



**Associazione
“Invece del ponte -
Cittadini per lo sviluppo sostenibile
dell’Area dello Stretto”**

**Comitato
“Noponte Capo Peloro”**

OSSERVAZIONI IN AMBITO PROCEDURA VIA SUL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

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

LA PROCEDURA DI VIA VIZIATA E IL SISTEMA DI SCATOLE CINESI

La procedura di VIA è viziata perché in nessun caso quello che è stato presentato può essere considerato un Progetto Definitivo - PD, nemmeno ai sensi della normativa derivante dalla legge Obiettivo, a cui si fa ripetuto riferimento: la concessionaria SdM SpA e il GC Eurolink (capeggiata da Webuild) hanno costruito un sistema grottesco di scatole cinesi che fa riferimento a 11 diverse norme, 7 derivanti dalle procedure accelerate e semplificate del Codice appalti del 2006 (D.Lgs. n. 163/2006), pur di blindare un PD Progetto Definitivo inesistente e inibire la partecipazione del pubblico interessato all’opera - a cui sono stati concessi solo 30 giorni per redigere le proprie controdeduzioni, a cominciare dai cittadini che stanno già subendo il vincolo di esproprio. La documentazione che è stata presentata in VIA dai proponenti relativa allo Studio di Impatto Ambientale e contestuale Studio di Incidenza sui siti della Rete Natura 2000 in alcun modo può legittimare un PD che non presenta tutte le indagini occorrenti di tipo geognostico, idrologico, sismico, agronomico, biologico, chimico.naturalistico, paesaggistico.



Il cd PD 2024 non è stato né aggiornato e integrato, con risposte esaurienti alle 18 prescrizioni solo parzialmente ottemperate secondo la Commissione Tecnica VIA, CTVIA nel 2013. Dei 9.537 file prodotti da SdM SpA e da Eurolink la quasi totalità (circa il 95%) sono stati redatti nel 2011 o nel 2012. Quindi, in ogni caso, stiamo parlando di un progetto vecchio di 11 anni (come rilevato dal presidente di ANAC, Busia), ampiamente lacunoso nelle risposte alla richiesta di integrazioni che lascia insuperata la Valutazione di Incidenza negativa che fu espressa sempre nel 2013 e, come minimo, tutte le prescrizioni del Parere della Commissione Tecnica VIA - CTVIA n. 1185.

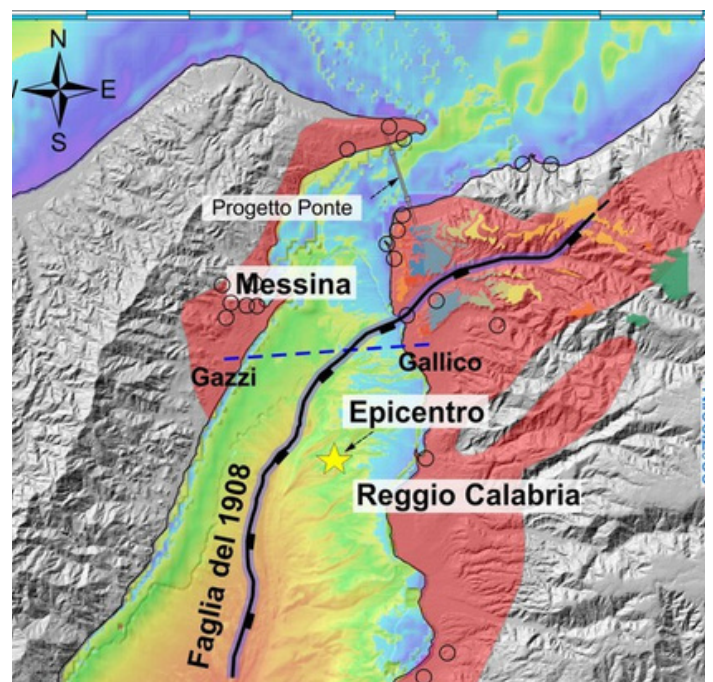
IL PONTE POTREBBE STARE IN PIEDI?

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

Per resistere al vento medio l'impalcato del ponte si deformerebbe e oscillerebbe, con un profilo curvo nel piano del vento dell'ordine di 10 metri, 7,50 m. con velocità media del vento + 2,50 m. dovuti a raffiche. Inoltre, sono da considerare anche le vibrazioni della struttura e le oscillazioni dei lunghissimi cavi e fili (più di 5.300 m. ciascun cavo, con un totale di 943.000 km di fili). Il ponte, come si legge nella relazione del progettista, **prevede una resistenza al sisma dell'opera pari a 7.1 magnitudo della scala Richter, considerando cioè che la massima magnitudo attesa sia uguale alla magnitudo del terremoto che ha colpito l'area dello Stretto nel 1908.** Questa assunzione non ha alcun senso da un punto di vista geologico ed è una grave falla di progettazione dell'intera opera. Quello storico del 1908 è un dato recente di una lunghissima serie di dati, nei tempi geologici, a noi sconosciuta nel quadro dell'evoluzione tettonica regionale



La valutazione del rischio sismico di una tale opera non può prescindere da un'accurata ricostruzione dell'assetto tettonico profondo regionale, considerando anche la grande complessità con la presenza di molteplici sistemi di faglia. Nella sostanza, il ponte potrebbe crollare per le turbolenze e le vibrazioni dei venti, per un terremoto o per un maremoto (a quest'ultimo proposito ricordiamo che il terremoto del 2023 nelle vicine Siria e Turchia è arrivato sino a M 8.0, provocando oltre 56mila morti).



UN'ANALISI COSTI BENEFICI IRREALISTICA

L'Analisi Costi Benefici presentata dal proponente non espone le modalità di calcolo che hanno condotto alla determinazione del valore riferito. La cifra appare molto elevata e soggetta a più fattori di sovrastima:

1. con riferimento al trasporto ferroviario la **valutazione del risparmio del tempo per i treni passeggeri si accredita l'idea di un risparmio di tempo dei treni da/per la Sicilia (con la costruzione del ponte, rispetto al traghettamento) che è sovrastimato di 30', 50' per singolo passeggero in relazione ai viaggiatori sui treni di lunga percorrenza;**

2. **la previsione della scomparsa del servizio di traghettamento sullo Stretto di Messina, a seguito dell'entrata in esercizio dell'opera, determina un'evidente, strumentale e molto rilevante sovrastima dei passeggeri in transito sul ponte;**

3) **queste sovrastime sembrano costruite per celare il Valore Attuale Netto Economico negativo**



Mentre se si approfondiscono, considerandole corrette, tutte le assunzioni e i risultati della valutazione, prodotta dalla società Stretto di Messina, la costruzione del ponte, oltre ovviamente a comportare un rilevantissimo onere per le casse pubbliche, genera anche benefici economici inferiori ai costi (cioè una perdita) per circa 1,5 miliardi di Euro.



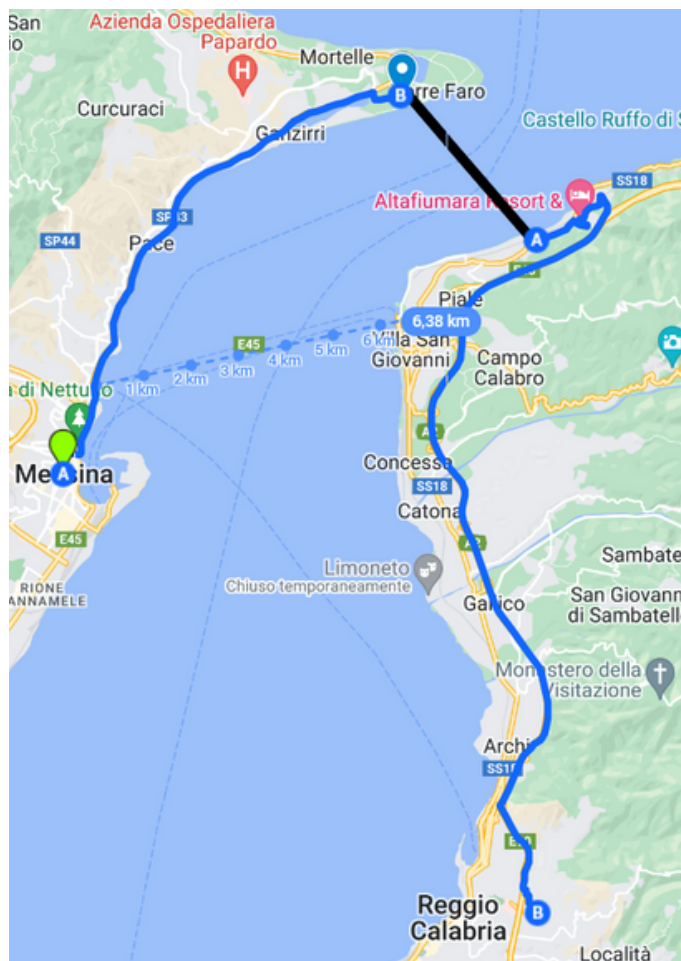
Si aggiunga che a fronte di costi di costruzione e gestione, e al netto del valore residuo al termine del periodo di analisi, stimati pari a 10,6 miliardi, i benefici economici dati dalla somma di risparmi di tempo e riduzione di costi operativi dei mezzi di trasporto assommano, secondo i proponenti,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

IL PONTE E I TRASPORTI

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

Mancano spiegazioni e motivazioni sulla capacità del Ponte sullo Stretto su transiti stradali e ferroviari. Ogni stima di raffronto trasportistico, quindi, è basata sul nulla.

Nel 2011 la Soprintendenza di Messina produsse per la VIA 2011-2012 l'autorizzazione paesaggistica, ma la Commissione Ministeriale, che ha effettuato la Verifica di Ottemperanza per la VIA nel 2013 (durata addirittura circa 2 anni) fece una lunga serie di richieste di integrazioni, molte delle quali non esaustive e parzialmente esaustive, come risulta, appunto, dalla lettura dello stesso documento sulla Verifica di Ottemperanza del 2013.



QUALE ARCHEOLOGIA

La **Valutazione Preventiva dell'Interesse Archeologico VPIA del Progetto 2024, in quanto identica alla VIARCH del 2012, è da ritenersi lacunosa rispetto a quanto richiesto al tempo dalla vigente normativa,** perché le attività di ricognizione sono state condotte solo su una minima parte delle aree di cantiere. La fotointerpretazione deve essere rifatta su tutta l'area di progetto secondo i criteri stabiliti dal Ministero, e deve comprendere le adeguate verifiche sul terreno di tutte le anomalie individuate nonché deve essere realizzata su tutte le aree di cantiere una completa ed estensiva ricognizione di superficie dei terreni oggetto dei lavori e un'analisi di tipo geoarcheologico.

IL PAESAGGIO IGNORATO

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

La documentazione presentata dai proponenti ignora tutt’oggi il Piano Territoriale Provinciale a Valenza Paesaggistica di Reggio Calabria, che - approvato nel marzo 2011.

Inoltre, l’area interessata al progetto del

Ponte contrasta con gli indirizzi prescritti dal piano d’ambito 9 del Piano paesaggistico regionale del 2016 territorio oggetto del Piano Paesaggistico dell’Ambito 9 (Sicilia).



LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA FANTASMA

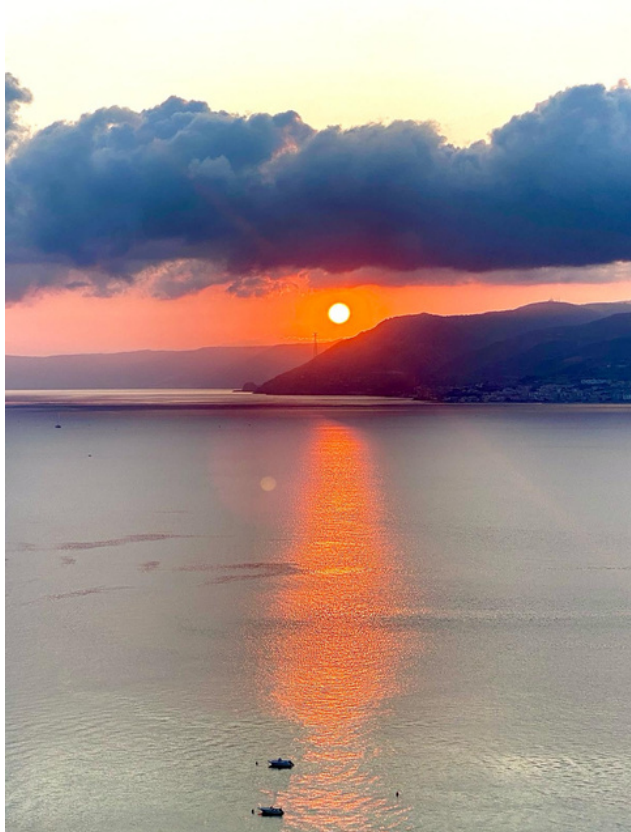
La creazione di una barriera trasversale, qual è il ponte, alla migrazione e la distruzione di aree di sosta e alimentazione per l’avifauna contrasterebbe nettamente con la responsabilità di conservazione degli uccelli migratori. Ma l’obbligatorio Studio di Incidenza - SInCA è carente sotto ogni profilo, viola il principio di precauzione e di prevenzione di cui al Trattato di Funzionamento dell’Unione Europea e alla Direttiva “Habitat”. L’omissione più grave dello Studio di Impatto Ambientale - SIA 2024 è la totale rimozione, evidentemente perché “scomode, delle misure di conservazione recentemente approvate dalla Regione Sicilia (DDG 14/24 del 16 gennaio 2024 e DDG 59/24 del 30/01/2024). **In questo contesto gli effetti naturalistici e ambientali della deviazione del canale Margi, localizzato in un’area tutelata in cui tra l’altro è prevista la costruzione sul lato Sicilia di una delle due torri alte 400 m, sono del tutto sottovalutati,** Lo Stretto di Messina è un’area cruciale per la migrazione afro-euroasiatica ed è considerato uno dei punti di concentrazione (bottle-neck) della migrazione dei rapaci diurni e delle cicogne più importanti del Paleartico occidentale. L’Area dello Stretto di Messina è totalmente ricompresa in Zone di Protezione Speciale, tutelate dall’Europa: la ZPS ITA030042 ‘Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area Marina dello stretto di Messina’ e la ZPS IT9350300 ‘Costa Viola’, poste sui due versanti (siciliano e calabrese) dello Stretto e sulle due sponde sono localizzati altri 11 Zone Speciali di Conservazione di interesse comunitario

ARIA, ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE, MARE E SUOLO

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



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



ARIA, ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE, MARE E SUOLO

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



Addirittura si propone la vera e propria follia di deviare il Canale Margi, che collega il Lago di Ganzirri al Lago di Faro in Sicilia, asserendo che tale intervento produrrebbe impatti solo relativamente all'idraulica dello stesso canale e non in tutta l'area di intervento. Per le acque sotterranee basti dire che in una zona in cui la risorsa acqua è scarsissima nel cd PD 2024 si dice, con estrema superficialità e irresponsabilità, che le misure necessarie verranno rielaborate sulla base degli approfondimenti tecnici sviluppati nella fase di Progettazione Esecutiva.



LA SALUTE SOTTOVALUTATA

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



Kyoto Club



LEGAMBIENTE



Società dei Territorialisti/e ONLUS

Associazione
“Invece del ponte -
Cittadini per lo sviluppo sostenibile
dell'Area dello Stretto”

Comitato
“Noponte Capo Peloro”

Per chi voglia approfondire le motivazioni di Associazioni e Comitati
Si rivolga alla seguente email:

ilponteinsostenibile@gmail.com

si ringraziano daniele passaro ed ezio pandolfo per le foto