



*La corretta valutazione delle alternative  
all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina*



**Osservazioni alla Relazione del Gruppo di Lavoro  
incaricato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile**

**Roma, 27 maggio 2021**

## Indice

1- Considerazioni introduttive	pag. 3
2- Inquadramento socioeconomico, infrastrutturale e della mobilità	pag. 9
3- Ingenti risorse pubbliche per un ponte che non si ripaga	pag. 13
4- La mancata corretta valutazione delle alternative	pag. 17
5- Inquadramento geologico e sismico	pag. 20
6- Inquadramento naturalistico e ambientale	pag. 24
Allegato – Cenni di storia su chiusura vicenda ponte ad unica campata	pag. 35

**Il documento 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

**Foto di copertina:** Alba sullo Stretto di Messina – Anna Giordano

# **I- Considerazioni introduttive**

## **Una Relazione irricevibile**

E' bene innanzitutto ricordare, che questa Relazione su “La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina” trasmessa dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile - MIMS al Parlamento il 7 maggio scorso, è il risultato del Gruppo di Lavoro, istituito con Determina n. 2620 del 27/08/2020 del Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del MIMS (allora MIT), sotto la vigilanza e supporto della stessa STM. Secondo la Determina 2620/2020 il gruppo di esperti è stato incaricato di “*analizzare le possibili alternative legate all’attraversamento stabile dello Stretto di Messina*” e di effettuare studi propedeutici ad effettuare il dibattito pubblico sull’opera.

Da una disamina degli esperti incaricati per il Gruppo di Lavoro, emerge come siano assenti nella composizione, qualsiasi competenza nelle materie biologiche terrestri e marine, chimico-fisiche, ecologiche, naturalistiche e paesaggistiche, per un progetto localizzato in un contesto eccezionale di elevata *sensibilità ambientale* e di grande pregio naturalistico e paesaggistico. Rispetto agli obiettivi di lavoro, il GDL aveva come compito quello di studiare le diverse soluzioni di attraversamento stabile dello Stretto (Ponte, tunnel in alveo, tunnel in subalveo) ma non quello di comparare anche le soluzioni di miglioramento del traghettamento rispetto al sistema attuale.

A quest’ultimo proposito si deve chiarire che non si ritiene corretta l’impostazione stessa del quesito posto al Gruppo di Lavoro dalla Struttura tecnica di Missione del MIMS, dal momento che dà per scontata la (non dimostrata) fattibilità tecnico economica e ambientale dell’attraversamento stabile e si limita a chiedere che siano analizzate le alternative tecniche per realizzarlo, invece di richiedere che sia individuata l’alternativa migliore, (per costi di realizzazione e manutenzione, tempi, prestazioni, effetti sociali e territoriali, impatti sulle diverse componenti ambientali, ecc.) per l’attraversamento dello Stretto nell’interesse della collettività.

**Le associazioni ambientaliste che hanno redatto le presenti osservazioni ritengono che il MIMS dovrebbe procedere, oltre al miglioramento e potenziamento dei servizi di traghettamento esistenti, a sviluppare una seria alternativa progettuale per il miglioramento e potenziamento dei servizi di traghettamento, tramite interventi sul sistema infrastrutturale e logistico, con innovazioni tecnologiche per favorire l’instradamento dei treni e l’accessibilità degli autoveicoli per i collegamenti tra il continente e la Sicilia.**

**Inoltre, per i motivi esposti nelle osservazioni di dettaglio che seguono, riteniamo che il Parlamento debba considerare come irricevibile la Relazione del Gruppo di Lavoro trasmessagli dal MIMS, rinviando la stessa al Governo, dato che non riesce a illustrare le “*profonde motivazioni per realizzare un sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina*” indicate nelle conclusioni.**

**Infine, dalla Relazione emerge il suggerimento sulla necessità di approfondire studi di fattibilità, ipotesi tecniche, la totalità degli aspetti specifici connessi all’attraversamento stabile. Come è noto 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. Per questo si chiede che, se questa strategia verrà ritenuta plausibile dal Parlamento e dal MIMS, si proceda mediante gara europea per la selezione con chiari parametri di trasparenza e indipendenza per evitare ogni tipo di conflitto di interessi.**

## **Perché la Relazione del GDL è carente ed inadeguata**

Dopo aver analizzato i contenuti della Relazione, diciamo subito che risulta essere contestabile e non praticabile una comparazione delle alternative ai fini della fattibilità tecnica, economico-finanziaria, sociale e ambientale che:

- metta a confronto interventi ad un diverso grado di definizione e maturità progettuale nella descrizione delle diverse opere poste in alternativa (principali e connesse, in fase di cantiere e a regime) e delle loro ricadute sulle componenti ambientali;
- presenti un inquadramento urbanistico e dei valori ambientali, naturalistici, paesaggistici, geologici e sismici assolutamente superficiale, lacunoso e, quindi, non credibile e illustri diverse localizzazioni delle opere da realizzare individuate approssimativamente, che non consentono, quindi, di valutare le ricadute sulle varie componenti ambientali, come ammesso dagli stessi componenti del Gruppo di Lavoro (vedi più avanti);
- escluda pregiudizialmente, tra le alternative di intervento considerate, il potenziamento del servizio di traghettamento e, comunque, come richiesto dal Testo Unico Ambientale (D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.), la considerazione della cosiddetta “Alternativa Zero”;
- non presenti alcun dato sui costi delle diverse ipotesi di intervento e quindi informazioni anche solo approssimative e comparabili dei diversi Piani Economico-Finanziari e delle relative Analisi Costi-Benefici, essenziali per poter valutare l’utilità e la redditività di un’opera pubblica e la scelta migliore dal punto di vista economico-finanziario, sociale e ambientale per il decisore politico-istituzionale e per la comunità nazionale.

**La mancanza di questi elementi essenziali fa dire alle scriventi associazioni che quanto contenuto nella Relazione trasmessa al Parlamento non costituisce, né può essere considerato:**

**a) un’analisi comparativa di tutte le alternative che consenta di valutare compiutamente i particolari realizzativi e le loro ricadute sulle componenti ambientali, paesaggistiche, territoriali ed urbanistiche;**

**b) uno studio che fornisca un quadro di insieme sufficiente per la redazione di un documento di fattibilità delle alternative progettuali o di un progetto di fattibilità, da porre alla base del Dibattito Pubblico ai sensi della normativa vigente (D.lgs. n. 50/2016 e del DPCM n. 76/2018) come ipotizzato nel Capitolo 3 della Relazione.**

Si aggiunga, che il GdL (come si è detto privo nella sua composizione di qualsiasi competenza nelle materie biologiche terrestri e marine, chimico-fisiche, ecologiche, naturalistiche e paesaggistiche) tratta la descrizione di una delle aree a più elevato rischio sismico del Mediterraneo e l’impatto ambientale delle varie alternative in un contesto di elevata *sensibilità ambientale* e di grande pregio naturalistico e paesaggistico (come sommariamente descritto nei Capitoli 2.1 e 2.2 della stessa Relazione) con grande superficialità e quasi come se questi elementi: fossero delle variabili indipendenti, non siano condizionanti la valutazione delle alternative e non debbano guidare le scelte che dovrebbero essere compiute in nome dell’interesse pubblico.

D'altra parte, nel Capitolo 5.6 dedicato alle "Analisi preliminari dei possibili sistemi di attraversamento stabile" della Relazione si ha la conferma della totale sottovalutazione di questi aspetti fondamentali, laddove si dichiara esplicitamente che *le ipotesi individuate NON* (il maiuscolo è nostro) *tengono conto degli aspetti tecnici, geologici, marini di interferenza con il territorio e il paesaggio naturale che dovranno essere considerati nei successivi sviluppi progettuali come vincoli o come elementi abilitanti e del paesaggio e che potranno influire nel confronto delle alternative progettuali* (pag. 128 della Relazione).

**Quindi, anche per i motivi che qui di seguito andremo ad esporre sommariamente e più compiutamente in queste nostre osservazioni, riteniamo, come già detto, che il Parlamento debba considerare come irricevibile la Relazione del Gruppo di Lavoro trasmessagli dal MIMS rinviando la stessa al Governo affinché:**

- **appurato che in alcun modo la Relazione riesce a fornire argomenti credibili e documentali di carattere economico-finanziario, sociale e ambientale tali da poter sostenere le *profonde motivazioni per realizzare un sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina* (Conclusioni – pag. 149);**
- **il MIMS esamini come sviluppare una seria alternativa per il miglioramento e potenziamento dei servizi di traghettamento esistenti, tramite anche interventi sul sistema infrastrutturale e logistico e innovazioni tecnologiche per favorire l'instradamento dei treni e l'accessibilità degli autoveicoli per i collegamenti tra il continente e la Sicilia.**

Ma inquadrriamo qui di seguito sommariamente quali siano gli atti e i passaggi più rilevanti, che, oltre a quanto già esposto, sono alla base di questa nostra richiesta per poi approfondire gli altri aspetti di carattere economico-sociale, tecnico e ambientale.

## **Impraticabilità delle due alternative considerate dalla Relazione**

Escluse dallo stesso Gruppo di Lavoro, per manifesta incompatibilità con il contesto territoriale, le alternative del tunnel in alveo, la Relazione del Gruppo di Lavoro accredita l'idea che le uniche due alternative che debbano essere prese in considerazione debbano essere quelle del ponte ad unica campata e del ponte a più campate.

### ***Ponte sospeso ad unica campata: il fallimento di un progetto***

Nel Capitolo 5.2 della Relazione sulla "Storia dei progetti per l'attraversamento stabile dello Stretto" si omette di ricordare che il progetto definitivo del ponte ad unica campata fu abbandonato non tanto e non solo a seguito di una decisione *ope legis* assunta dall'allora Governo Monti, ma, fatto ancora più rilevante, per l'inadempienza del General Contractor Eurolink nel fornire quegli approfondimenti tecnici ed economico finanziari sull'opera da realizzare che erano stati richiesti allora dal Governo in carica.

O meglio, a pagina 108 della Relazione ci si limita a dire che l'atto aggiuntivo, che doveva eventualmente scaturire dal soddisfacimento delle richieste del Governo allora in carica, *non fu firmato*, guardandosi bene dallo specificare quale fosse la natura delle richieste fatte al GC Eurolink e perché non si procedette oltre.

Come precisiamo nei dettagli nell'Allegato di queste osservazioni, sulla chiusura della vicenda del ponte a campata unica, che contesta e integra il Capitolo 5.2 della Relazione del Gruppo di Lavoro la proposta è risultata essere impraticabile per responsabilità precipua dello stesso GC. Ripercorriamo i vari passaggi.

**Il 2 novembre 2012** il Governo, allora in carica, approva il decreto legge n. 187 “**Misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina Spa ed in materia di trasporto pubblico locale**” nel quale si prevede che venga prodotto un Atto aggiuntivo al contratto tra la Società Stretto di Messina Spa (di seguito SSM) e il Contraente Generale (di seguito CG) e si chiede una verifica tecnica sul progetto definitivo ed economico-finanziaria. Il decreto sospende in via immediata le concessioni e le convenzioni in essere e nel caso in cui l'atto aggiuntivo non venga presentato entro il termine perentorio dell'1 marzo 2013 prevede la caducazione, con effetto dalla data di entrata in vigore del dl, di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché le convenzioni e ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria - entro il 1° marzo 2013. La mancata consegna dell'Atto aggiuntivo e quindi la caducazione degli atti ha come conseguenza l'avvio della procedura di liquidazione della Stretto di Messina SpA, affidata, appunto, ad un commissario liquidatore. E' l'inizio della fine politico-istituzionale del progetto del ponte sullo Stretto di Messina.

**Il 17 novembre 2012** il **General Contractor Eurolink** incaricato della costruzione del Ponte sullo Stretto a seguito del decreto legge 187/2012 per la revisione del contratto, decide di inviare al committente **Società Stretto di Messina** la comunicazione di **recesso** dal contratto firmato nel 2005 e validato nel 2006.

**Il 20 dicembre 2012** viene approvata definitivamente dal Senato la Legge di Stabilità 2013, Legge n. 228/2012, nella quale all'articolo 8 si stabilisce di stanziare 300 milioni di euro *da destinare all'attuazione delle misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina SpA*.

**Il 2 marzo 2013** come risulta da un dispaccio dell'Agenzia di stampa Adn Kronos, **non viene raggiunto l'accordo sull'atto aggiuntivo riguardo il progetto del ponte sullo Stretto di Messina**.

Riguardo, poi, alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale bisogna ricordare che la procedura fu rinnovata perfezionata nel 2013, dopo che nel 2010 era stato presentato dal GC Eurolink un progetto definitivo con modifiche sostanziali e ricadute ambientali pesantissime, rispetto al progetto preliminare del 2003, il che obbligava alla ripubblicazione dello stesso (ai sensi dell'art. 185, commi 4 e 5 del D.lgs. 163/2006) e all'apertura di una nuova fase di osservazioni e di valutazione. A conclusione della quale il progetto definitivo in questione non ha avuto un giudizio di VIA positivo.

Infatti, il 15 marzo 2013 la Commissione Tecnica di Verifica di Impatto ambientale – VIA e VAS, riunita in seduta plenaria (come riportato anche a pagina 108 della Relazione degli esperti) decide pilatescamente di *non esprimere valutazione* di Compatibilità ambientale agli Atti integrativi al Progetto Definitivo del ponte sullo Stretto di Messina, valutando, nel contempo, l'esistenza di un'incidenza negativa sui SIC e ZPS, le aree tutelate ai sensi del diritto comunitario.

Come abbiamo visto, quello del ponte sospeso ad unica campata – seppur molto lacunoso – è l'unico progetto (abbandonato a suo tempo) ad un grado di definizione tale da poter far valutare l'inserimento nel contesto territoriale e urbanistico e i relativi impatti sulle componenti ambientali, naturalistiche paesaggistiche.

## ***Ponte a più campate: totale assenza di studi e verifiche***

Nella Relazione viene ipotizzata, invece, la soluzione di ponte a più campate, per la quale non esiste nemmeno uno studio di fattibilità (come confermato nella tabella a pag. 140 della Relazione), che viene considerata però dal Gruppo di Lavoro degli esperti come *potenzialmente più conveniente* (pag. 154 della Relazione).

C'è da chiedersi sulla base di quali considerazioni tecniche svolte su quali elaborati, sia assunta questa posizione, visto che si a pagina 66 della Relazione il GdL ammette candidamente la propria ignoranza quando scrive: *“E’ opportuno chiarire che si dispone di informazioni geologiche e geotecniche abbastanza dettagliate – alla scala adeguata all’analisi delle opere di attraversamento – soltanto per la soluzione del progetto definitivo disponibile. Le problematiche geologiche e geotecniche relative ad altre tipologie di attraversamento possono pertanto essere discusse allo stato attuale solo qualitativamente”*.

Lo stesso Gruppo di Lavoro illustra incontrovertibilmente e diffusamente a pag. 137 della stessa Relazione che manca ogni approfondimento tecnico quando scrive: *“Per soluzioni di attraversamento aereo diverse da quelle considerate nel progetto definitivo esistente, ovvero per ponti a più campate e con pile in alveo, dovranno essere condotte indagini geofisiche, geologiche, geotecniche, fluidodinamiche. Si dovranno analizzare le azioni e gli effetti delle correnti marine, la presenza di faglie, frane sottomarine e di tutti i tipi di accumuli dei sedimenti sommersi che possono subire deformazioni, spostamenti, rottura, liquefazione dinamica. Le indagini dovranno permettere di valutare il comportamento meccanico dei volumi di terreno che influenza o sono influenzati dalle opere a terra e in alveo. Bisognerà inoltre considerare che nelle parti centrali dello Stretto (...) è attesa una subsidenza cosismica superiore al metro in caso di attivazione di faglie ai margini dello Stretto per terremoti di magnitudo  $M > 6,5$ .”*

Rinforzano l'impressione dell'assoluta approssimazione e superficialità del lavoro del gruppo di esperti l'elenco degli approfondimenti sull'ipotesi di ponte a più campate, pur in assenza anche solo di uno studio di fattibilità, risultanti dall'audizione dei *testimoni privilegiati* di cui al Capitolo 4 della Relazione (pag. 86) riguardanti le valutazioni aggiuntive da fare su: le correnti marine; la fruibilità dell'opera anche in condizioni meteorologiche particolarmente severe; i rischi di collisione e, non ad ultimo, i costi di realizzazione .

## ***La localizzazione: come un'astronave nel deserto***

Il Gruppo di Lavoro tratta significativamente, il problema della localizzazione delle diverse ipotesi realizzative dell'opera letteralmente come se si trattasse di far atterrare un'astronave in un deserto.

Ancora una volta, posto che l'unico dettaglio delle problematiche relative all'inserimento ambientale, naturalistico, territoriale ed urbanistico è quello del progetto definitivo del ponte sospeso ad unica campata nell'ipotesi di localizzazione 1, nelle due diverse soluzioni localizzative ipotizzate per i tunnel e nella diversa ipotesi localizzativa individuata per il ponte a più campate, le problematiche connesse non vengono affrontate ad un grado di dettaglio apprezzabile.

Il tutto viene risolto, nell'ipotesi di localizzazione 2 (pag. 127 della Relazione) tracciando semplicemente una riga retta che unisce Concessa, RC, e Falcata, ME, senza che ci sia alcuna descrizione specifica di come debba *atterrare* nell'area di riferimento un ponte a più campate della

lunghezza 4 km, che deve raggiungere i 79 metri di altezza, a doppio impalcato stradale e ferroviario o di come siano esattamente localizzati e e quali impatto abbiano i 24 km di infrastrutture lineari di adduzione all'opera principale.

## **Il Ponte consuma ingenti risorse pubbliche**

Dulcis in fundo, dalla Relazione emerge chiaramente come quest'opera pubblica, *assolutamente necessaria*, e a cui si dedicano 157 pagine di Relazione, non fornendo alcuna stima anche solo approssimativa dei costi di realizzazione delle varie alternative prese in esame, comunque, non si ripaghi in nessun modo, nemmeno in minima parte.

Infatti, a pagina 144 si scarta l'ipotesi del project financing, perché *appare evidente che le 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. L'unica possibilità per garantire un adeguato flusso di risorse è quella di porre a carico di ANAS e RFI un significativo canone di disponibilità per l'utilizzo dell'infrastruttura, la qual cosa si tradurrebbe sostanzialmente, sia pur in forma indiretta, in un finanziamento dell'intervento a carico del bilancio pubblico.*

E allora il Gruppo di Lavoro rende palese che il conto (per un'opera di cui non si conoscono né i costi di realizzazione, di manutenzione e di gestione) deve essere a carico delle risorse pubbliche (così indebitate e scarse) o meglio sia *più efficiente (?) finanziare il sistema di attraversamento interamente e trasparentemente a carico della finanza pubblica* (come si legge a pag. 150 della Relazione).

Dalla Relazione degli esperti si ricava, infatti, che dopo aver realizzato il ponte interamente con fondi pubblici, sarà sempre lo Stato ad occuparsi per un periodo della sua gestione e manutenzione per poi trasferirla come ipotesi su ANAS e RFI, aziende entrambe pubbliche (pag. 144 della Relazione), oppure tramite un contratto con chi realizza l'opera per un periodo definito e parte dell'affidamento a seguito di gara. Ma in sostanza in tutte le ipotesi il costo sarà a carico di risorse pubbliche o di società pubbliche.

Nella Relazione si fa anche l'ipotesi (molto cauta non a caso) che una quota di risorse possa venire dall'Unione Europea, che ricordiamo non ha mai ritenuto dal 2000 fino ad oggi, di destinare risorse al progetto nonostante che sia all'interno della rete TEN-T.

Il Finanziamento interamente pubblico del Ponte sullo Stretto, è uno scenario che spazza via tutti i falsi miti del project financing e dei pedaggi e canoni che ripagano l'opera, ma non per questo è meno complesso e delicato. Stiamo parlando di ingenti risorse pubbliche che dovrebbero essere impegnate a questo scopo, che dovranno derivare dalla indebitata finanza pubblica nazionale, mentre sarebbe preferibile venissero investite sempre nel mezzogiorno d'Italia, ma per investimenti diffusi e prioritari per le regioni Calabria e Sicilia,

Ma andiamo ad approfondire criticamente alcuni aspetti chiave della Relazione del GDL, trasmessa al Parlamento.

## **2- Inquadramento delle problematiche socioeconomiche, infrastrutturali e della mobilità**

Qui di seguito esaminiamo, formulando delle domande sugli aspetti chiave, quali siano le maggiori lacune e contraddizioni contenute nella Relazione del Gruppo di Lavoro con riguardo allo inquadramento delle problematiche socioeconomiche, infrastrutturali e della mobilità e alle alternative di intervento

### ***A che serve il ponte sullo stretto nel 2021?***

La discussione sulla scelta di realizzare un'infrastruttura di questa portata è oggi diversa dal passato, per tante ragioni, ma in particolare perché sono cambiate profondamente le dinamiche della mobilità tra la Sicilia ed il resto d'Italia e per gli impegni sulla riduzione delle emissioni di gas serra prese dal nostro Paese che prevedono una completa decarbonizzazione al 2050. A queste domande occorre rispondere mettendo a confronto le ipotesi di ponte a una o più campate, con quella di rafforzamento del trasporto marittimo e ferroviario tra Sicilia e Calabria.

### ***Il ponte aiuta gli spostamenti tra le città dello Stretto?***

Una delle tesi presentate a supporto della costruzione dell'opera è la riduzione dei tempi di spostamento nella cosiddetta "città dello Stretto". Nello studio si legge che il 76,2% degli spostamenti su nave in ambito locale avviene da parte di passeggeri senza auto al seguito, e complessivamente coloro che ogni giorno si muovono tra le due sponde sono 4.500 persone, un numero assai esiguo a confronto con altre direttrici nazionali. Per questi spostamenti oggi esiste un'offerta articolata con cinque compagnie che operano con servizio passeggeri e auto al seguito o treno, lungo le direttrici Messina-Reggio Calabria per le persone con la possibilità di auto al seguito, sulla rotta Messina-Villa San Giovanni per persone, auto e camion, treni, sulla Tremestieri verso sia Villa San Giovanni che Messina per camion e auto, con tempi medi di percorrenza di 20-30 minuti. I due collegamenti principali sono Messina-Villa San Giovanni come numero di passeggeri, considerando anche quelli di lunga distanza, e Tremestieri-Villa San Giovanni per le merci. L'offerta tra Messina e Villa S. Giovanni è di 182 corse al giorno, se si sommano quelle previste dalle due compagnie, Caronte&Tourist e Blu Jet. Nel primo caso i collegamenti avvengono ogni 40 minuti mentre nel secondo ogni ora. In entrambi i casi i tempi di percorrenza sono tra i 20 e i 35 minuti.

Nessuna soluzione infrastrutturale potrà essere competitiva rispetto a tempi ed offerta di questo tipo, considerando il percorso necessario in autobus o auto privata per raggiungere il ponte e di ingresso e uscita dalla città. Piuttosto è interessante quanto scritto nel documento in Relazione ai punti critici di questi spostamenti, dovuti alla bassa qualità dei terminali passeggeri, alla bassa accessibilità alle stazioni dei treni, vetustà del naviglio (lungo queste distanze stanno diventando sempre più competitive navi a propulsione elettrica), scarsa organizzazione delle coincidenze con il trasporto pubblico locale, ma anche di percorsi pedonali e ciclabili. Tutti interventi urgenti, rinviati perché assurdamente considerati alternativi al ponte, realizzabili in tempi brevi e che potrebbero rendere più attraente per i turisti quest'area della Sicilia e aiutare studenti e pendolari.

Al contrario con pochi investimenti ma coordinati si potrebbe, in poco tempo, arrivare ad un sistema integrato che metta nelle condizioni di potersi muovere in treno e in traghetto tra le città che si affacciano sul mare in pochissimo tempo. Ad esempio riorganizzando gli orari dei traghetti

sia a Messina sia a Villa San Giovanni in modo da garantire un'attesa minima per i treni. Per fare un esempio concreto, sul versante siciliano una volta arrivati via mare si può prendere solo un treno, quello delle 6:38, nell'orario dei pendolari da Messina verso Palermo.

Inoltre, lo spostamento dei traghetti FS Blufferries dal porto storico di Messina a quello di Tremestieri, avvenuto nell'autunno 2014, è stata positiva per le merci ma ha penalizzato lo spostamento di migliaia di pendolari sulle due sponde. Nel corso del 2015 si è aggiunta un'altra nota negativa vista l'interruzione dell'"interlining", ovvero per la possibilità di imbarcarsi sulle navi di qualunque vettore a prescindere da quello dal quale è stato comprato il biglietto.

### ***Il ponte aiuta a rendere più veloce e sostenibile il trasporto delle merci?***

Il documento presenta un'interessante analisi dei flussi merci tra la Sicilia e la Penisola. A pagina 30 è scritto *"nel 2019 sono stati trasportati 624.246 mezzi pesanti, in prevalenza verso la Campania (276.290) e la Liguria (173.682). I collegamenti con i porti della Campania costituiscono una quota rilevante (44%) del totale e mostrano quindi che un collegamento stabile attraverso lo Stretto potrebbe servire, almeno in parte, questo segmento di traffico"*.

Viene da chiedersi perché mai si debba puntare a ridurre il trasporto di merci che viaggiano via nave per spostarli verso la strada (con evidente aumento di traffico, inquinamento ed emissioni di gas serra) ma anche in treno. Per quanto riguarda il trasporto merci su ferro ha senso dalla Sicilia potenziare i collegamenti verso Calabria, Puglia, Basilicata (oggi purtroppo assai difficili), perché per le altre regioni e verso Nord il trasporto via mare permette di muovere maggiori quantità di merci. Poco senso avrebbe utilizzare i porti siciliani come nodi di trasbordo dalle navi ai treni, per trasporto verso nord, visti i vantaggi di porti come Gioia Tauro o Taranto. Davvero difficile che la realizzazione del Ponte riesca ad essere attrattivo rispetto al traffico merci che oggi avviene in aereo, limitato come quantità (6mila tonnellate nel 2019) ma specializzato su alcuni segmenti tecnici e alimentari che richiedono tempi e condizioni particolari.

### ***Il ponte sarebbe competitivo per gli spostamenti nazionali di persone?***

Negli ultimi dieci anni è cresciuto fortemente il numero di spostamenti in aereo verso la Sicilia, in particolare per la crescita dell'offerta low cost, e nel 2019 copriva il 60,3% di quelli di lunga percorrenza. Segue nel numero di spostamenti nazionali quello su strada con il 19,2% e poi il trasporto ferroviario (10,3%) e navale (10,2%). Circa il 60% degli spostamenti in aereo avviene verso aeroporti al Nord, rispetto ai quali la realizzazione del Ponte difficilmente potrebbe risultare competitivo come alternativa di spostamento in treno, se non tramite convogli notturni.

E' la stessa Relazione a pagina 32 ad ammettere che *"Tra le destinazioni solo Napoli e Roma appaiono contendibili da un efficiente servizio ferroviario: nell'insieme, questi due aeroporti muovono 3,9 milioni di passeggeri; si deve tuttavia, che una parte di essi scelgono questi aeroporti, soprattutto Roma Fiumicino, come scalo intermedio per raggiungere altre destinazioni e non sarebbero di conseguenza attratti da un servizio ferroviario"*.

L'obiettivo che occorre porsi è di capire come facilitare gli spostamenti dalla Sicilia verso il resto d'Italia rendendoli anche più sostenibili. La riduzione di 35-55 minuti di attraversamento del ponte non potrà in ogni caso rendere competitivo lo spostamento in treno con quello in aereo, su direttrici come da Palermo verso Roma (oggi il treno più veloce ci mette 10 ore e 25 minuti) e da Catania verso Roma (il più veloce ci mette 9 ore e sette minuti).

Oggi l'offerta di treni a lunga percorrenza rimane esigua, con due soli Intercity al giorno sia da Palermo sia da Catania, malgrado gli interventi realizzati di upgrade tecnologico sulla linea. I tempi di percorrenza tra Messina e Villa S.Giovanni sono di 1 ora e 10 minuti in tutto. E' sicuramente importante ridurre i tempi dei treni diurni e di quelli notturni verso Nord, ma è evidente che si andrà ad incidere su una quota limitata dei flussi e che esistono soluzioni con maggiori risultati in termini di costi e benefici.

Il PNRR finanzia con circa 10 miliardi di euro la realizzazione della tratta Salerno-Praia a Mare la cui conclusione è prevista nel 2030. A questo proposito bisogna ricordare come la linea ferroviaria SA-RC, sia già oggi interamente a doppio binario, grazie agli interventi fatti in questi anni, e presenti caratteristiche moderne che consentono velocità sino a 200 km/h: Roma è raggiungibile da Reggio Calabria in circa 4 ore e mezza, e con ulteriori interventi puntuali, di costo ed impatto ridotto, si potrebbe scendere al di sotto delle 4 ore.

Il documento non prende in considerazione una soluzione dai costi contenuti che renderebbe possibile dare continuità al percorso dei treni veloci, con soluzioni realizzabili in pochi anni.

Attualmente per entrare nelle navi le carrozze dei treni vengono separate con manovre complicate, inoltre le navi, avendo un solo ingresso dei treni, portano a manovre in porto che fanno perdere ulteriore tempo, tanto che si arriva a tempi di circa due ore. Eppure, si potrebbe migliorare questa situazione attraverso traghetti Ro-Ro lunghi 200 metri, come si trovano nel Mar Baltico. In questo modo le frecce di Trenitalia o gli Italo fino a sette carrozze potrebbero entrare senza essere smontati direttamente nella nave e direttamente uscire nel porto di sbarco, grazie a un sistema di doppia entrata dei traghetti. Una soluzione di questo tipo permetterebbe di dimezzare i tempi di attraversamento dei treni lungo lo stretto, scendendo a circa 40 minuti.

Purtroppo, non vengono citate le riduzioni dei tempi degli spostamenti verso Taranto o Bari, Potenza o Lecce da Reggio Calabria, perché l'offerta di treni lungo queste direttrici è praticamente assente.

### ***Il Ponte è davvero quello che serve per il rilancio del Sud?***

Con grande enfasi il documento propone il ponte sullo stretto come l'opera che può consentire alla Sicilia e al Sud di uscire dalla attuale marginalità geografica, dalla curva demografica e dalla crisi economica e sociale.

A supporto di queste tesi vengono portati i risultati di crescita del PIL realizzati nelle aree collegate all'alta velocità ferroviaria e la possibilità di connettersi ai nuovi flussi internazionali delle merci e del turismo nell'epoca della globalizzazione. Il problema è che l'analisi non va oltre i titoli e non potrebbe essere altrimenti, perché le situazioni non sono confrontabili in termini geografici ed economici, e nessun economista serio potrebbe partire da queste basi per motivare la scelta di costruire l'opera.

Il Ponte rimane uno slogan politico che consente di nascondere il fallimento delle politiche di questi anni per il Sud e l'assenza di una strategia per il futuro. L'unica novità è rappresentata dal PNRR che permetterà di investire nel Mezzogiorno per recuperare una parte del deficit di risorse per il diritto allo studio e per ridurre la piaga dell'abbandono scolastico, per gli asili nido, il patrimonio edilizio pubblico, la sanità. Veniamo da anni di risultati fallimentari del complesso di politiche per il Sud costruite intorno ai fondi strutturali gestiti dalle Regioni e attraverso i Piani operativi nazionali.

Mai si è aperta una riflessione su cosa si è finanziato in questi decenni e quali risultati abbia prodotto. Nessuno sa quali politiche hanno funzionato o quali problemi siano stati affrontati e magari in parte risolti, quante siano state le scuole riqualificate, le classi e i ragazzi recuperati dal rischio abbandono scolastico, le imprese capaci di rilanciarsi attraverso le risorse di cui hanno beneficiato. In un'area del Paese che si è andata negli ultimi decenni spopolando, con oltre 600mila giovani che sono emigrati dal 2012, come può il collegamento tra Reggio Calabria e Messina rappresentare la risposta ai problemi? Il Sud ha bisogno di nuove infrastrutture che siano funzionali a un'idea di sviluppo calata dentro gli obiettivi di Next Generation UE, in modo da orientare in questa direzione anche la prossima programmazione 2021-2027, avendo imparato dagli errori del passato e assunto nelle Regioni le nuove priorità europee a partire da quella climatica.

Ma oggi più che di grandi opere abbiamo bisogno di una visione che accompagni le scelte di decarbonizzazione in questa area del Paese e crei così opportunità per i cittadini e le imprese. Le Regioni del Sud godono di risorse straordinarie per sviluppare un diffuso sistema di impianti da fonti rinnovabili, per organizzare una articolata filiera di recupero e riciclo, e di sicuro ha tutto da guadagnare puntando su qualità dell'offerta, innovazione e sostenibilità ambientale nelle città e nei territori. Il Sud Italia in questa prospettiva ha delle carte da giocare importanti, per le risorse di cui dispone e perché attraverso queste chiavi può dare risposta ai propri problemi (ad esempio l'eterno problema discariche dei rifiuti) e creare opportunità per le imprese dall'autoproduzione da fonti rinnovabili, può far tornare attrattive le proprio città attraverso la chiave della vivibilità e aumentare l'attrattività turistica intorno alla possibilità di rendere finalmente accessibile un patrimonio unico per articolazione e ricchezza.

Ma per fare questo salto in avanti ha bisogno di un piano per la mobilità al Sud che mai il MIMS ha studiato e che ancora ora non è previsto. Un piano che, come avviene negli altri Paesi europei, vada a verificare come funziona il servizio (pagato da risorse pubbliche) e se le coincidenze tra treni nazionali e regionali permette di garantire tempi di spostamento competitivi lungo le direttrici principali in modo da rendere accessibili le città, i porti e gli aeroporti. Per il turismo un servizio con queste caratteristiche renderebbe finalmente attraente il Mezzogiorno per una fetta crescente del turismo internazionale che ama viaggiare senza dover disporre di un'auto privata. In questi anni al Sud il numero di treni si è ridotto, con meno Intercity e treni regionali.

Quello che è normale al Nord qui è impossibile, ossia muoversi tra Bari e Napoli, tra Reggio Calabria e Taranto, tra Potenza e Lecce, perché può portare a viaggi di ore e a dover scontare numerosi cambi obbligati anche solo per poche decine di chilometri di tragitto, mentre le coincidenze e i collegamenti intermodali rimangono un sogno. E' evidente che questa situazione determina gravi conseguenze nei confronti dell'economia e del turismo. Se non si affrontano questi problemi, che sono di servizio ancora prima che infrastrutturali, il Ponte sullo Stretto continuerà a risultare una proposta demagogica per il riscatto di territori di cui si rinuncia a capire i problemi, cresciuti in questi anni, ma anche le potenzialità.

### **3- Ingenti risorse pubbliche per un ponte che non si ripaga**

Rispetto alle precedenti discussioni degli anni 2000 su chi paga il Ponte e la sua insostenibilità economica, la Relazione presente un elemento di chiarezza e novità. Esclude che il progetto si ripaghi con il project financing, mentre ipotizza che si possa pagare un canone di disponibilità da parte di RFI e ANAS che lo dovranno utilizzare (la famosa tassa sul ponte come era stata definita) ma lo ritiene complesso da attuare perché comunque si tratta di fondi pubblici dato che il canone graverebbe sui bilanci di queste Società pubbliche. Quindi, ritiene con una valutazione d'insieme, che debba essere realizzato in modo esplicito con risorse pubbliche nazionali e magari anche europee.

Dato che la Relazione rimanda ad ulteriori approfondimenti e studi fattibilità successivi per approfondire le ipotesi di soluzioni tecniche del Ponte a più campate, dati di traffico, adeguamenti normativa tecnica, rischio sismico, impatti ambientali, meteomarinari, geologici (vedi Conclusioni della Relazione, pagina 148-156) non contiene alcuna previsione sui costi dell'intervento. Quindi, niente viene detto nella Relazione sulla stima dei costi d'intervento: solo il fatto che dovranno essere poste a carico della finanza pubblica.

Va rammentato che il progetto di Ponte sospeso era stato affidato mediante gara con un costo iniziale di 6,2 miliardi, che poi tra riprogettazioni, adeguamenti alle prescrizioni VIA, connessioni efficaci con il territorio, aumento prezzi dei materiali, era lievitato nel 2012 a circa 8,5 miliardi.

E stiamo parlando di un progetto che non ha superato tutte le prescrizioni tecniche richieste e di cui dovevano ancora cominciare i cantieri, con tutte le incognite che questo trascina con sé in Italia, quando dai progetti si passa alla realtà dell'intervento di realizzazione ed i costi sono sempre in aumento.

In passato era stato affermato e programmato che il progetto si sarebbe ripagato mediante i pedaggi, ma poi analisi costi benefici e le esperienze internazionali, avevano dimostrato il fallimento di questa ipotesi. Da questo fallimento, era stata avanzata l'idea di un "canone di disponibilità" che avrebbe dovuto pagare alla Società Ponte sullo stretto RFI per poter utilizzare i binari, che a sua volta avrebbe ribaltato sulle società di servizi (Trenitalia e altre società se si fossero candidate) il pedaggio. RFI, inoltre, per tenere in piedi il conto economico del Ponte, sarebbe stata costretta a comprare da subito l'intera disponibilità dei binari, anche se non riusciva ad impegnare tutta la capacità, per non gravare sui conti delle società di servizi ferroviari. Comunque la si rigiri stavamo parlando di società pubbliche e di risorse pubbliche, se pur indirette.

Da queste valutazioni pregresse, è possibile che derivi l'ipotesi contenuta nella Relazione MIMS di oggi, con l'esclusione di PF e canone, con la dichiarazione di necessità di risorse pubbliche da destinare al progetto.

#### ***La Commissione Europea e il ponte***

Nella Relazione viene ipotizzato (con molta prudenza non a caso) che anche la Commissione Europea potrebbe essere tra i soggetti che finanziano l'investimento del Ponte.

Anche in questo caso la storia insegna che Bruxelles - pur facendo parte l'intervento del Ponte sullo Stretto delle Reti TEN-T del corridoio Berlino Palermo ferroviario - ha sempre escluso la possibilità di contribuire alla realizzazione del Ponte sullo Stretto, perché concentrava le proprie risorse sui collegamenti tra paesi europei e di valico (quelli che nessun paese in genere è in grado di sostenere).

Basti ricordare che nel marzo 2004 il Parlamento Europeo, escluse con un voto l'opera dalla lista delle infrastrutture prioritarie di interesse europeo TEN-T da finanziare, perché risultò evidente l'improporzionalità economica, l'insostenibilità ambientale e la scarsa utilità di questo progetto nel contesto italiano europeo.

Anche ad ottobre 2011 si arrivò alla stessa esclusione, quando furono presentati i nuovi orientamenti della Commissione Ue sul finanziamento per le Reti Trans -Europee di Trasporto. Venne decisa la preferenza all'itinerario Helsinki-La Valletta, a discapito della direttrice 1, Berlino-Palermo. L'unico elemento di novità fu l'inserimento della nuova tratta ferroviaria Napoli-Bari, tra quelle ammesse al finanziamento europeo, parte del quadro finanziario pluriennale per il 2014-2020 che la Commissione UE aveva presentato a giugno 2011. L'UE decise quindi anche nel 2011 di non finanziare (quota parte ovviamente) la costruzione del Ponte sullo Stretto.

Adesso che in Italia si è tornati a parlare di Attraversamento Stabile sullo Stretto di Messina, anche in sede europea le forze politiche italiane, si stanno muovendo per far ritornare sui suoi passi la Commissione Europea.

Di recente, è arrivata la risposta della Commissaria Adina Vălean, a nome della Commissione Europea, alla interrogazione presentata a marzo 2021 a prima firma dalle eurodeputate Tardini e Bonfrisco della Lega. Nell'interrogazione veniva richiesto:

- se la Commissione Europea riteneva importante e prioritario il Ponte sullo Stretto di Messina,
- se non ritiene di includere il progetto nella prossima revisione delle reti Ten-T,
- quali possibilità di finanziamento vi erano nell'ambito dei vari fondi europei incluso il PNRR Next Generation EU.

**Ecco la risposta integrale del 18 maggio 2021 all'interrogazione della Commissaria Valean:**

*Il collegamento tra la Sicilia e l'Italia continentale fa già parte della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e del corridoio "Scandinavia-Mediterraneo" e, in quanto tale, fa parte della rete considerata di massima importanza e valore aggiunto dell'UE. Non è stato tuttavia individuato nell'elenco indicativo di collegamenti transfrontalieri e collegamenti mancanti che figura nell'allegato del progetto di regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, sul quale il Parlamento europeo e il Consiglio hanno raggiunto un accordo politico (CEF II)<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014.

*Garantire la connettività e l'accessibilità di tutte le regioni europee è al centro della politica in materia di TEN-T. Nel 2021 la Commissione proporrà una revisione del regolamento TEN-T<sup>2</sup> al fine di aumentare l'efficienza della rete TEN-T multimodale. Lo scopo è, in particolare, contribuire all'obiettivo del Green Deal. Per quanto riguarda il collegamento tra la Sicilia e il continente italiano, la valutazione di un progetto sulla rete TEN-T può essere effettuata solo sulla base di una proposta concreta e matura dello Stato membro che dimostri in particolare il valore aggiunto dell'UE per la rete. Questo è anche un prerequisito per un eventuale contributo finanziario dell'UE. Finora le autorità italiane non hanno presentato alla Commissione piani concreti in merito a tale collegamento.*

*La scelta dello strumento di finanziamento per un determinato progetto dovrebbe essere decisa dall'Italia, in funzione della natura del progetto e della sua sostenibilità finanziaria. Alcuni programmi dell'UE nell'ambito del quadro finanziario pluriennale 2021-2027 potrebbero ad esempio contribuire a studi preliminari e ad attività di appalto.*

**Su questa risposta della Commissione Europea, vanno sottolineate le cinque seguenti valutazioni, anche alla luce dello stato italiano sul progetto:**

- 1 Come noto viene ribadito che il Ponte sullo Stretto non fa parte degli interventi prioritari e finanziabili delle reti TEN-T
- 2 nel 2021 la Commissione proporrà una revisione del Regolamento TEN-T, con lo scopo di contribuire all'obiettivo del *Green Deal*: davvero difficile dimostrare la coerenza del progetto italiano con la transizione ecologica, dato il suo impatto significativo e permanente sul territorio, il suolo, la biodiversità, la protezione della natura.
- 3 Sempre in riferimento al *Green Deal*, viene invocato dai sostenitori del Ponte il fatto che si tratta di un ponte ferroviario utile al riequilibrio modale per ridurre il trasporto su strada ed il traffico aereo. Ma su questo punto ricordiamo che:
  - il Ponte è anche stradale e quindi sostiene anche la crescita del traffico veicolare stradale,
  - per il traffico aereo dai dati disponibili nella relazione MIMS potrebbe essere competitivo (e se combinato con l'AV Salerno Reggio Calabria) sui tempi nel segmento Roma - Aeroporto di Catania (4,48 ore) mentre non lo è con l'aeroporto di Palermo (6,39 ore)
  - il Ponte riduce il trasporto navale sia nel traghettamento nello Stretto e sia come strategia sul traffico marittimo, dato che nella Relazione si parla di una riduzione dell'attuale e significativo trasporto marittimo merci verso i porti campani, da riposizionare sul Ponte (senza specificare se con il trasporto stradale e ferroviario).
  - Sarà quindi difficile dimostrare, anche in sede europea, che il Ponte sullo Stretto è un progetto chiave per il riequilibrio modale e la decarbonizzazione dei trasporti.
- 4 la Commissione Europea ritiene che *“la valutazione di un progetto sulla rete TEN-T può essere effettuata solo sulla base di una proposta concreta e matura dello Stato membro che dimostri in particolare il valore aggiunto dell'UE per la rete.”* Come si evince dalla Relazione MIMS il progetto “maturo” di attraversamento non esiste. E' la stessa motivazione che riteniamo abbia portato il Governo Draghi a non includere nel PNRR il progetto.

---

<sup>2</sup> Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

- 5 Infine, la Commissione Europea ritiene che sia l'Italia a dover decidere come finanziare l'opera, in funzione della "natura del progetto e della sua sostenibilità finanziaria" anche nell'ambito delle risorse UE e delle regole connesse. Quindi nessuna indicazione ausiliaria su questo punto.

In conclusione, se ne deduce che sarà particolarmente complesso ottenere Fondi europei dalle Reti TEN-T, dato che il project financing non regge, che il canone e il pedaggio sono un aggravio insostenibile sulle aziende pubbliche, che l'unica soluzione resta l'uso di risorse pubbliche nazionali.

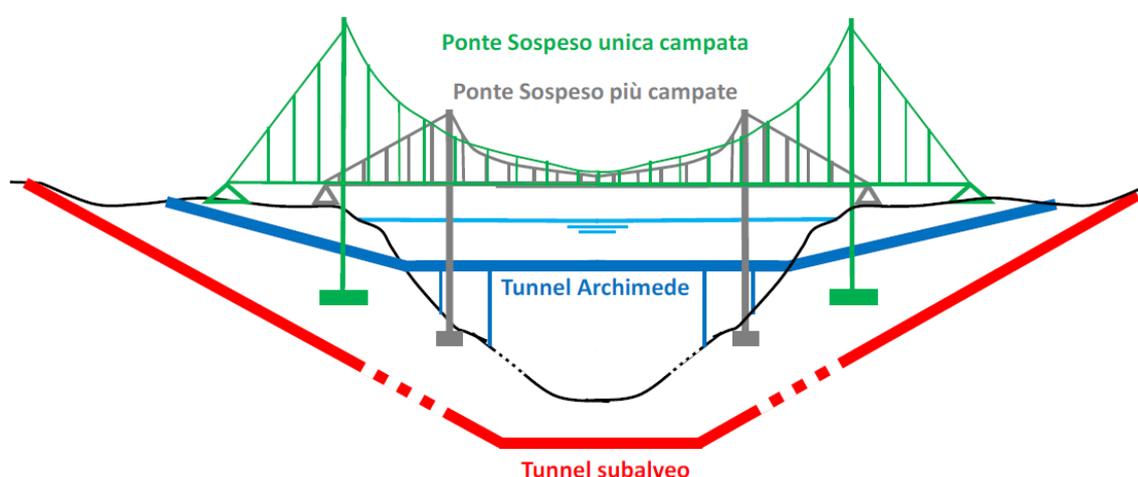
Uno scenario certamente più realistico ma non meno complesso e delicato. Stiamo parlando di ingenti risorse pubbliche che dovrebbero essere impegnate a questo scopo, che dovranno derivare dalla indebitata finanza pubblica nazionale, mentre sarebbe preferibile venissero investite sempre nel mezzogiorno d'Italia, ma per investimenti diffusi e prioritari per le regioni Calabria e Sicilia, su cui è intervenuto il capitolo precedente.

## 4- La mancata corretta valutazione delle alternative

Le soluzioni tipologiche prese in considerazione nella Relazione, schematizzate a pag 126, hanno riguardato:

- tipologia aerea di ponte sospeso ad unica campata;
- tipologia aerea di ponte sospeso a più campate;
- tipologia in alveo di tunnel immerso (flottante, anche noto come “tunnel di Archimede”);
- tipologia subalvea;

Figura 49: Schema delle possibili tipologie di attraversamento stabile dello Stretto di Messina\*



### Un'impossibile comparazione

La conclusione della Relazione scarta il tunnel di Archimede e il tunnel sub-alveo raccomandando di limitare le alternative da approfondire a due soluzioni: il ponte a campata unica e il ponte a più campate. Tali soluzioni dovrebbero essere ipoteticamente localizzate in due diverse collocazioni di cui una, quella del vecchio progetto tramontato nel 2012-13, connette le due sponde nel punto di minore distanza, mentre la seconda connette le due sponde in posizione più vicina alla città di Messina, in corrispondenza di una maggiore distanza tra le due rive. L'esame della documentazione e delle argomentazioni presentate non consente di riconoscere la ragionevolezza di tali conclusioni.

L'analisi ha infatti sviluppato, in estrema sintesi, due ordini di considerazioni sulle diverse alternative: la sommaria descrizione della lunghezza delle opere necessarie all'attraversamento e ai suoi raccordi con le reti stradali e ferroviarie di terra e i potenziali fattori di vulnerabilità geologica al rischio sismico, alle correnti sottomarine, alle frane e alla “fagliazione co-sismica” (Vedi par. 5.6.3). Si tratta di tutti rischi potenziali di cui oggi, per ammissione dei relatori, nella nuova collocazione ipotizzata si sa pochissimo o nulla, e nulla è di fatto prevedibile.

Al GdL è bastato l'elenco dei potenziali disastrosi rischi geologici e il peso delle amplissime indagini necessarie a costruire una conoscenza adeguata per far cadere subito le ipotesi di tunnel di Archimede e tunnel sub-alveo (vedi par. 5.6.3). Occorre chiedersi perché sia stata fatta salva l'ipotesi del ponte a più campate, che pure condivide la gravità dei rischi potenziali e la medesima necessità di indagini sulla dinamica dei fondali, le correnti, le potenziali frane e gli impatti ambientali.

Come più sopra ricordato, il GdL scrive:

*“Per soluzioni di attraversamento aereo diverse da quelle considerate nel progetto definitivo esistente, ovvero per ponti a più campate con pile in alveo, dovranno essere condotte indagini geofisiche, geologiche, geotecniche, fluidodinamiche. Si dovranno analizzare le azioni e gli effetti delle correnti marine, la presenza di faglie, frane sottomarine e di tutti i tipi di accumuli di sedimenti sommersi che possono subire deformazioni, spostamenti, rottura, liquefazione dinamica. Le indagini dovranno permettere di valutare il comportamento meccanico dei volumi di terreno che influenzano e sono influenzati dalle opere a terra e in alveo. Bisognerà inoltre considerare che nelle parti centrali dello Stretto, nella zona assiale del graben, è attesa una subsidenza cosismica superiore al metro in caso di attivazione di faglie ai margini dello Stretto per terremoti di magnitudo  $M > 6,5$ . “*

Per tacere della gravità degli effetti dei lavori aerei e in alveo sulle migrazioni dei rapaci, sul passaggio dei cetacei, e sugli altri disastrosi effetti ambientali ampiamente ricordati in altre parti delle presenti osservazioni. Nonché dei rischi per la navigazione e la sua sicurezza.

Nonostante il legittimo dubbio circa la fattibilità delle opere che deriva da tali osservazioni, nello sviluppo della Relazione il ponte a più campate è presentato come l'opzione più desiderabile e base per il paragone tra le diverse lunghezze complessive di attraversamento offerte dalle due tipologie di ponti, fattore che sicuramente incide sui costi di realizzazione, peraltro neppure ipotizzati, e sui tempi dell'attraversamento, ma che nulla dice sulle difficoltà, sulla vulnerabilità e sui rischi geologici e ambientali di fatto non valutabili.

## **L'alternativa mancante**

Nella sommaria analisi dei punti di forza e di debolezza di ciascuna alternativa (pag.139 e seguenti della Relazione) si afferma sistematicamente che occorre valutare i vantaggi di ciascuna alternativa di attraversamento stabile rispetto allo “scenario di riferimento”, costituito dal cosiddetto “collegamento dinamico”.

Nella tradizionale terminologia dell'analisi economica (e nella Relazione), lo “scenario di riferimento” è la base a cui confrontare gli scenari di progetto per misurare i vantaggi che derivano dalla realizzazione delle opere. Nello scenario di riferimento sono incluse tutte le decisioni di miglioramento della situazione attuale già prese. Nel caso dell'attraversamento dello Stretto tali decisioni, concordate tra tutti i soggetti coinvolti, sono relative alla accessibilità terrestre, alle strutture di servizio, alle infrastrutture, ai mezzi navali e al materiale ferroviario (misure elencate al paragrafo 5.4.)

Occorre tuttavia osservare che il confronto tra i risultati di ciascuna alternativa (principalmente in termini di lunghezze e tempi) con lo scenario di riferimento così costruito risulta del tutto insufficiente dal momento che non comprende la verifica dei rischi e della necessità di

mantenimento del collegamento dinamico in contemporanea all'attraversamento stabile. Nell'unico progetto definitivo effettivamente valutabile, ovvero il ponte ad unica campata, il mantenimento dell'attraversamento dinamico era imposto dalla impraticabilità del ponte per circa 100/giorni anno dovuta ai forti venti e alle oscillazioni dell'impalcato.

La mancanza anche solo di uno studio di fattibilità di ponte a più campate e delle sue condizioni di contesto geologico ed ambientale non consentono di escludere la forte probabilità che sussista un'analoga necessità di mantenimento dell'*attraversamento dinamico*. L'attraversamento dinamico rappresenterebbe quindi, paradossalmente l'unica garanzia della continuità dell'attraversamento tra le due sponde dello Stretto.

In una corretta impostazione metodologica l'*attraversamento dinamico* non può quindi essere considerato uno scenario di riferimento, ma deve essere sviluppato come una reale alternativa, progettando tutte le misure per renderlo quanto più possibile facile, veloce, sicuro e ben connesso con le reti di terra. A questa alternativa dovrebbero essere confrontate le prestazioni, i tempi i costi e gli impatti delle alternative di attraversamento stabile, da sviluppare con gli adeguati approfondimenti indicati dal GdL stesso per l'eventuale sviluppo di un progetto preliminare di alternative di fattibilità tecnico-economica.

Dunque, non si ritiene corretta l'impostazione stessa del quesito posto al Gruppo di Lavoro dalla Struttura tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, dal momento che dà per scontata la (non dimostrata) fattibilità tecnico economica e ambientale dell'attraversamento stabile e si limita a chiedere che siano analizzate le alternative tecniche per realizzarlo, invece di richiedere che sia individuata l'alternativa migliore, (per costi di realizzazione e manutenzione, tempi, prestazioni, effetti sociali e territoriali, impatti sulle diverse componenti ambientali, ecc) per l'attraversamento dello Stretto nell'interesse della collettività. Alternativa migliore da sviluppare progettualmente e che dovrebbe ragionevolmente consistere nella profonda riorganizzazione infrastrutturale e funzionale del *collegamento dinamico*, accompagnata da una massiccia dose di innovazione tecnologica.

## 5- Inquadramento geologico e sismico

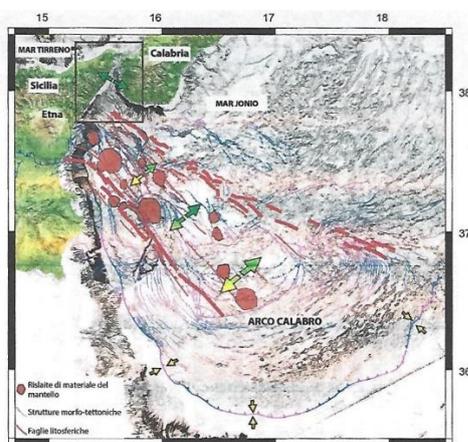
Sembrirebbe inutile ricordare come la geologia dello Stretto di Messina presenti caratteristiche uniche di complessità sismo-tettonica, che sono state richiamate e approfondite anche in recenti studi scientifici e *cristallizzate* in provvedimenti utili a disciplinare la programmazione e progettazione della attività antropiche per lo sviluppo e la salvaguardia delle attività delle popolazioni residenti in questa area.

Si evidenzia, innanzitutto, la recente revisione della carta relativa alla pericolosità sismica del territorio italiano, dove si individuano tra le **ZONE SISMICHE (livello di pericolosità): in Zona 1, la Calabria meridionale (tutta la provincia di Reggio) e la Sicilia orientale (area messinese)** - Presidenza del Consiglio dei Ministri - **DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE - CLASSIFICAZIONE SISMICA AL 30 NOVEMBRE 2020** - Recepimento da parte delle Regioni e delle Province autonome dell'OPCM 20 marzo 2003, n. 3274 e dell'OPCM 28 aprile 2006, n. 3519

Di seguito, ci limitiamo a riportare gli **stralci più significativi due ricerche di grande attualità, una più recente (CNR – ISMAR, ottobre 2020) e una più datata (Guerricchio e Ponte, 2006)** nelle quali vengono illustrate le considerazioni di ordine tecnico-scientifico sinora non superate che condizionano qualsiasi ipotesi relativa alla fattibilità dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina.

- 1- Consiglio Nazionale delle Ricerche ISMAR - Istituto di Scienze Marine – **“Lo Stretto di Messina: criticità geologiche e tettoniche”** - Dott.ssa Alina Polonia 31/10/2020 - *Sintesi dei principali risultati raggiunti da recenti studi condotti dall'Istituto di Scienze Marine (ISMAR-CNR)*

*<< omissis...Dal punto di vista geodinamico, lo Stretto di Messina è un'area cruciale, nella quale avviene l'interazione tra profonde strutture tettoniche ed estesi blocchi crostali che convergono, divergono, e si muovono lateralmente tra loro, provocando terremoti, frane sottomarine, tsunami e vulcanesimo. È una zona di “svincolo” meccanico, una sorta di “perno” che assorbe i movimenti relativi tra i diversi blocchi di crosta terrestre, e per questo rappresenta una delle aree a maggior rischio geologico del nostro Paese. Di seguito, sono indicate in modo molto sintetico le principali criticità geologiche associate all'area dello Stretto di Messina, individuate da recenti studi multidisciplinari di geologia/geofisica marina.>>*



*Figura 1 - Mapa strutturale dello Ionio Occidentale con indicate le faglie principali nella zona prospiciente lo Stretto di Messina (riquadro nero). In blu le faglie che hanno una espressione superficiale. In rosso: le faglie profonde che producono allontanamento dei blocchi crostali. I movimenti di divergenza sono indicati con le frecce verdi, mentre i movimenti compressivi sono indicati da frecce gialle.*

### **Strutture tettoniche attive**

<<...omissis.. Un sistema di spaccature profonde situate tra lo stretto di Messina e l'Etna (Fig.1) sta infatti separando la Sicilia dal resto dell'Italia. È stato osservato di recente (Polonia et al., 2017a), che lungo queste strutture geologiche risale materiale del mantello terrestre da una profondità di 10-20 chilometri, ed è concentrata una intensa attività sismica localizzata lungo zone di debolezza crostale (Polonia et al., 2016). Si tratta dunque di faglie molto profonde, che producono una sorta di “finestra tettonica” dove avviene lo “sprofondamento” del fondale marino dello Ionio occidentale che controlla i processi di allontanamento tra Sicilia e Calabria.>>

### **Il “motore”**

<<Il “motore” che controlla la dinamica degli intensi processi geologici nell'area dello Stretto di Messina e nelle zone limitrofe di Sicilia orientale e Calabria meridionale, è l'interazione tra le placche africana ed europea, che in questo settore mostrano un limite geometricamente complesso. Il Mar Ionio, che include gli ultimi lembi di un antico oceano Mesozoico chiamato Tetide, è sede di processi geologici molto attivi, che provocano lo sprofondamento (subduzione) di crosta oceanica al di sotto dell'Arco Calabro, la formazione di nuove catene montuose, e l'accumulo di energia elastica rilasciata lungo faglie attive, anche sotto forma di forti terremoti. Questo accade sia a mare che a terra, ma l'ambiente marino, più conservativo per quanto riguarda la registrazione geologica dei processi, preserva per tempi più lunghi e in modo più intellegibile gli effetti delle deformazioni crostali e dei terremoti passati...omissis>>.

### **Terremoti**

<<I sistemi di faglie attive osservate in prossimità dello Stretto hanno causato i terremoti più devastanti mai avvenuti in Italia, e sono responsabili della formazione dei grandi complessi vulcanici dell'Etna e delle Eolie. È questa l'area epicentrale del terremoto di Messina del 1908 (Pino et al., 2009 e riferimenti bibliografici all'interno), che ha provocato quasi 100.000 vittime anche a causa di un devastante tsunami.>>

### **Maremoti e frane sottomarine**

<<I maggiori terremoti storici occorsi nell'area sono stati seguiti da tsunami catastrofici, innescati anche da frane sottomarine. Le catene montuose in prossimità dello stretto di Messina, infatti, si stanno sollevando a tassi molto alti, incrementando la pericolosità geologica, perché lo scuotimento sismico, anche per terremoti di non elevatissima magnitudo, ha la possibilità di generare frane sottomarine e tsunami, proprio per la presenza di elevati gradienti topografici e ingenti quantità di sedimenti trasportati su piattaforma e scarpata continentali (Polonia et al., 2013).>>

### **Considerazioni conclusive**

<<...omissis... Una percezione condivisa, è che probabilmente stiamo sottovalutando l'energia accumulata lungo le principali strutture sismogenetiche lungo i margini di placca in molte parti del mondo compresa l'Italia, a causa soprattutto della limitatezza delle serie storiche. In Giappone, a Tohoku nel 2011, lo scenario peggiore prevedeva una massima altezza di 9 m per un'onda di tsunami generabile lungo le faglie attive conosciute, e le conseguenze di questa sottovalutazione sono state catastrofiche. **Nello Stretto di Messina, molto meno studiato rispetto al caso giapponese, non è ancora chiaro quale sia la magnitudo massima attesa per un possibile terremoto futuro, perché non si conoscono ancora con esattezza dimensioni, natura e continuità laterale delle strutture identificate.** Di

*fronte alla portata di fenomeni così catastrofici, che mostrano periodi di ritorno lunghi o lunghissimi (decine, centinaia o migliaia di anni) è fondamentale ricostruire con la massima attendibilità la dinamica degli eventi passati, per ottenere informazioni sugli scenari di rischio futuri, alla base della progettazione di nuove opere e della messa in sicurezza dell'esistente. Le indagini di geologia marina, in situazioni come quella dello Stretto di Messina, hanno la possibilità di ricostruire la frequenza e gli effetti degli eventi passati, formulare scenari futuri e pianificare una migliore gestione del territorio. Riguardo alla realizzazione di una infrastruttura fissa di collegamento tra Sicilia e Calabria, il "Ponte sullo Stretto", o il più recente "tunnel", idea che viene riproposta periodicamente e che suscita dibattiti interminabili tra varie fazioni e su diversi aspetti che vanno dalla fattibilità dell'opera alla sua reale necessità, il problema principale è che dopo molti anni di discussioni politiche e cospicui investimenti (sempre molto bassi per la ricerca scientifica), non abbiamo ancora un quadro attendibile degli scenari di rischio geologico ai quali fare riferimento. Quindi, o si investono le necessarie risorse in una ottima e moderna ricerca, o si progettano le opere considerando lo scenario peggiore, che nel caso dello Stretto di Messina non può essere troppo dissimile da analoghi recenti molto devastanti, come ad esempio il terremoto del 1999 a Izmit (Magnitudo 7.4), ed avere effetti non molto diversi da quelli registrati nei recenti eventi lungo le zone di subduzione di Sumatra e Tohoku, sebbene scalati a dimensioni minori delle strutture e del bacino marino>>.*

- 2- Si vuole anche ricordare lo studio su: **"Aspetti geologici e di stabilità per il Ponte sullo Stretto di Messina"** - Alessandro Guerricchio, Maurizio Ponte, dal: *Giornale di Geologia Applicata* 3 (2006) 83-90, doi:101474/GGA.2006-03.

*In tale ricerca sono riportate fondamentali osservazioni geomorfologiche nel territorio del versante calabro, sottoposto anche a verifiche di stabilità, che hanno <<... evidenziato la diffusa fragilità di quel territorio, come già affermato in diversi studi precedenti (Guerricchio e Melidoro, 1981; Guerricchio, 1988, 2000, 2001; Guerricchio et al., 2002; Guerricchio, 2005). Contrariamente a quanto risulta dagli studi in letteratura, i numerosi corpi rocciosi del versante orientale dello Stretto dal lato Calabria, interpretati come terrazzi marini stabili, in particolare quelli tirreniani, sono risultati coinvolti da antichi movimenti gravitativi profondi di vaste dimensioni, come comprovano, ad esempio, pure le forti oscillazioni planoaltimetriche delle quote del terrazzo tirreniano (Fig. 4). In tali masse rocciose così mobilitate, e quindi deformate, sono state perse le caratteristiche di resistenza meccanica originaria soprattutto lungo le fasce prossime alle "superfici" di scorrimento. Si osservano basculamenti, rigonfiamenti da carico, rilassamenti da rotture di più piccole dimensioni e profonde incisioni trasversali al versante, in una prima analisi interpretabili come fenomeni di erosione meteorica. Va, al contrario, messa in evidenza la presenza di un'estesa scarpata di rottura da "deformazione gravitativa profonda di versante" (DGPV) e/o da grande frana, di epoca tardo-pleistocenica, la quale, molto alta e sviluppata nella sua porzione settentrionale, tende a diminuire, fino ad azzerarsi, procedendo verso S...omissis>>.*

*Le Conclusioni alle quali approda lo studio sulla stabilità del versante calabrese interessato dal costruendo Ponte sullo Stretto di Messina, indicano che: <<...omissis in caso di sisma di particolare energia, la struttura potrebbe essere coinvolta in fenomeni gravitativi di importanti dimensioni. È ben chiaro, com'è noto, il limite che un approccio alle verifiche di stabilità bidimensionale presenta. I metodi che affrontano il problema in piano, infatti, non consentono di tenere conto degli effetti tridimensionali, per cui non è da escludersi che verifiche*

*condotte con riferimento ad un modello 3D, che necessiterebbero di una grande mole di dati di elevata qualità per tarare gli stessi, potrebbero condurre a risultati differenti. Tuttavia, il gran numero di sezioni analizzate in condizioni pseudostatiche che forniscono coefficienti di sicurezza prossimi od inferiori all'unità deve indurre a considerare seriamente l'aspetto relativo alla stabilità delle scarpate, sia subaeree che subacquee, eventualmente ripensando l'impianto fondazionale dell'opera stessa...omissis>>.*

## 6- Inquadramento naturalistico e ambientale

### *La biodiversità terrestre*

Chiariamo subito che sconcerata leggere nella Relazione del Gruppo di Lavoro che l'unica area di pregio dell'area dello Stretto di Messina sia la Laguna di Capo Peloro, e che il sistema ambientale nel suo complesso sia costituito da sistemi agricoli, con generici cenni a sistemi collinari e poco altro.

Sfugge quale sia stato il criterio adottato di analisi del territorio per gli aspetti naturalistici, che vede invece non solo importantissimi residui di sistemi boschivi a ridosso dei nuclei urbani (oltre che esternamente, con boschi misti e rinaturalizzazione spontanea in corso), ma anche habitat prioritariamente protetti dalla omonima direttiva (92/43/CE) peraltro riportati nei formulari dei rispettivi siti Natura 2000, ZPS ITA 030042, ITA 9350300 e ZSC ITA 030011, incluso l'ambiente marino, parimenti tutelato.

Nella Relazione tecnica del GdL si cita solo la Laguna di Capo Peloro, senza peraltro indicarne lo status di Riserva Naturale Orientata come da DA n. 437/44 del 21/06/2001, né la ZSC ITA 030008, omettendo completamente, se non con riporto di mappa generica e codice, le due ZPS, e una sola ZSC delle diverse presenti, che verrebbero interferite direttamente e/o indirettamente dal progetto a più campate.

Si rammenta inoltre che il ponte a campata unica coinvolgerebbe, direttamente e indirettamente ben 11 ZSC oltre le due ZPS già citate, come ampiamente documentato e contestato negli anni, con dettagliate e inconfutabili controdeduzioni ai diversi studi di incidenza presentati man mano per questo progetto.

Si aggiunge l'importanza botanica, oltre che ecosistemica, dei Monti Peloritani che si estendono con sistemi complessi anche all'esterno dei confini dei siti Natura 2000, con ben oltre 1500 specie censite dall'Università di Messina, molte delle quali endemiche e/o rare.

L'unico cenno ai siti Natura 2000 è a pag. 56 della Relazione, *“Per quanto attiene le aree protette, il contesto calabro e quello siculo vedono la presenza di un articolato sistema di siti afferenti alla Rete Natura 2000 (ZPS e SIC/ZSC), ambiti tutelati dalle Direttive comunitarie 2009/147/CE e 92/43/CEE. Nel complesso si tratta di un'area naturalistica di primaria importanza a grande scala, essendo un corridoio ecologico per molte specie faunistiche dell'ambiente marino e per l'avifauna, oltre che un habitat marino e terrestre ricco di biodiversità.”*

Tale brevissima descrizione, estremamente generica e senza riferimento agli aspetti normativi sull'obbligo di tutela e di raggiungimento di risultato, è preceduta da frase priva di seguito (riportata per intero solo nel richiamo a carattere più grande), nella quale, ancora una volta, si fa riferimento al solo sistema agricolo.

Pag. 62 *“Dal punto di vista ecosistemico, si nota la presenza di un mosaico di elementi diversificati inseriti in un sistema generale a prevalente carattere seminaturale influenzato prevalentemente dalla attività agricola. Tra gli elementi di interesse si fa riferimento ai Laghi di Ganzirri sulla costa Siciliana. Deve essere ricordata, inoltre, la funzione rappresentata dall'area dello Stretto di Messina*

*in Relazione alle rotte migratorie per gli uccelli che nidificano in Europa e svernano a sud del Mediterraneo*

*Tale varietà di ambienti è riconosciuta anche formalmente, tanto da portare alla individuazione della complessa rete Natura 2000 (cfr. Figura 27, Figura 28).”*

Una varietà unica, incredibile, vastissima e importantissima, **tra le più alte concentrazioni di biodiversità al mondo, luogo di transito non solo di avifauna ma anche di mammiferi marini, pesci, invertebrati, rappresentata nella Relazione tecnica, in meno di mezza pagina, relegata a contorno, a citazione ineludibile ma priva di tutti i contenuti doverosi, nonostante il progetto e relativi studi dell'epoca in merito al possibile impatto su di essa, siano stati oggetto di messa in mora (2005) da parte della DG Ambiente della Commissione Europea e di respingimento (2013).**

### 2.1.7. La biodiversità ambiente terrestre ed aerea

Il contesto ambientale in esame, pur se fortemente antropizzato, è caratterizzato da un buon livello di biodiversità, anche in virtù della movimentata morfologia, dell'uso del suolo che comunque lascia spazio ad ambienti seminaturali di rilevanza sotto il profilo ecosistemico, della presenza di elementi di naturalità diffusa del paesaggio rurale.

Dal punto di vista ecosistemico, si nota la presenza di un mosaico di elementi diversificati inseriti in un sistema generale a prevalente carattere seminaturale influenzato prevalentemente dalla attività agricola.

Tra gli elementi di interesse si fa riferimento ai Laghi di Ganzirri sulla costa Siciliana.

Deve essere ricordata, inoltre, la funzione rappresentata dall'area dello Stretto di Messina in relazione alle rotte migratorie per gli uccelli che nidificano in Europa e svernano a sud del Mediterraneo

Tale varietà di ambienti è riconosciuta anche formalmente, tanto da portare alla individuazione della complessa rete Natura 2000 (cfr. Figura 27, Figura 28).

Figura 27: ZPS IT9350300 Costa Viola (versante calabro)



Fonte: <https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=IT9350300#2>

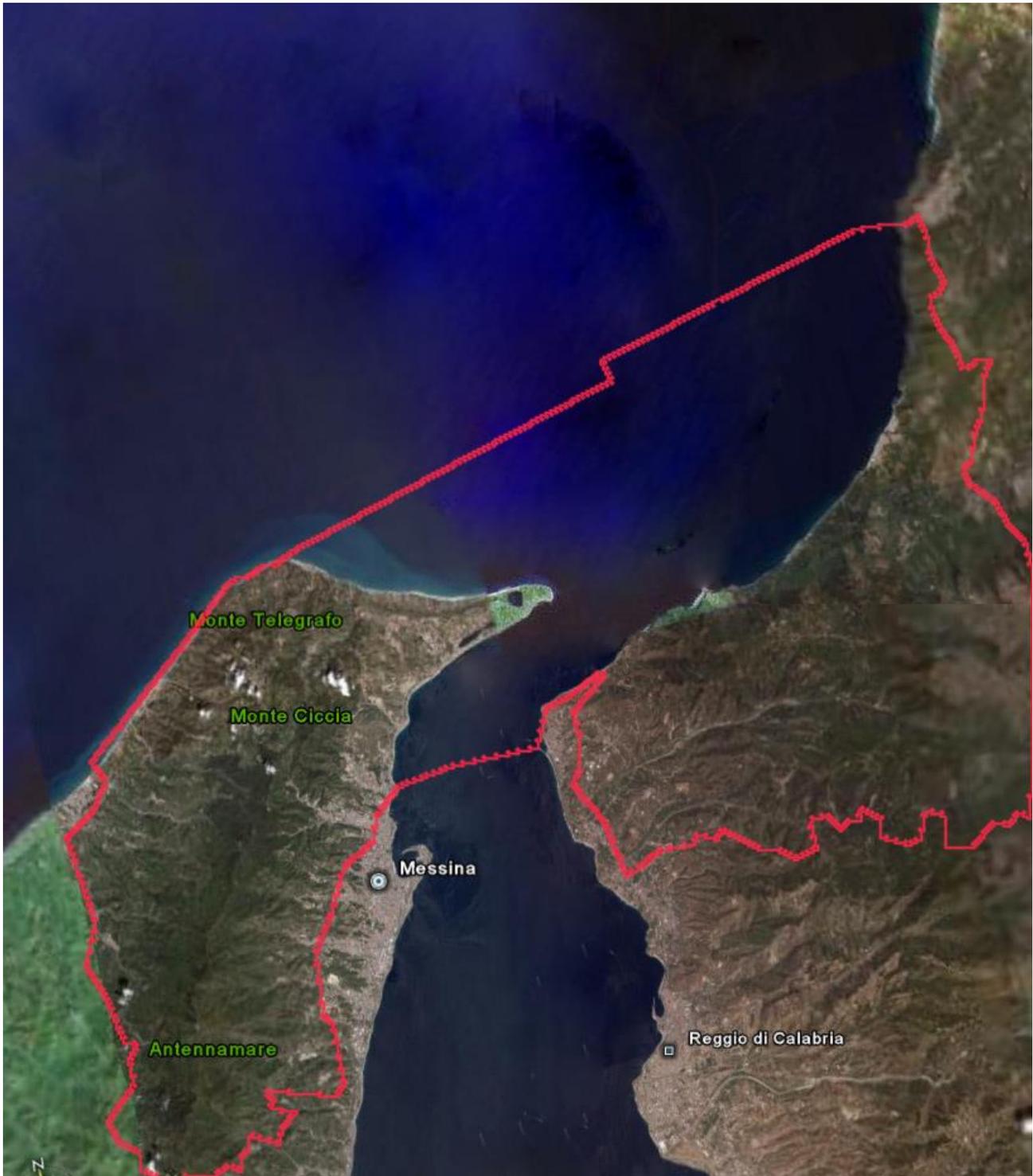
Figura 28: ZPS ITA030042 Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina (Versante siciliano)



Fonte: <https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=ITA030042>

In alto, screen shot pag. 56 della Relazione Tecnica

Le due ZPS indicate nella Relazione tecnica del GdL, senza specifiche sulle chiare e ineludibili norme di tutela vigenti, relegata a semplice riconoscimento “formale”, costituiscono un tutt’uno con l’ambiente marino, incluso tra i motivi istitutivi con specie e habitat. Si riporta la mappa di entrambi i siti, per meglio rendere l’idea della continuità territoriale, spazio marino ed aereo incluso:



In merito a quanto contenuto a Pag. 138 “5.6.4. Valutazioni preliminari dei sistemi di attraversamento stabile” ovvero, di

▪ *contenere gli impatti paesaggistici ed ambientali.*

Sfugge come sia possibile che ciò accada lungo una rotta migratoria che proprio per le sue caratteristiche complessive, ha portato per decenni a falciare i migratori a suon di fucilate, proprio perché non potevano evitare passaggi obbligati dai venti in zone dove si sono insediati

appostamenti fissi per la loro uccisione, in virtù della impossibilità a scegliere un percorso piuttosto che un altro.

Le migrazioni sono obbligatorie, i percorsi sono geneticamente acquisiti, immodificabili e **sono soggetti solo ed esclusivamente alle condizioni meteorologiche tutte**. Da sempre i migratori attraversano lo Stretto di Messina e continueranno a farlo, a prescindere dagli insediamenti umani e relativi ulteriori pericoli posti, in dispregio delle norme vigenti. Non tendono ad evitare gli ambiti urbani e attraversano gli spazi aerei dove li spingono le condizioni meteorologiche e l'attitudine delle singole specie, città e villaggi inclusi su entrambe le sponde.

Né qualsiasi proposta di attraversamento stabile, sia esso a campata unica o più campate, è comparabile al ponte dell'Oresund le cui caratteristiche orografiche di collocamento sono infinitamente diverse, analogamente alla modalità migratoria che si svolge nell'area.

Tale inutile comparazione è stata già oggetto di ampie e indiscutibili controdeduzioni per il progetto del 2012 a campata unica, quando fu presentata una Relazione (con solo testo in inglese).

Relativamente a questa proposta di attraversamento, nella "Relazione Tecnica" del GdL, nell'elenco dei punti di debolezza, si è omesso di evidenziare l'interferenza ampiamente evidenziata sulla componente avifaunistica.

In merito alla proposta di collegamento a più campate, nei punti di debolezza si cita solo l'interferenza con l'ambiente marino, non tenendo conto degli ingentissimi flussi migratori dell'avifauna che attraversa inevitabilmente l'area proposta e la cui esternalità rispetto ai confini delle due ZPS è assolutamente irrilevante.

Inoltre, non si considera quanto sarebbe eventualmente necessario per il collegamento viario e ferroviario analogamente e inevitabilmente gravante non solo nelle due ZPS ma anche nella ZSC ITA 0300011 e probabilmente in molte altre, al pari del progetto a campata unica.

**La Relazione ha volutamente omesso di evidenziare aspetti naturalistici di elevatissima importanza non solo per la tutela della biodiversità, ma anche nel rispetto delle norme vigenti che non consentono di provocare degrado, di porre criticità ulteriori ai motivi istitutivi dei Siti Natura 2000 che gravano sul territorio e che attraversano lo spazio aereo, tutto, dentro e fuori i loro confini.**

L'impegno di centinaia di volontari, dello Stato attraverso le intense campagne di repressione del bracconaggio non possono essere "omessi", insieme alla ormai conclamata e ampiamente documentata importanza internazionale dello Stretto di Messina, quale rotta migratoria di estrema vulnerabilità ed elevatissimo interesse conservazionistico su scala globale.

Non può essere relegata a poche righe né essere "dimenticata" nella valutazione della gravissima compromissione di habitat e flussi migratori importantissimi, oltre che della omissione degli obiettivi di conservazione e obbligo di risultato, posti dalle Direttive Comunitarie e norme di recepimento nazionali.

### ***Le rotte migratorie dell'avifauna***

Lo Stretto di Messina è una delle rotte migratorie primaverili più importanti del mondo per centinaia di specie di uccelli, la gran parte delle quali protetta da norme nazionali ed internazionali.

Per ribadire ancora una volta questa ormai conclamata conoscenza che peraltro è oggetto di specifiche norme di tutela, si evidenzierà un aspetto altrettanto noto da decenni, ovvero, il bracconaggio.

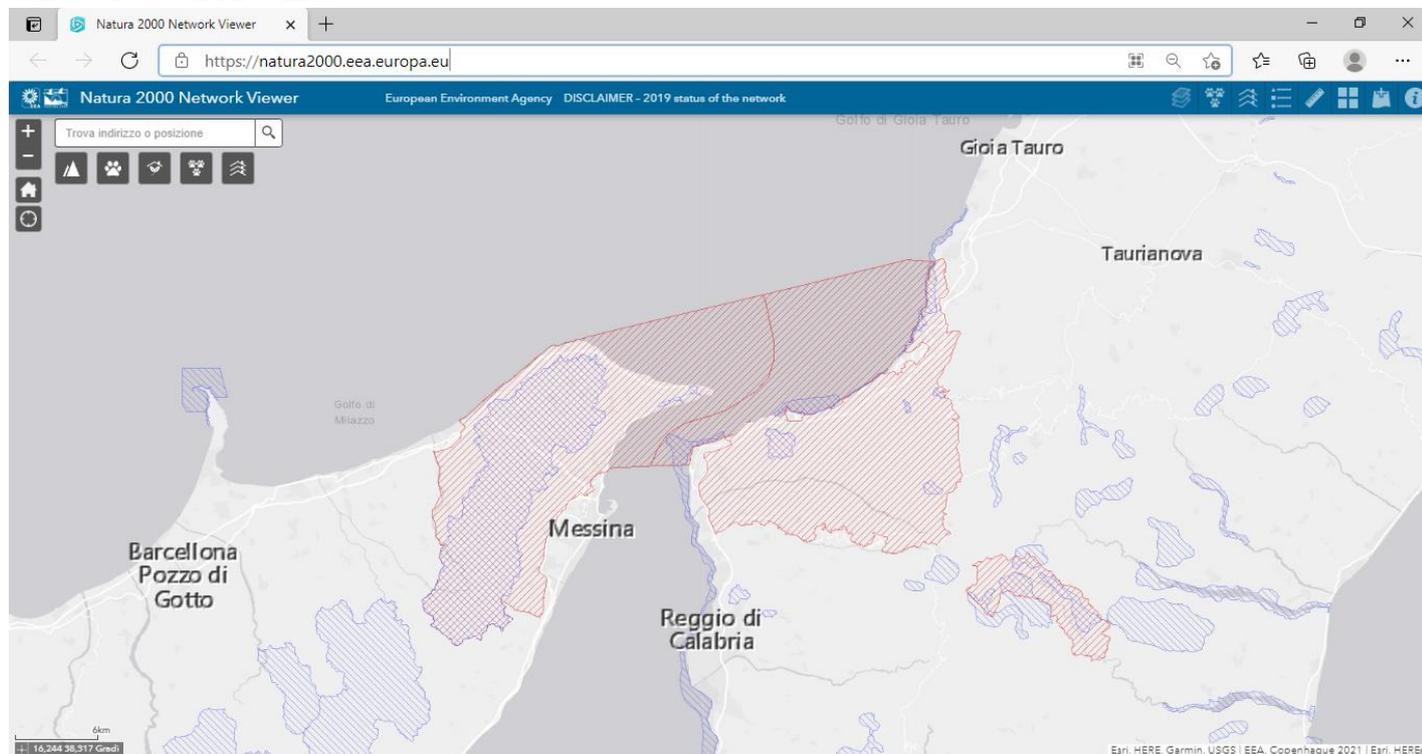
Infatti, questo importantissimo ruolo di corridoio migratorio è noto grazie alla meritevole attività di tutela svolta dalle associazioni ambientaliste, che agli inizi degli anni 80 si sono attivate per contenere e reprimere l'intensissimo bracconaggio che si svolgeva alla luce del sole, con danni incalcolabili all'avifauna pluri-protetta.

Grazie a ciò lo Stretto di Messina è oggi noto a livello universale, quale rotta migratoria tra le più importanti in primavera per specie in allegato 1 della Direttiva 2009/147/CE, ex 79/409/CE (nota come Direttiva Uccelli), oltre che protette dalla Convenzione di Berna e di Washington e norme nazionali e regionali di recepimento.

Non è la sede per ripercorrere ben 40 anni di impegni per contrastare il bracconaggio, che si svolgeva alla luce del giorno a scapito di specie protette e particolarmente protette, ma è fondamentale ricordare che tale importantissimo flusso migratorio ha portato alla individuazione, già nel 1979, dell'IBA (Important Bird Area) e successivamente, delle Zone a Protezione Speciali, la ZPS ITA 030042 e la ZPS IT 9350300, ai sensi della sopraccitata Direttiva.

Obiettivo dei siti individuati e tutelati ai sensi della Direttiva Uccelli, è quello di proteggere sia le specie che gli habitat per i quali essi sono stati individuati, con obbligo del raggiungimento degli obiettivi di conservazione e di risultato.

Si riporta screen shot dal sito ufficiale dell'Unione Europea, dei siti Natura 2000 presenti nell'area dello Stretto di Messina:



*Natura 2000 Network Viewer (europa.eu)*

La pratica del bracconaggio ai rapaci (ma non solo) riveste particolare importanza perché **dimostra** – al di là delle evidenze ormai ben documentate dalle associazioni impegnate nella repressione, con raccolta di dati scientifici ormai pluridecennale – **la vulnerabilità del flusso migratorio: per poter uccidere i migratori, essi devono essere sufficientemente vicini e percorrere passaggi obbligati.**

Entrambe le caratteristiche, vicinanza e percorsi obbligati, sono presenti nell'area dello Stretto di Messina, che vede su entrambe le sponde, appostamenti fissi e non, per ucciderli, a volte utilizzando anche le abitazioni private dei diversi centri abitati, città comprese, dentro e fuori dai perimetri delle due ZPS.



*In alto, uno delle centinaia di appostamenti fissi costruiti appositamente per uccidere i rapaci e le cicogne in migrazione sullo Stretto di Messina*

Ciò è determinato dal vento e dalle distanze percorse, oltre alla perdita – in determinate condizioni anemometriche – delle correnti ascensionali durante la traversata dello Stretto di Messina. Analogo flusso ma con tempi diversi e percorsi in parte diversi, avviene durante la cosiddetta migrazione autunnale, nota anche come migrazione post nuziale.

**Queste particolarità qui sinteticamente riportate, dimostrano, ove fosse necessario, che gli individui in migrazione, non possono evitare percorsi ed ostacoli, anche quando consapevoli degli stessi.**



*Falco pecchiaiolo giovane, ucciso in migrazione autunnale – foto archivio MAN*

La pratica del bracconaggio era esercitata su un fronte ampio e ancora oggi, in diverse aree del reggino è esercitata, nonostante l'impegno ormai pluridecennale dei nuclei anti bracconaggio del Corpo Forestale dello Stato ora Nucleo Anticrimine dei Carabinieri Forestali.

L'area, proprio per la sua elevatissima vulnerabilità, è inclusa tra i 17 *black spot* previsti dal Piano di Azione per il contrasto degli illeciti contro gli uccelli selvatici, fortemente voluto dall'Unione Europea per la repressione del bracconaggio in Italia.

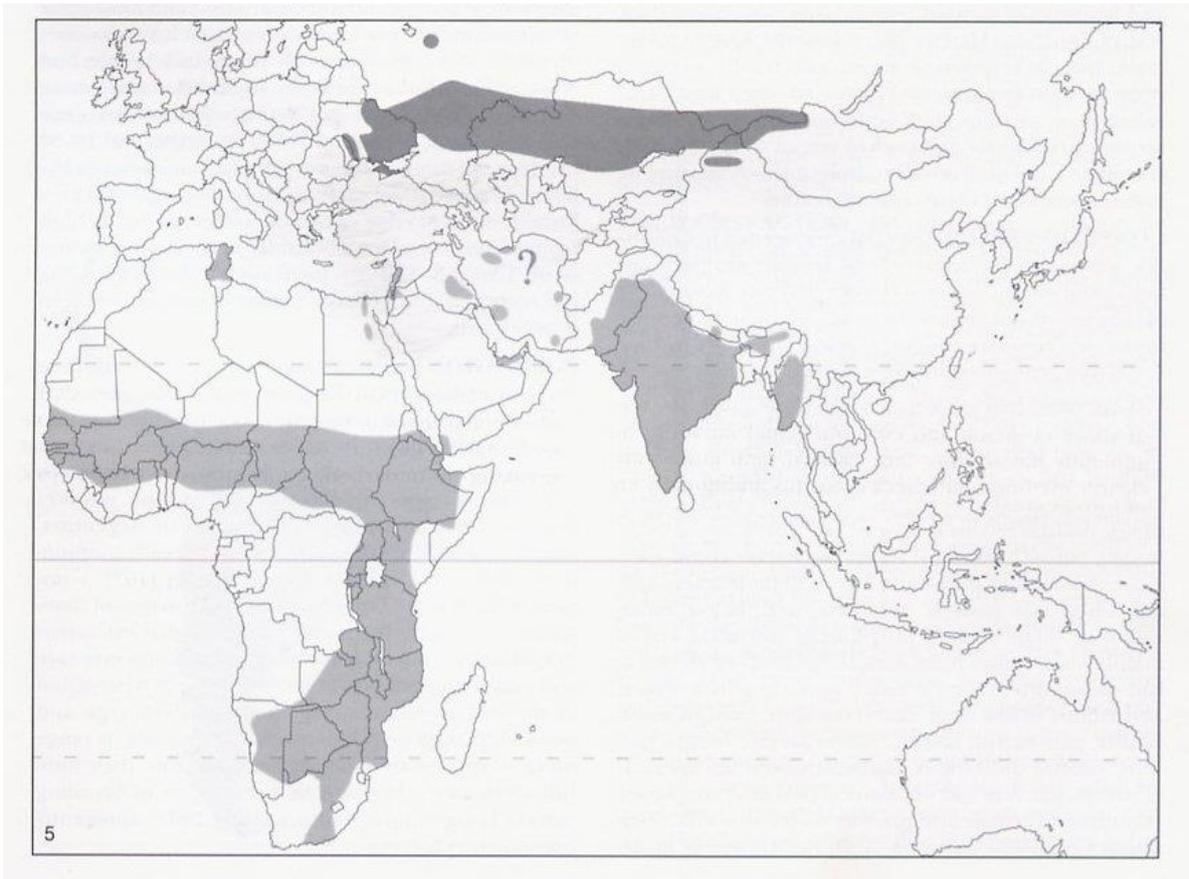
Sono ben 38 le specie di rapaci che transitano sullo Stretto di Messina, la totalità particolarmente protetta da norme nazionali, internazionali e comunitarie. Diverse, sono minacciate su scala globale e la tutela dei singoli individui lungo le rotte migratorie è obbligo degli Stati Membri.



*In alto, Grillaio, SPEC 1, una delle tre specie di rapaci per i quali lo Stretto di Messina è la rotta migratoria primaverile più importante su scala globale.*



*In alto, Albanella pallida, una delle tre specie per le quali lo Stretto di Messina è la rotta migratoria primaverile più importante su scala globale. Sotto, l'areale di distribuzione, campito in grigio chiaro, le aree di svernamento in Africa, grigio scuro, le aree di riproduzione che ultimamente si estendono anche alla Finlandia, grazie alla tutela posta lungo la rotta migratoria contro il bracconaggio.*



**Sconcerata pertanto rinvenire, nella Relazione, solo poche righe estremamente generiche, su tale importantissimo fenomeno naturale e relativa importanza ed estrema vulnerabilità, ormai riconosciuta su scala mondiale.**

*Pag. 62: “Deve essere ricordata, inoltre, la funzione rappresentata dall’area dello Stretto di Messina in Relazione alle rotte migratorie per gli uccelli che nidificano in Europa e svernano a sud del Mediterraneo”*

Ben 328 specie diverse sono state censite, sia da osservazioni dirette che da bibliografia e dati museali oltre che ricoverate per diverse cause, inclusa la collisione con ostacoli aerei, presso il Centro Recupero Fauna Selvatica di Messina.

L’ipotesi avanzata di collegamento a più campate, ricadente in area tra porzioni della ZPS ITA030042 e a ridosso della ZPS IT 9305300 non esime in alcun modo dal dover considerare l’impatto ineludibile di una struttura aerea lungo direttrici di volo di decine di migliaia di rapaci e cicogne sia in transito primaverile che autunnale.

A ciò si aggiunga sia l’ingentissimo flusso migratorio diurno di decine di altre specie meno note e censibili per le ridotte dimensioni e per la tendenza a non concentrarsi, sfuggendo pertanto a rilevamenti dei flussi e relativi conteggi, sia l’incredibile flusso migratorio notturno.

Quest’ultimo è stato rilevato, e solo per una breve porzione sia spaziale che temporale, dalla SOS (Società Ornitologica Svizzera) nel 2006 con radar, **su incarico della Società Ponte sullo Stretto di Messina, a seguito della messa in mora del Governo Italiano per violazione dell’art. 4 della Direttiva Uccelli, proprio per il progetto dell’attraversamento stabile del ponte sullo Stretto di Messina.**

Inoltre è obbligo valutarne i possibili effetti, diretti e/o indiretti, ai sensi dell'art. 5 del DPR n. 357/1997 e s.m.i, nuove Linee Guida VIncA in GURI n. 303 del 28/12/2019, nel rispetto del principio di prevenzione e precauzione sanciti dal TUE, anche ove lo stesso fosse "esterno" ai siti Natura 2000.

### ***La biodiversità marina***

La parte acquee dello Stretto di Messina rappresenta un unicum nel Mediterraneo. E' studiata da secoli e non basterebbero volumi per descriverne le tante peculiari caratteristiche, da quelle prettamente oceanografiche a quelle delle biocenosi dei fondali alla intensa vita nella colonna d'acqua, che è anche una delle più importanti rotte per il passaggio di tantissime specie. Il famoso scienziato Anton Dohrn, che cercava il posto dove creare la prima Stazione di Biologia Marina del Mediterraneo nella seconda metà del XIX secolo, venne subito a Messina ma, per la mancata risposta del Sindaco dell'epoca, poi ripiegò su Napoli. Già questa antica scelta dice quale sia l'importanza per la scienza dello Stretto di Messina e delle sue acque.

Eppure, le correnti e le maree (pag. 58 della Relazione), una componente complessissima e molto importante dell'ambiente acqueo dello Stretto, sono esaminate nella Relazione del Gruppo di Lavoro in 30 mezze righe con una sintesi molto più che estrema. Si riportano velocità in superficie che possono arrivare a 18 km/h, ma non si cita nessuna ovvia ipotesi di aumento della velocità delle stesse nel caso in cui venisse ristretta la "luce" dello Stretto per via di presenza di manufatti relativi all'attraversamento stabile (come vedremo più avanti).

Ancora meno spazio è dedicato alle imponenti componenti naturalistiche dello Stretto. La parte della Relazione dedicata alla "biodiversità dell'ambiente marino" (pag. 63 della Relazione) occupa *ben* 26 mezze righe, un capolavoro di sintesi di notizie parziali per descrivere quello che è uno degli ambienti più studiati nel Mediterraneo, con emergenze ecologiche, faunistiche e vegetali che spesso sono uniche nell'intero Mediterraneo.

La Relazione del GdL descrive sommariamente l'importanza dello Stretto come via di comunicazione tra bacini oceanografici diversi, come anche il passaggio dei cetacei e la presenza di *Posidonia oceanica*, ma dimentica di descrivere l'importanza estrema della via d'acqua per i grandi movimenti dei pesci pelagici o l'elevatissima valenza ecologica e scientifica degli habitat sommersi dei fondali dello Stretto e della soglia in particolare, dove si trova, su pinnacoli di roccia e concrezioni, una biocenosi di ambiente estremo che è uno dei tre esempi esistenti e conosciuti di una complessissima coesistenza di specie di origine atlantica dell'interglaciale Riss-Wurm e di specie mediterranee. Non si parla assolutamente dei fenomeni innestati dall'upwelling delle cforti correnti ioniche, che arricchiscono di plankton le acque e che portano in superficie specie abissali. Ovviamente, si evita di citare anche il meraviglioso mondo delle foreste di Laminariales (altra biocenosi unica nel Mediterraneo) che va dalla superficie sino ad oltre 60 di profondità. Parlare così di quello che è, probabilmente, il più ricco ecosistema mediterraneo in termini di ambienti e biodiversità (malgrado l'opera scellerata dell'uomo negli anni), significa veramente non fornire gli elementi ambientali di base per comprendere l'ambiente nel quale si voglia inserire un'opera gigantesca che lo impatterà in modo pesante e quasi certamente irreversibile.

L'inquadramento geologico (pag. 65-70 della Relazione), grazie alla presenza di specialisti nel GdL, è maggiormente documentato e con testi più estesi, anche se si chiarisce subito che gran parte degli studi sono relazionabili solo con l'ipotesi progettuale del ponte sospeso a campata unica. Anche in questo caso (pag. 65-67), però, alcune informazioni sono troppo generiche.

Riportiamo solo un paio di esempi. Nella descrizione della “soglia” rocciosa dello Stretto non si dice che questa è costituita da una formazione accidentata a guglie (che ospitano preziose e ricchissime biocenosi di ambiente estremo), né si quantificano le velocità elevate delle correnti (che possono arrivare ad oltre 25 km/h). Entrambe le informazioni sono estremamente rilevanti, la prima per il possibile impatto ambientale, la seconda per valutare come potrebbero aumentare le correnti nel caso in cui ci fossero manufatti che potrebbero ridurre la “luce” dello Stretto, con un impatto impressionante sia sugli organismi delle acque che sulla navigazione costiera. Mentre, per fortuna, non sono occultati i problemi geologici dell’area sommersa.

Se poi si passa ad esaminare il Capitolo 5.6.4 della Relazione dedicato alle “Valutazioni preliminari del sistemi di attraversamento stabile”, nella tabella a pag. 139 riguardante il ponte a campata unica si riporta in modo semplicistico ed irrazionale tra i punti di forza come il ponte avrebbe un “*limitato impatto sui fondali e flora/fauna marina*”, dimenticandosi che comunque un pilone ricadrebbe parzialmente in acqua, che qualunque ponte collocato lungo rotte di migrazione di pesci e mammiferi marini ha impatti difficilmente valutabili (ma che possono essere drammatici) sia per l’effetto FAD (per specie ittiche con fototropismo negativo), che per l’effetto ombra (che previene i mammiferi marini dal passare al di sotto). Lo Stretto, tra l’altro, è uno dei più importanti punti mediterranei per la migrazione del tonno rosso e del pescespada, specie che, anche senza considerare il loro ruolo ecologico di vertice, sono anche oggetto di antiche tradizioni di pesca con importanti risvolti economici.

Se si esamina, poi, la tabella a pag. 140 riguardante il ponte a più campate, che dovrebbe essere localizzato preferibilmente nell’area 2, cioè tra Concessa (RC) e la zona Falcata di Messina, il Gruppo di Lavoro non sembra considerare per nulla che la zona Falcata del porto di Messina è una zona densamente urbanizzata e sottoposta a vincolo archeologico e paesaggistico, con un profilo altimetrico bassissimo (erano le antiche saline), su cui svetta la statua della Madonna della Lettera posta all’ingresso del Porto, che ha un’altezza massima di 60 m slm. E’ chiarissimo come, in questo contesto, l’inserimento di una pila di sostegno di 280 m avrebbe un impatto visivo devastante in pieno centro cittadino. Ma, illogicamente, questa parte della scheda cita che l’infrastruttura dovrebbe essere ubicata in corrispondenza della sella dello Stretto, una struttura rocciosa e concrezionale che si trova decisamente più a Nord della direttrice prima indicata dallo stesso GdL.

Si suppone, ma non è chiaro dalla scheda, che questa scelta dovrebbe probabilmente favorire la posa di una pila su questa parte meno profonda, ma ciò comporterebbe una totale distruzione delle preziose biocenosi della sella, uniche nel loro genere. L’elenco dei punti di debolezza (interazione delle pile con biodiversità, fondali, grandi pesci pelagici, cetacei) e gli effetti delle correnti e della sismologia sulle pile, assurdamente non include l’inverso, cioè l’effetto delle pile sulle correnti dello Stretto, per via della riduzione degli spazi, che necessariamente comporterebbe forti modificazioni sia dei flussi idrodinamici (anche in termini di accelerazione degli stessi) che della dinamica di trasporto dei sedimenti. Ovviamente, il GdL sembra non essere al corrente che fuori dalla zona Falcata ci siano insediamenti estesi di Posidonia e di Laminariales, ma anche di Gorgoniacei, mentre se la collocazione venisse assurdamente posta sulla sella, l’impatto sulle preziose biocenosi di ambiente estremo dell’area (costituite da idrocoralli, macrobalanidi, molluschi, policheti e ofiuracei, ma anche Laminariales nella parte superiore dei picchi) sarebbe di tipo semplicemente distruttivo, mentre l’impatto sui già veloci flussi idrodinamici sarebbe, se possibile, ancora più pesante.

Inoltre, come nell'ipotesi di ponte a campata unica, qualunque grande infrastruttura collocata lungo rotte di migrazione di pesci e mammiferi marini ha impatti difficilmente valutabili (ma che possono essere drammatici) sia per l'effetto FAD (per specie ittiche con fototropismo negativo) che per l'effetto ombra (che previene i mammiferi marini dal passare al di sotto).

## Allegato

### **CENNI DI STORIA SULLA CHIUSURA DELLA VICENDA DEL PONTE SULLO STRETTO AD UNICA CAMPATA E SULLA QUESTIONE INFONDATA DELLE PENALI**

#### ***Cenni di storia di una chiusura annunciata***

Qui di seguito vengono ricordati i passaggi fondamentali che hanno portato alla chiusura definitiva della vicenda del ponte sospeso ad unica campata sullo Stretto di Messina:

**Il 2 novembre 2012** il Governo approva il decreto legge n. 187 “**Misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina Spa ed in materia di trasporto pubblico locale**” nel quale si prevede l’introduzione *ex lege* di un atto aggiuntivo al contratto tra la Società Stretto di Messina Spa (di seguito SSM) e il Contraente Generale (di seguito CG) e si chiede una verifica tecnica sul progetto definitivo ed economico-finanziaria. Il decreto sospende in via immediata le concessioni e le convenzioni in essere e nel caso in cui l’atto aggiuntivo non venga presentato entro il termine perentorio dell’1 marzo 2013 prevede la caducazione, con effetto dalla data di entrata in vigore del dl, di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché le convenzioni e ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria - entro il 1° marzo 2013. La mancata consegna dell’Atto aggiuntivo e quindi la caducazione degli atti ha come conseguenza l’avvio della procedura di liquidazione della Stretto di Messina SpA, affidata, appunto, ad un commissario liquidatore. E’ l’inizio della fine politico-istituzionale del progetto del ponte sullo Stretto di Messina.

**Il 17 novembre 2012** il **General Contractor Eurolink** incaricato della costruzione del Ponte sullo Stretto a seguito del decreto legge 187/2012 per la revisione del contratto, decide di inviare al committente **Società Stretto di Messina** la comunicazione di **recesso** dal contratto firmato nel 2005 e validato nel 2006 *a salvaguardia* di tutti i partners italiani e stranieri presenti nella compagine, cioè, oltre ad Impregilo, la Sacyr (Spagna), la Società italiana per condotte d’acqua, la Cooperativa muratori & Cementisti-C.M.C. di Ravenna, la Ishikawajima-Harima Heavy Industries (Giappone) e Aci (Consorzio Stabile). Un segnale chiaro da parte del GC al Governo in vista delle trattative per l’atto aggiuntivo.

**Il 20 dicembre 2012** viene approvata definitivamente dal Senato la Legge di Stabilità 2013, Legge n. 228/2012, nella quale all’articolo 8 si stabilisce di stanziare 300 milioni di euro *da destinare all’attuazione delle misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina SpA*. Di fatto si mette la parola fine anche dal punto di vista economico-finanziario alla vicenda del ponte.

**Il 2 marzo 2013** come risulta da un dispaccio dell’Agenzia di stampa Adn Kronos, **non viene raggiunto l’accordo sull’atto aggiuntivo riguardo il progetto del ponte sullo Stretto di Messina**. Lo comunica la società Stretto di Messina SpA riferendo che il Consiglio di Amministrazione di SdM SpA, riunitosi lo stesso 2 marzo sotto la presidenza di Giuseppe Zamberletti, ha preso atto della Relazione presentata dall’amministratore delegato, Pietro Ciucci, circa la mancata sottoscrizione da parte del Contraente Generale Eurolink, entro il previsto termine del 1° marzo 2013, del testo

di Atto aggiuntivo da ultimo trasmessogli, conforme alle indicazioni ricevute dalle competenti Autorità di Governo. Di tale mancata sottoscrizione viene data comunicazione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ed ai competenti Ministeri ai sensi della legge 221 del 17 dicembre 2012.

**Il 15 marzo 2013** la Commissione Tecnica di Verifica di Impatto ambientale – VIA e VAS, riunita in seduta plenaria, decide di *non esprimere valutazione* di Compatibilità ambientale agli Atti integrativi al Progetto Definitivo del ponte sullo Stretto di Messina, non escludendo un'incidenza negativa su SIC e ZPS, tutelati ai sensi del diritto comunitario. Le associazioni ambientaliste FAI, Italia Nostra, Legambiente, MAN e WWF definiscono questa non decisione una farsa fuori tempo massimo.

**Il 15 aprile 2013** con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri è posta in liquidazione la Società Stretto di Messina SpA ai sensi dell'articolo 34-*decies* del decreto legge n. 179/2012 (convertito con modificazioni dalla legge n. 221/2012) e viene nominato Commissario Liquidatore il professore Vincenzo Fortunato, entrato in carica il 14 maggio 2013. Conseguentemente cessano dalle rispettive cariche tutti i componenti del Consiglio di Amministrazione. La Stretto di Messina SpA in liquidazione è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di ANAS SpA, che a partire dal primo ottobre 2007 controlla la società con una partecipazione dell'81,848%.

### ***La questione infondata delle penali***

Le scriventi associazioni da sempre interessate alle vicende del ponte sullo Stretto di Messina (un'opera il cui costo al 2012 era di 8,5 miliardi di euro e nel 2010 si aggirava attorno ai 6,2 miliardi di euro) hanno avuto a proposito della questione delle penali incontri il 29 gennaio 2014 con il Commissario liquidatore della Stretto di Messina SpA, consigliere Vincenzo Fortunato e il 20 febbraio 2014 con il Capo di Gabinetto dell'allora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Giacomo Aiello da cui emerse la comune convinzione che, alla luce dei rapporti contrattuali tra SDM SpA e il GC, non ci sia alcuna penale da pagare.

Infatti, vale la pena specificare che all'art. 11.19 del Contratto 2006 si fanno decorrere i 540 giorni dalla consegna da parte del GC al Soggetto Aggiudicatore (SDM SpA) del "progetto definitivo completo di tutti documenti e delle integrazioni eventualmente richieste", con l'obbligo in caso di inadempienza di far scattare quanto previsto dall'art. 44.3 sempre del Contratto 2006 nel quale si prevede obbligo di pagare al GC solamente le prestazioni correttamente eseguite al momento del recesso, nonché un aggravio del 10% rispetto alla somma totale delle prestazioni.

E' evidente, quindi, che il Progetto definitivo (PD) non può essere considerato "completo" se mancano le "integrazioni richieste", che sono quelle che si hanno nell'ulteriore fase della procedura di VIA sul PD come viene stabilito dall'art. 185, c. 5 del Dlgs n. 163/2006.

Il fatto che non sia mai stato consegnato un PD completo viene confermato dall'allora AD di SdM SpA e di ANAS SpA Pietro Ciucci nella sua lettera del 9/11/2011 (Prot. U\_2011\_1128) di risposta alle richieste di chiarimento in merito al PEF contenute in una lettera del 25/10/2011 delle associazioni ambientaliste in cui letteralmente si dice nell'ultima pagina, primo capoverso: *“in ordine al progetto definitivo dell'Opera, sono state avviate e sono attualmente in corso di svolgimento, ai sensi di legge, la procedura volta al rilascio della VIA da parte del Ministero dell'Ambiente, in Relazione alle varianti introdotte al Progetto Preliminare e quella per le determinazioni della*

*Conferenza dei Servizi, entrambe propedeutiche alla finale deliberazione del CIPE sul progetto medesimo”.*

Peraltro, la situazione non cambia, nella sostanza, anche se si prende in considerazione l'art. 5.2 dell'Atto integrativo 2009 del Contratto 2006.

Questo articolo dell'Atto integrativo 2009, che fa salvi gli artt. da 11.16 a 11.20 del Contratto 2006 (e quindi anche l'art. 11.19), introduce una nuova "fattispecie" e quindi, nella sostanza, un nuovo motivo di recesso, che fa partire i 540 giorni dal momento consegna da parte del GC a SDM SpA del "progetto definitivo dell'opera intera" e, a fronte di inadempienza da parte del CIPE, stabilisce che sia riconosciuto ad Eurolink il pagamento delle spese sino a quel momento sostenute, più un 5% di indennizzo sulle spese sostenute.

Ma la definizione di "progetto intero" usata nell'art. 5.2 dell'Atto integrativo 2009, non supera comunque la definizione del "progetto definitivo completo di tutti i documenti e delle integrazioni eventualmente richieste" dell'art.11.19 del Contratto 2006, come viene ammesso tra le righe dallo stesso Pietro Ciucci nella lettera dell'ottobre 2011.

La sostanza è che il GC Eurolink non ha mai potuto consegnare a SdM SpA un PD "intero" o "completo" che abbia accolto le integrazioni richieste nell'ambito della procedura di VIA e, quindi, ne consegue, che a carico dello Stato non c'è alcuna penale da pagare.