

Nota sintetica Osservazioni in ambito procedura VIA sul ponte sullo Stretto di Messina di Associazioni e Comitati

Associazioni e Comitati **hanno inviato l'11 aprile le proprie Osservazioni (534 pagine)** nell'ambito della procedura di VIA, aperta il 14 marzo scorso, segnalando tutte le carenze, lacune e omissioni dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) dello Studio di Incidenza (SInC), e della Valutazione di Ottemperanza prodotte dai proponenti (la concessionaria pubblica, Stretto di Messina SpA ed il general contractor Eurolink, capeggiato da Webuild).

Le Osservazioni state redatte da un gruppo di lavoro di esperti e di esperte coinvolti/e dalle associazioni di protezione ambientale riconosciute (**Italia Nostra, Kyoto Club, Legambiente, Lipu, WWF Italia**), altre associazioni (**Associazione "Invece del ponte – Cittadini per lo sviluppo sostenibile dell'Area dello Stretto"** e **"Società dei Territorialisti/e"**) dei comitati cittadini (**Comitato "No Ponte Capo Peloro"**). Gruppo di lavoro che ha dovuto lavorare in affanno, perché per contestare un'opera di tale complessità sono stati concessi solo 30 giorni, invece dei 60 ordinari.

Sono 38 gli esperti che hanno collaborato alla stesura delle Osservazioni di Associazioni e Comitati, **12 sono i docenti di 9 diversi atenei** (Università di Firenze, Napoli, Messina, Palermo, Reggio Calabria, Roma La Sapienza, Torino, IUAV di Venezia, Politecnico di Milano).

La procedura di VIA viziata e il sistema di scatole cinesi

La procedura di VIA è viziata perché in nessun caso quello che è stato presentato può essere considerato un Progetto Definitivo - PD, nemmeno ai sensi della normativa derivante dalla legge Obiettivo, a cui si fa ripetuto riferimento: la concessionaria SdM SpA e il GC Eurolink (capeggiata da Webuild) hanno costruito un sistema grottesco di scatole cinesi che fa riferimento a 11 diverse norme, 7 derivanti dalle procedure accelerate e semplificate del Codice appalti del 2006 (D.Lgs. n. 163/2006), pur di blindare un PD Progetto Definitivo inesistente e inibire la partecipazione del pubblico interessato all'opera – a cui sono stati concessi solo 30 giorni per redigere le proprie controdeduzioni, a cominciare dai cittadini che stanno già subendo il vincolo di esproprio.

La documentazione che è stata presentata in VIA dai proponenti relativa allo Studio di Impatto Ambientale e contestuale Studio di Incidenza sui siti della Rete Natura 2000 in alcun modo può legittimare un PD che non presenta tutte le indagini occorrenti di tipo geognostico, idrologico, sismico, agronomico, biologico, chimico. Il cd PD 2024 non è stato né aggiornato e integrato, con risposte esaurienti alle 18 prescrizioni solo parzialmente ottemperate secondo la Commissione Tecnica VIA, CTVIA nel 2013: dei 9.537 file prodotti da SdM SpA e da Eurolink la quasi totalità (circa il 95%) sono stati redatti nel 2011 o nel 2012. Quindi, in ogni caso, stiamo parlando di un progetto vecchio di 11 anni (come rilevato dal presidente di ANAC, Busia), ampiamente lacunoso nelle risposte alla richiesta di integrazioni che lascia insuperata la Valutazione di Incidenza negativa che fu espressa sempre nel 2013 e, come minimo, tutte le prescrizioni del Parere della Commissione Tecnica VIA - CTVIA n. 1185.

Nel Parere della CTVIA del 2013, a quest'ultimo proposito, si legge: "valutazione incidenza negativa sugli habitat prioritari del SIC ITA03008 Capo Peloro – Laghi di Ganzirri e sull'avifauna appartenente a specie di interesse conservazionistico comunitario della ZPS IT9350300 Costa Viola e della ZPS ITA930042 Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area Marina dello Stretto".

I continui rimandi da parte dei proponenti al Progetto Esecutivo per la stragrande maggioranza delle richieste, non soddisfatte, del progetto 2011-2012, stanno a testimoniare nient'altro che la

grandissima e consapevole approssimazione e superficialità della documentazione prodotta e i limiti incolmabili del PD 2024, nonché la strumentalità consapevole della forzatura in atto.

Il ponte potrebbe stare in piedi?

Si vorrebbe costruire un ponte ad unica campata di 3.300, sorretto da torri alte 400 metri, a doppio impalcato (stradale e ferroviario) in una delle aree a più elevato rischio sismico del Mediterraneo e conosciuta per i venti impetuosi e turbolenti. La sfida ingegneristica è letteralmente in-credibile. Il salto realizzativo per realizzare il ponte sarebbe senza precedenti rispetto al passato e sarebbe pari al 140% della maggiore luce per un ponte ferroviario (terzo ponte sul Bosforo, 1408 m), peraltro non ancora aperto al traffico ferroviario. L'impalcato attualmente previsto dal PD ha uno spessore pari a 1/1250, quando il terzo ponte sul Bosforo ha uno spessore pari al 1/256

Per resistere al vento medio l'impalcato del ponte si deformerebbe e oscillerebbe, con un profilo curvo nel piano del vento dell'ordine di 10 metri, 7,50 m. con velocità media del vento + 2,50 m. dovuti a raffiche. Inoltre, sono da considerare anche le vibrazioni della struttura e le oscillazioni dei lunghissimi cavi e fili (più di 5.300 m. ciascun cavo, con un totale di 943.000 km di fili).

Il ponte, come si legge nella relazione del progettista, prevede una resistenza al sisma dell'opera pari a 7.1 magnitudo della scala Richter, considerando cioè che la massima magnitudo attesa sia uguale alla magnitudo del terremoto che ha colpito l'area dello Stretto nel 1908. Questa assunzione non ha alcuna base scientifica anzi è contraria alle oggettive differenze di scala temporale tra la scala dei tempi geologica e quella storica dell'uomo. Questa assunzione non ha alcun senso da un punto di vista geologico ed è una grave falla di progettazione dell'intera opera. Quello storico del 1908 è un dato recente di una lunghissima serie di dati, nei tempi geologici, a noi sconosciuta nel quadro dell'evoluzione tettonica regionale. La valutazione del rischio sismico di una tale opera non può prescindere da un'accurata ricostruzione dell'assetto tettonico profondo regionale, considerando anche la grande complessità con la presenza di molteplici sistemi di faglia. E' un errore marchiano e colpevole fare riferimento alla magnitudo dell'ultimo forte terremoto del 1908 quale massimo evento atteso.

Un'Analisi Costi Benefici irrealistica

L'Analisi Costi Benefici presentata dal proponente non espone le modalità di calcolo che hanno condotto alla determinazione del valore riferito. La cifra appare molto elevata e soggetta a più fattori di sovrastima: 1. con riferimento al trasporto ferroviario la valutazione del risparmio del tempo per i treni passeggeri si accredita l'idea di un risparmio di tempo dei treni da/per la Sicilia (con la costruzione del ponte, rispetto al traghettamento) che è sovrastimato di 30', 50' per singolo passeggero in relazione ai viaggiatori sui treni di lunga percorrenza; 2. la previsione della scomparsa del servizio di traghettamento sullo Stretto di Messina, a seguito dell'entrata in esercizio dell'opera, determina un'evidente, strumentale e molto rilevante sovrastima dei passeggeri in transito sul ponte; 3) queste sovrastime sono costruite ad arte per celare il Valore Attuale Netto Economico negativo.

Si aggiunga che a fronte di costi di costruzione e gestione, e al netto del valore residuo al termine del periodo di analisi, stimati pari a 10,6 miliardi, i benefici economici dati dalla somma di risparmi di tempo e riduzione di costi operativi dei mezzi di trasporto assommano, secondo i proponenti, a 9,1 miliardi. Mentre se si approfondiscono, considerandole corrette, tutte le assunzioni e i risultati della valutazione, prodotta dalla società Stretto di Messina, la costruzione del ponte, oltre ovviamente a comportare un rilevantissimo onere per le casse pubbliche, genera anche benefici economici inferiori ai costi (cioè una perdita) per circa 1,5 miliardi di Euro.

Il ponte e i trasporti

Il PD 2024 non è accompagnato da Studi trasportistici e flussi di traffico aggiornati ma sono rimandati al futuro (dopo il Definitivo e prima del Progetto Esecutivo!). La Domanda di Mobilità non è considerata e non è aggiornata (ma comunque in calo si scrive sul SIA ma senza dati e senza spiegazioni di dettaglio sulle diverse componenti merci e passeggeri), Nel SIA manca del tutto una valutazione delle alternative di progetto (a cominciare dal traghettamento per raggiungere gli stessi obiettivi di accessibilità, risparmio di tempo e miglioramento dei servizi di trasporto. L'elenco di vantaggi per la mobilità nell'area dello Stretto delle due Citta metropolitane di Reggio Calabria e Messina, non è motivata ed è senza supporto scientifico in termini di servizi, tempo, emissioni inquinanti e costi impiegati a carico degli utenti. Mancano spiegazioni e motivazioni sulla capacità del Ponte sullo Stretto su transiti stradali e ferroviari. Ogni stima di raffronto trasportistico, quindi, è basata sul nulla.

Aria, Acque superficiali e sotterranee, Mare e Suolo

Nella documentazione presentata dai proponenti si fa riferimento ad una diminuzione dell'inquinamento atmosferico legata alla riduzione del traffico veicolare, dipendente dalla costruzione del ponte: *M1: Riduzione del volume di traffico veicolare nei comuni di Palermo, Catania, Messina e Siracusa del 40% al 2022 e 60% al 2027 (pag. 20)*. Su questo punto è sufficiente dire che la soluzione del Ponte entra in netta contrapposizione con la misura di riduzione del traffico veicolare per il mantenimento o il miglioramento della qualità dell'aria in Sicilia, in particolare perché il trasporto ferroviario andrà, solo in minima parte, a interessare l'utenza di lunga percorrenza mentre favorirà l'utilizzo del mezzo privato per gli spostamenti nell'area dello Stretto.

La larga maggioranza degli studi, prodotti dai proponenti nell'ambito della procedura di VIA, relativi all'ambiente marino non riguardano lo Stretto di Messina, ma lo Stretto di Sicilia che ha ben altre situazioni oceanografiche. Pur riconoscendo che l'area dello Stretto di Messina è "un corridoio ecologico" di notevole importanza per le specie marine protette di interesse conservazionistico, i monitoraggi prodotti sui cetacei si fermano al 2011. Non vengono considerati i danni fisici all'udito provocati dal rumore, non si valuta l'effetto ombra (FAD) per la migrazione e la traslazione delle varie specie ittiche e l'effetto gate per i cetacei, che sarebbero provocati dall'ombreggiamento causato dal ponte. L'illuminazione artificiale del ponte attirerebbe in superficie specie che sono più attratte dalla luce, favorendo i predatori opportunistici e provocando così, su scala prolungata, impatti rilevanti sulla biodiversità dell'area. Non è stata mai costruita un'opera così impattante in un'area di migrazione così importante, cosa che indurrebbe a considerare con maggiore serietà il principio di precauzione.

Per quanto riguarda le acque superficiali nella documentazione prodotta dai proponenti per la VIA manca una chiara valutazione dello scenario meteo-climatico recente, che altera completamente lo scenario di riferimento della gestione idraulica necessaria per comprendere la relazione tra l'opera e il deflusso delle acque (e dei conseguenti movimenti franosi indotti). Ciò non consente di calcolare in maniera adeguata gli impatti e i rischi legati alle modifiche ed agli interventi previsti sui reticoli idrografici delle due regioni, soprattutto considerando eventi meteo estremi e poco prevedibili. Il SIA riconosce la criticità della componente idraulica ma poi prevede solo interventi "in grigio" puntuali che non risolvono, anzi rischiano di amplificare il rischio idrogeologico: sono 19 i torrenti che sarebbero interessati dal ponte e dai 40 km di infrastrutture stradali e ferroviarie nella sola Calabria, in fase di cantiere e in fase di esercizio e per alcuni è prevista addirittura la tombatura, copertura

(Torrente Serro della Torre, Torrente Solaro e Torrente Acciarello) o tombini (torrente Zagarella, Fosso Contrada Piergo, Torrente Polistena, Torrente Lupo), amplificando i rischi per un territorio fragilissimo (l'alluvione di Giampilieri nel 2009 provocò 37 vittime). Addirittura si propone la vera e propria follia di deviare il Canale Margi, che collega il Lago di Ganzirri al Lago di Faro in Sicilia, asserendo che tale intervento produrrebbe *impatti solo relativamente all'idraulica dello stesso canale* e non in tutta l'area di intervento. Per le acque sotterranee basti dire che in una zona in cui la risorsa acqua è scarsissima nel cd PD 2024 si dice, con estrema superficialità e irresponsabilità, che le misure che potrebbero essere necessarie *verranno rielaborate sulla base degli approfondimenti tecnici sviluppati nella fase di Progettazione Esecutiva*.

La Valutazione di Incidenza fantasma

La creazione di una barriera trasversale, qual è il ponte, alla migrazione e la distruzione di aree di sosta e alimentazione per l'avifauna contrasterebbe nettamente con la responsabilità di conservazione degli uccelli migratori. Lo Stretto di Messina è un'area cruciale per la migrazione afro-euroasiatica ed è considerato uno dei punti di concentrazione (bottle-neck) della migrazione dei rapaci diurni e delle cicogne più importanti del Palearctico occidentale. L'Area dello Stretto di Messina è totalmente ricompresa in Zone di Protezione Speciale, tutelate dall'Europa: la ZPS ITA030042 'Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area Marina dello stretto di Messina' e la ZPS IT9350300 'Costa Viola', poste sui due versanti (siciliano e calabrese) dello Stretto e sulle due sponde sono localizzati altri 11 Zone Speciali di Conservazione di interesse comunitario.. Ma l'obbligatorio Studio di Incidenza - SInCA è carente sotto ogni profilo, viola il principio di precauzione e di prevenzione di cui al Trattato di Funzionamento dell'Unione Europea e alla Direttiva "Habitat", recepita in Italia con l'Allegato G del DPR n. 357/1997 poiché presenta carenza di informazioni sul progetto nella sua complessità in terra, mare e cielo, su tutte le componenti biotiche e abiotiche. L'omissione più grave dello SIA 2024 è la totale rimozione, evidentemente perché "scomode, delle misure di conservazione recentemente approvate dalla Regione Sicilia (DDG 14/24 del 16 gennaio 2024 e DDG 59/24 del 30/01/2024). In questo contesto gli effetti naturalistici e ambientali della deviazione del canale Margi, localizzato in un'area tutelata in cui tra l'altro è prevista la costruzione sul lato Sicilia di una delle due torri alte 400 m, sono del tutto sottovalutati, quasi come se non ci si trovasse in un'area protetta, vulnerabile, di elevato valore naturalistico e paesaggistico) anche perché direttamente interessata dall'impatto del ponte.

Il paesaggio ignorato

Ricordiamo che la realizzazione del ponte e delle opere stradali e ferroviarie connesse, prevederebbe lo scavo di fondazioni gigantesche per le torri, la realizzazione dei blocchi di ancoraggio di centinaia di migliaia di mc di calcestruzzo, il trasporto dei 19,8 mln di metri cubi provenienti dagli scavi, necessiterebbero di spazi e condizioni non presenti sul territorio. I cantieri, quindi, si "sostituirebbero" al territorio

La documentazione presentata dai proponenti ignora tutt'oggi il Piano Territoriale Provinciale a Valenza Paesaggistica di Reggio Calabria, che –approvato nel marzo 2011, quindi antecedentemente al PD 2011-2012, contiene regole cogenti e vigenti per i contesti paesaggistici investiti dal progetto., che il PD 2024 cita, ma ignora nel loro dettato programmatico e normativo. Inoltre, l'area interessata al progetto del Ponte ricade nel territorio oggetto del Piano Paesaggistico dell'Ambito 9 (Sicilia). Nel 2011 la Soprintendenza di Messina produsse per la VIA 2011-2012 l'autorizzazione paesaggistica, ma la Commissione Ministeriale, che ha effettuato la Verifica di Ottemperanza per la VIA nel 2013 (durata addirittura circa 2 anni) fece una lunga serie di richieste di integrazioni, molte delle quali non esaustive e parzialmente esaustive, come risulta, appunto, dalla lettura dello stesso documento sulla Verifica di Ottemperanza del 2013.

La salute sottovalutata

Le patologie cardio-respiratorie e tumorali associate all'inquinamento ambientale, sono state rilevate già nel 2013 dalla CTVIA ed è quindi inaccettabile che nel SIA 2024 si dichiari, semplicemente, che *“nella fase di Progettazione Esecutiva si prevedono degli studi di approfondimento relativi ai potenziali impatti dell'opera sulla salute pubblica, finalizzati a definire possibili misure di mitigazione aggiuntive.* Non si produce per la VIA 2024 una Valutazione di Impatto Sanitario (VIS), minimamente credibile, non calcolando che l'impatto sulla salute per la popolazione residente dovuto alla drammatica modifica del paesaggio condiviso, dell'orizzonte visivo ed acustico naturale e dalla riduzione degli spazi naturali, andrebbe considerato e debitamente valutato *ante operam*, mentre non v'è traccia nella documentazione prodotta dai proponenti.

Quale archeologia

La Valutazione Preventiva dell'Interesse Archeologico VPIA del Progetto 2024, in quanto identica alla VIARCH del 2012, è da ritenersi lacunosa rispetto a quanto richiesto al tempo dalla vigente normativa, perché le attività di ricognizione sono state condotte solo su una minima parte delle aree di cantiere. La fotointerpretazione deve essere rifatta su tutta l'area di progetto secondo i criteri stabiliti dal Ministero, e deve comprendere le adeguate verifiche sul terreno di tutte le anomalie individuate nonché deve essere realizzata su tutte le aree di cantiere una completa ed estensiva ricognizione di superficie dei terreni oggetto dei lavori e un'analisi di tipo geoarcheologico. Per citare un solo esempio della superficialità con cui si è proceduto si rileva che con riguardo al saggio realizzato nell'area 5 (viale Europa), grazie al quale è stata riscontrata la presenza consistente di resti archeologici attribuibili alla necropoli ellenistica del Orti della Maddalena, non c'è stata, a tutt'oggi, l'estensione degli scavi prevista dalle norme sulla VPIA.

Indice delle Osservazioni

Premessa	pag. 4
Capitolo 1 – Scelte Trasportistiche e Infrastrurali	pag. 14
Capitolo 2 – Scelte Economico-Finanziarie e ACB	pag. 24
PARTE PRIMA – QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	
Capitolo 3 – Aspetti ingeneristici	pag. 40
PARTE SECONDA – QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	
Capitolo 4 - Componente Atmosfera	pag. 55
Capitolo 5 – Componente Ambiente Marino	pag. 60
Capitolo 6 – Componente Acque superficiali	pag. 134
Capitolo 7 – Componente Acque sotterranee	pag. 139
Capitolo 8 – Componente Suolo e Sottosuolo	pag. 141
Capitolo 9 – Componente Fauna	pag. 147
Capitolo 10 – Componente Vegetazione e Flora	pag. 160
Capitolo 11 – Aspetti climatici	pag. 165
Capitolo 12 – Componente Paesaggio e Urbanistica	pag. 170
Capitolo 13 – Componente Salute pubblica	pag. 193
PARTE TERZA – LO STUDIO DI SIncA	
Capitolo 14 – Lo Studio di Incidenza Ambientale	pag. 204
PARTE QUARTA – ARCHEOLOGIA	
Capitolo 15 – Verifica preventiva e verifica di Ottemperanza	pag. 473
Appendice 1 - “Criticità di carattere strutturale”	pag. 484
Appendice 2 -“Analisi socioeconomica”	pag. 527

Gruppo di lavoro Associazioni e Comitati:

Aurelio Angelini, esperto di Valutazioni Ambientali e docente di Sociologia dell'Ambiente e del territorio; **Emiliano Arena**, Associazione “Invece del Ponte”; **Beatrice Barillaro**, geologa e OA WWF Reggio Calabria; **Cosimo Baviera**, entomologo; **Francesco Caruso**, ricercatore Stazione Zoologica Anton Dohrn – Napoli; **Elio Conti Nibali**, consulente finanziario e Coordinamento Associazione “Invece del Ponte”; **Alessandro Crisafulli**, botanico; **Sergio De Cola**, ingegnere – Associazione “Invece del Ponte”; **Moreno di Marco**, docente di Zoologia e di Biologia Del Cambiamento Globale, Università La Sapienza di Roma"; **Antonio Di Natale**, ecologo marino ed esperto ONU; **Anna Donati**, responsabile Mobilità Sostenibile Kyoto Club; **Giorgia Gaibani**, responsabile Difesa del Territorio LIPU; **Paolo Galasso**, biologo della conservazione e ornitologo; **Domenico Gattuso**, docente di Ingegneria dei Trasporti - Università Mediterranea di Reggio Calabria; **Salvatore Giacobbe**, docente di Ecologia - Università di Messina; **Anna Giordano**, naturalista WWF Italia; **Stefano Lenzi**, Ufficio relazioni istituzionali WWF Italia; **Giuseppe Magazzù**, docente pediatra fuori ruolo – Università di Messina e “Comitato Invece del Ponte”; **Marco Mancini**, Ufficio scientifico Legambiente nazionale; **Domenico Marino**, docente di Politica Economica - Università Mediterranea di Reggio Calabria; **Bruno Massa**, ornitologo, già docente di Entomologia Generale Applicata - Università di Palermo; **Giovanni Mento**, esperto di Analisi e Valutazione Ambientale e Paesaggistica; **Andrea Minutolo**, geologo e responsabile Comitato Scientifico Legambiente nazionale; **Annamaria Moschetti**, Associazione Culturale Pediatri - ACP; **Gabriele Nanni**, Ufficio scientifico Legambiente nazionale; **Aurora Notarianni**, avvocatessa WWF; **Stefano Raimondi**, Ufficio Parchi e Biodiversità Legambiente nazionale; **Rosa Maria Picone**, botanica; **Marcello Romano**, entomologo; **Valeria Russo**, Ufficio Tutela giuridica della Natura WWF Italia; **Elisa Scocchera**, ingegnere ambientale e Ufficio scientifico Legambiente nazionale; **Guido Signorino**, docente di Economia - Università di Messina e Associazione “Invece del Ponte”; **Carlo Tansi**, ricercatore presso l’Istituto di Ricerca per la Protezione Idrogeologica del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR); **Gioacomo Toffol**, Pediatri per un Mondo Possibile – PUMP; **Elena Uga**, PUMP e ACP; **Francesca Valbruzzi**, archeologa e esponente del Comitato “Noponte Capo Peloro”; **Alberto Ziparo**, docente di Pianificazione urbanistica - Università di Firenze.

Appendice 1

“Criticità di carattere strutturale” di: Moreno De Miranda, ingegnere progettista di ponti e già professore di Progettazione strutturale IUAV di Venezia; **Federico M. Mazzolani**, professore emerito di tecnica delle Costruzioni – Università Federico II di Napoli; **Santi Rizzo**, già ordinario delle costruzioni Università di Palermo, preside della Facoltà di Ingegneria 1999 – 2004 Università di Palermo e componente del Comitato Scientifico della Stretto di Messina spA, 2003-2005.

Appendice 2

“Analisi socioeconomica” di: Marco Ponti, già professore ordinario di Economia dei trasporti ed Economia ambientale – IUAV e Politecnico di Milano, responsabile dell’associazione non-profit Bridges Research, **Francesco Ramella**, docente di Trasporti Università di Torino, dal 2016 al 2019 direttore esecutivo di Bridges Research

