandi porti del Sud (Gioia Tauro e Taranto), né se si prende in esame il **trasporto passeggeri**, considerato che già oggi la linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria consente velocità a 200 km/h e può essere percorsa in 4 ore e mezza e potrebbe anche arrivare al di sotto delle 4 ore (se fossero realizzati ulteriori interventi puntuali sulla infrastruttura e migliorato l'esercizio), mentre i collegamenti aerei low cost dal resto d'Italia verso la Sicilia assorbono il 60,3% della domanda.

La Relazione del GdL del MiMS, ricordano infine gli ambientalisti, rimanda ad ulteriori approfondimenti e studi. **Nel corso degli anni sono stati realizzati studi di ogni tipo su questa opera costati centinaia di milioni di euro di risorse pubbliche, che sembrano la vera ragione e interesse di imprese e strutture di ricerca.** Le associazioni, quindi ritengono, se questa strategia verrà ritenuta plausibile dal Parlamento e dal MIMS, è necessario che si proceda mediante **gara europea per la selezione con chiari parametri di trasparenza e indipendenza per evitare ogni tipo di conflitto di interessi.**

Scheda Tecnica
I contenuti del dossier
“La corretta valutazione delle alternative
all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina”
di Kyoto Club, Legambiente e WWF

Vediamo in sintesi quali sono le principali mancanze e contraddizioni, secondo gli ambientalisti, della Relazione del Gruppo di Lavoro del MiMS (in cui è assente ogni competenza relativa alle materie biologiche terrestri e marine, chimico-fisiche, ecologiche, naturalistiche e paesaggistiche) che avrebbe dovuto esaminare "La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina":

Impraticabilità delle due alternative considerate - Escluse le alternative costituite dal tunnel subalveo e dal tunnel di Archimede, per evidenti ragioni tecniche legate al contesto territoriale (profondità dei fondali marini da raggiungere rispetto alla distanza tra le due coste), non considerato arbitrariamente il traghettamento, la Relazione del GdL accredita le due ipotesi del progetto del ponte ad unica campata e del ponte a piloni, senza però produrre alcuna valutazione sull'alternativa costituita dal traghettamento e senza fornire elementi sufficienti a individuare con chiarezza quale sia l'alternativa migliore. Sul progetto ad unica campata e a doppio impalcato stradale e ferroviario, le associazioni e la loro controrelazione ricordano che il progetto definitivo (che non ebbe mai un giudizio positivo di VIA, ma registrò un parere negativo di Valutazione di Incidenza per le ricadute sui siti della Rete Natura 2000, tutelata dall'Europa) non viene abbandonato nel 2012, dall'allora Governo Monti solo sulla base di un intervento legislativo (decreto legge n. 187/2012) ma perché il General Contractor Eurolink non produsse entro il marzo 2013 quegli approfondimenti tecnici ed economico-finanziari che avrebbero dato, se presentati, ad essere alla base di un Atto aggiuntivo rispetto al contratto allora esistente. Mentre per il ponte a piloni non esiste nemmeno uno studio di fattibilità e una descrizione anche solo approssimativa degli impatti dell'opera principale (4 km) che dovrebbe raggiungere 79 metri di altezza – per consentire il passaggio delle grandi portacontainer – e dei 24 km di infrastrutture di adduzione, né una descrizione credibile del pregiatissimo e delicatissimo contesto ambientale terrestre e marino sia nel caso della localizzazione, più studiata, tra Punta Pezzo (RC) e Ganzirri (ME), che, a maggior ragione, per la localizzazione tra Concessa (RC) e Falcata (ME) dove non esistono studi.

I costi a carico dello Stato e l'Europa che non finanzia – Sempre a proposito della inconsistenza delle alternative nel loro dossier le associazioni richiamano quanto scritto nella Relazione del GdL in cui per la prima volta si scarta chiaramente l'ipotesi che il ponte possa essere realizzato in project financing (e quindi che possa esserci un privato interessato alla sua gestione), ipotesi su cui fu basato il confronto attorno al 2010, perché *appare evidente che la brevità del percorso di attraversamento e delle relative opere connesse non consente di prevedere un numero di pedaggi a carico degli utenti in grado di consentire un'operazione di project financing* (d'altra parte coloro che ogni giorno si muovono tra le due sponde sono non più di 4.500 persone e il 76,2% degli spostamenti dei passeggeri è locale e senza auto al seguito). Il che comporta, secondo lo stesso GdL che la realizzazione dell'opera sia interamente a carico della finanza pubblica, qualsiasi costo abbia, visto che nella Relazione non c'è alcuna stima, per poi passare nella fase di gestione e ANAS e RFI, società interamente pubbliche. Mentre l'Europa non ha mai considerato il ponte come prioritario e finanziabile, come confermato dalla risposta fornita lo scorso 18 maggio della Commissione europea ai Trasporti, Adina Valean, ad un'interrogazione presentata da due eurodeputate della Lega. Nella risposta della CE si dichiara che l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina non è tra gli interventi prioritari e finanziabili delle Reti di Trasporto Trans europee TEN-T e che qualsiasi proposta che l'Italia voglia presentare debba essere coerente con il Green Deal e debba essere sostenuta da un progetto concreto e maturo, di cui sia dimostrata la sostenibilità finanziaria anche nell'ambito delle risorse della Unione Europea. Un progetto maturo e coerente, che non esiste, come si evince anche dalla relazione MIMS.

La geologia e il rischio sismico dello Stretto - Nel loro Contro-dossier le associazioni, ricordano che la Calabria meridionale (tutta l'area di Reggio Calabria) e la Sicilia Orientale (area messinese), sono ricomprese nella Zona sismica 1 (a maggiore pericolosità), secondo la Classificazione sismica – aggiornata al novembre 2020, del Dipartimento della Protezione Civile. E poi richiamano la relazione “Lo Stretto Messina: criticità geologiche e tettoniche” dell'ottobre 2020 dell'Istituto di Scienze Marine – ISMAR in cui si documenta come il sistema di spaccature profonde situate tra lo Stretto di Messina e l'Etna stia separando la Sicilia dal resto d'Italia e come queste abbiano causato i terremoti più devastanti d'Italia (quello del 1908, che provocò anche uno tsunami fece non meno di 100mila vittime) e siano responsabili della formazione dei grandi complessi vulcanici dell'Etna e delle Eolie.

L'unicità naturalistica e ambientale dell'area – Tutta l'area dello Stretto di Messina è sostanzialmente ricompresa in due importantissime Zone di Protezione Speciale – ZPS (sul lato calabrese la ZPS della Costa Viola e su quello siciliano dalla ZPS dei Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antenna a Mare e area marina dello Stretto) e da un sistema di ben 11 ZSC (Zone Speciali di Conservazione), ai sensi della Direttiva Habitat, che tutelano un ambiente unico che va dalla fragile costa calabrese, alla importante zona umida della Laguna di Capo Peloro, al prezioso ecosistema botanico dei Monti Peloritani. Nello Stretto di Messina, importantissimo luogo di transito per l'avifauna e per i mammiferi marini, si concentra una delle più alte concentrazioni di biodiversità al mondo e non è un caso che nel 2005 che la Commissione Europea era pronta

ad aprire una procedura d'infrazione contro l'Italia per violazione della Direttiva Comunitaria Uccelli proprio in relazione al progetto del ponte ad unica campata. Nello Stretto, una delle rotte migratorie per l'avifauna più importanti tra il continente africano e l'Europa sono state censite 328 specie diversi di uccelli e si assiste al transito di almeno 38 specie diverse di rapaci. La parte marina dello Stretto è un unicum nel Mediterraneo, con caratteristiche peculiari dal punto di vista oceanografico e delle biocenosi dei fondali. La valenza ecologica dell'ambiente marino è testimoniata dal passaggio dei cetacei, dalle migrazioni del tonno rosso e del pesce spada, dalle specie abissali oltre che dalle ampie praterie di Posidonia oceanica e delle ricchissime biocenosi di ambiente estremo, in un'area dove le correnti superficiali arrivano sino a 18km/h.

Il contro-dossier degli ambientalisti è stato elaborato dal gruppo di lavoro composto da: Beatrice Barillaro, geologa; Anna Donati, responsabile Mobilità Kyoto Club e già presidente Commissione Lavori Pubblici del Senato della Repubblica; Antonio Di Natale, biologo marino e esperto ONU sulla valutazione dello stato dell'Oceano; Anna Giordano, naturalista e ornitologa WWF; Stefano Lenzi, responsabile Ufficio relazioni istituzionali WWF Italia; Maria Rosa Vittadini, professoressa emerita IUAV, già DG VIA Ministero dell'Ambiente e presidente della Commissione Tecnica VIA e VAS; Edoardo Zanchini, vicepresidente nazionale Legambiente