

**Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale valutazioni ambientali (VA)**

PEC: VA@pec.mite.gov.it

OGGETTO: Osservazioni relative al progetto di collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (C.U.P. C41C23002750005) per la Valutazione di impatto ambientale e per la Verifica di ottemperanza

Con il presente atto si inviano osservazioni e rilievi in relazione alle procedure di Valutazione di impatto ambientale del progetto indicato in oggetto, che si ritiene non debba conseguire alcun positivo giudizio, per le ragioni ed eccezioni come di seguito evidenziate.

Sull'Avviso pubblico

Preliminarmente si osserva che in data 14 marzo 2024 è stato reso disponibile l'Avviso pubblico redatto dalla Società Stretto di Messina. Nel determinare in trenta giorni la fissazione del termine per la presentazione di osservazioni, l'Avviso fa riferimento a norme del 2012 non più vigenti perché abrogate dal decreto legislativo 50/2016, nella presunzione che non ci sia soluzione di continuità con la procedura di VIA conclusasi con il Parere n. 1185/2013.

Si ritiene, pertanto, che l'Avviso di cui trattasi dovrebbe essere ritirato ed emanato un nuovo Avviso formulato con corretti riferimenti normativi e con la conseguente fissazione di un nuovo termine.

Sui provvedimenti che hanno deciso la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e hanno previsto le conseguenti procedure, tra cui la VIA

Il progetto relativo al Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (d'ora in avanti "Ponte sullo Stretto" o semplicemente "Ponte"), ormai abbandonato e privo di efficacia dal 2012, con la legge di bilancio 2023 (L. n. 197/2022) e con il decreto legge n. 35/2023, convertito in legge n. 58/2023, è stato considerato di nuovo efficace non solo con la revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina SpA, trasformata in società concessionaria in house nel riprendere le sue "funzioni" (di realizzazione e gestione dell'opera), ma riesumando il rapporto con il contraente generale Eurolink, sospendendo ope legis i giudizi civili pendenti, e con esso il progetto definitivo redatto dalla stessa Eurolink e approvato dal Consiglio di Amministrazione della SdMSPA il 29 luglio 2011.

Invero la caducazione dei contratti con il GC e la liquidazione della SdMSPA erano avvenute ai sensi dell'art. 34-decies del decreto legge 18 ottobre 2012 n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012 n. 221 ed il conseguente Dpcm del 15/4/2013. Pertanto, il procedimento amministrativo relativo non può essere considerato più pendente dal 2012.

Non trova giustificazione l'affidamento senza gara al GC Eurolink della realizzazione di opere cui lo stesso Consorzio aveva esplicitamente rinunciato con il recesso contrattuale nel 2013.

Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

Nell'allegato infrastrutture al DEF, in cui viene dedicato un intero capitolo al Ponte, si attesta, alla luce di non precisati aggiornamenti svolti, che il costo dell'opera sarebbe oggi di 13,5 miliardi di euro, a cui devono aggiungersi 1,1 miliardi di euro per le connessioni in Calabria e in Sicilia, mentre il costo di numerose opere complementari rimane ignoto, così come il costo per gli espropri. Si deve considerare che il costo attualizzato dell'opera, il cui valore originario nel 2003 era di 3,9 miliardi di euro, secondo gli indici ISTAT si aggirerebbe oggiintorno a poco più di 6 miliardi di euro. Il Governo, quindi, dovrebbe giustificare non solo i 14,6 miliardi di euro indicati nel DEF, ma lo stesso affidamento senza gara al GC Eurolink, dato che l'art. 106 del Codice degli Appalti non consente un incremento di valore di un contratto superiore al 50% del valore originario; superato il quale il contratto non mantiene la sua validità e diventa necessario ricorrere a nuova procedura di affidamento.

Il decreto legge 35/23 si pone in contrasto con le normative europee ed in particolare quelle relative alla VAS (Valutazione ambientale strategica), alla VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) e alla VInCA (Valutazione di Incidenza ambientale).

Nella "Comunicazione della Commissione sull'applicazione della direttiva concernente la valutazione dell'impatto ambientale (direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, come modificata dalla direttiva 2014/52/UE), alle modifiche e all'estensione dei progetti di cui all'allegato I, punto 24, e all'allegato II, punto 13, lettera a), inclusi i principali concetti e principi ad esse correlati" (2021/C 486/01) formulata sulla base della giurisprudenza della Corte di Giustizia Europea, si specifica innanzitutto che "Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), della direttiva VIA per «autorizzazione» si intende la decisione dell'autorità competente, o delle autorità competenti, che conferisce al committente il diritto di realizzare il progetto stesso".

A proposito dell'obbligo di autorizzazione, la Commissione evidenzia come in diverse occasioni la Corte di Giustizia abbia sottolineato che «[g]li Stati membri devono attuare la direttiva [VIA] in modo pienamente conforme ai precetti da essa stabiliti, tenendo conto del suo obiettivo essenziale che – come si evince dall'art. 2, n. 1, della direttiva medesima – consiste nel garantire che, prima del rilascio di un'autorizzazione, per i progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale, in particolare per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, sia prevista un'autorizzazione e una valutazione del loro impatto».

Ulteriormente specifica la Commissione la interpretazione di autorizzazione nel diritto europeo:

"Il termine «autorizzazione» comprende quindi un'ampia gamma di atti (ossia decisioni, permessi e altri strumenti di autorizzazione) a seconda delle procedure nazionali applicabili negli Stati membri. Esso non è definito dalla sua denominazione o dalla procedura di concessione conformemente al rispettivo diritto nazionale di un determinato Stato membro, bensì dal suo effetto giuridico. Come rilevato dalla Corte, la qualificazione di una decisione come «autorizzazione» ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), della direttiva VIA deve essere effettuata applicando il diritto nazionale in conformità con il diritto dell'UE.

La direttiva VIA non prevede una procedura unica di autorizzazione e, in conformità del suo articolo 2, paragrafo 2, la VIA «può essere integrata nelle procedure esistenti di autorizzazione dei progetti negli Stati membri ovvero, in mancanza di queste, in altre procedure o nelle procedure da

Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

stabilire per rispettare gli obiettivi della presente direttiva». Si rilevano quindi differenze tra gli Stati membri per quanto attiene la terminologia relativa all'autorizzazione.

Oltre alle diverse denominazioni (ad es. permesso di costruzione, decisione, autorizzazione), può essere diversa anche la procedura di concessione di un'autorizzazione. La concessione di un'autorizzazione è ad esempio possibile mediante una procedura amministrativa a livello locale, regionale o nazionale oppure attraverso una procedura legislativa, a condizione che le disposizioni pertinenti della direttiva VIA siano rispettate. L'autorizzazione stessa deve essere una decisione definitiva che conferisce al committente il diritto di realizzare il progetto (lo stesso principio si applica in caso di procedure articolate in più fasi, cfr. la prossima sezione).”

Per quanto esposto nei punti precedenti, autorizzare con un atto sia pure legislativo la costruzione del Ponte, viola la normativa europea, avendo peraltro la Corte di Giustizia precisato che la deroga al processo VIA per via normativa può essere effettuata solo se lo stesso atto normativo viene approvato con una procedura consimile.

Esclusione della partecipazione pubblica

Un effetto, sicuramente voluto, provocato dal decreto legge 35/23 è quello di determinare la ulteriore mancata partecipazione popolare al processo decisionale relativo all'opera.

Vi è da considerare, innanzitutto, che al momento dell'inizio dell'iter di approvazione del decreto legge che individua per la mobilità nello stretto di Messina la modalità dell'attraversamento stabile mediante ponte sospeso ad unica campata, ogni opzione era possibile e quindi con il decreto legge, che esclude ogni forma di partecipazione alle decisioni, si configura una evidente violazione dei diritti dei cittadini di partecipare a scelte che così rilevanti effetti avranno sulla loro vita e sulla qualità della stessa.

In considerazione che il decreto legge è una decisione, con esso si realizza una ulteriore e palese violazione della convenzione di Aarhus del 25 giugno 1998, **entrata in vigore il 30 ottobre 2001**, ratificata in Italia con legge n. 108 del 16 marzo 2001 e delle direttive europee emanate in attuazione della suddetta convenzione.

Va precisato che la consultazione da effettuare ai sensi della convenzione di Aarhus non coincide con la consultazione da effettuare per le procedure di valutazione ambientale quali la VAS, in quanto tale consultazione avviene “quando tutte le alternative sono ancora praticabili e tale partecipazione può avere un'influenza effettiva”. A tal proposito è utile citare la Corte Europea dei Diritti dell'Uomo che nel 2005 ha stabilito chiaramente che «l'accesso del pubblico ad informazioni chiare e complete è da considerarsi come un diritto umano fondamentale».

Il decreto legge 35/23 ha altresì determinato la non effettuazione del dibattito pubblico previsto, con riferimento alle grandi opere pubbliche, dal codice degli appalti del 2016 (D. Lgs.50/2016) e da quello del 2023 (D. Lgs. 36/2023), creando così anche disparità di trattamento tra situazioni uguali, con conseguente violazione degli articoli 3, 11 e 117 della Costituzione.

Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

Mancata effettuazione della VAS

Il progetto del Ponte sullo Stretto è stato ed è tuttora sottoposto a procedura di Valutazione di impatto ambientale, ma mai in precedenza è stato sottoposto a VAS. Tuttavia è necessario osservare come esso non sia una singola opera ma un programma molto complesso di opere anche di notevolissima entità che si dispiegano su due Regioni e per territori molto vasti, intervenendo su città ed abitati e modificando radicalmente l'assetto del territorio, agendo prevalentemente in variante degli strumenti urbanistici vigenti. Basti pensare che tra le opere previste ve ne sono alcune, sia sul versante calabrese che sul versante siciliano, che non sono di competenza della Stretto di Messina spa e non essendo state affidate per la progettazione al CG Eurolink, bensì ad altri Enti, non sono prese minimamente in considerazione nella procedura che ci occupa.

Va considerato, altresì, che sui territori sono intervenute modifiche importanti (ad es. il porto di Tremestieri, il tram di Messina, le opere per l'accesso al porto di Villa San Giovanni) e che per quanto riguarda il territorio siciliano una variante urbanistica deve essere preceduta da VAS ai sensi della legge regionale del 2020 (prevalente per competenza esclusiva).

Di conseguenza occorre affermare che la valutazione sugli effetti prodotti non è la VIA, quanto la VAS.

Già al momento (2003) della valutazione ambientale del progetto preliminare del Ponte era stata osservata l'assenza della VAS. Essa infatti non era stata effettuata sul Piano generale dei Trasporti e della Logistica che, a seguito della delibera Cipe del 21/12/01, era stato integrato con la previsione del Ponte, nonostante l'obbligo portato dallo stesso piano nei confronti del Ministero di effettuarla. Non era stata effettuata al momento della presentazione del progetto preliminare, né tantomeno definita con le procedure necessarie.

L'assenza della VAS potrebbe determinare conseguenze rilevanti

Il D.Lgs.152/06 prevede all'art 11 comma 5 che la " VAS costituisce per i piani e programmi a cui si applicano le disposizioni del presente decreto, parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione. I provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge."

La Corte di giustizia dell'Unione Europea (sentenza del 26/7/2017) ha precisato che *"In virtù del principio di leale cooperazione sancito all'articolo 4 TUE, gli Stati membri sono nondimeno tenuti a rimuovere le conseguenze illecite di tale violazione del diritto dell'Unione. Le autorità nazionali competenti devono pertanto adottare, nell'ambito delle loro competenze, tutti i provvedimenti necessari per rimediare all'omissione della valutazione di impatto ambientale, ad esempio revocando o sospendendo un'autorizzazione già rilasciata al fine di effettuare una tale valutazione"*

Va rilevato che la possibile sospensione dell'atto è intrinseca al carattere stesso della VAS e della Convenzione di Aarhus dato che la discussione e la valutazione non possono essere postume ma devono potere influenzare in modo determinante le scelte di fondo stesse e da qui la previsione di Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

annullabilità per violazione di legge di tutti quegli atti di adozione presi prima della conclusione del procedimento VAS, essendo evidente, per altro, l'irreparabile danno all'erario fatto dall'impiego di risorse che si potrebbero rilevare non confacenti.

Sulla Valutazione di Impatto Ambientale

Ai fini di una corretta valutazione dei documenti presentati per la procedura di VIA e per la procedura di Verifica di ottemperanza, occorre fare riferimento a tre elementi fondamentali:

- 1) Se quello che viene valutato è un "progetto definitivo" e se lo stesso determina chiaramente la fattibilità del Ponte
- 2) Il rilievo che assumono per la valutazione ambientale gli articoli 9 e 41 della Costituzione e i principi del DNSH
- 3) La natura e i contenuti di una VIA

Per quanto riguarda il primo punto, si richiama quanto previsto dal decreto legge 35/23 là dove si dispone che il progetto definitivo dell'opera redatto nel 2011 sia integrato da una Relazione del progettista che attesti la rispondenza al progetto preliminare ed alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso e che nella stessa Relazione siano altresì indicate **le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo** al fine di adeguarlo alle sopravvenute normative tecniche e di sicurezza, alla compatibilità ambientale, agli ulteriori adeguamenti progettuali ritenuti necessari, alle prescrizioni dettate dal Comitato scientifico del tempo sul progetto del 2011.

Il Comitato Scientifico istituito ai sensi del dl 35/23, in data 29/1/24 ha reso il suo parere, favorevole ma formulando al contempo numerose "raccomandazioni" come vengono definite nel parere stesso:

Il CS nella sua lunga relazione indica ben 68 raccomandazioni tecnico scientifiche (in qualche caso anche molto dettagliate) nelle quali il termine "prove" compare addirittura 63 volte.

Il CS suggerisce di dare attuazione alle raccomandazioni prima del progetto esecutivo. Condizione indispensabile per i lavori che interessano in modo diretto la costruzione del ponte.

Le attività raccomandate hanno carattere di sperimentazione per definire il comportamento di elementi strutturali vitali per l'opera (esempio estremo i cavi principali).

Per alcune delle sperimentazioni raccomandate i tempi possono essere estremamente lunghi e **i risultati delle prove imposte potrebbero contraddire la stessa realizzazione di una opera sicura.**

Per quanto detto ai punti precedenti, si è in presenza di un'opera di cui mancano (per le stesse "raccomandazioni" del CS) certezze di avvio (progetto esecutivo necessario) e di completamento.

Si è in presenza di un progetto definitivo che, per ammissione degli stessi autorevoli componenti del CS, necessita ancora di tante risposte.

Secondo quanto disposto dal dl 35/23, la valutazione di impatto ambientale deve essere limitata ai contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni contenute nella Relazione del progettista, mentre la valutazione sugli ulteriori contenuti progettuali è limitata agli aspetti che non siano stati valutati o siano stati oggetto di valutazioni negative nel procedimento attivato sul progetto definitivo del 2011.

Per effetto del rinvio al progetto esecutivo della definizione di aspetti progettuali importantissimi e del parere reso dal Comitato scientifico, si può affermare che **il progetto definitivo presentato è largamente incompleto e non certifica la fattibilità dell'opera**. Giova ricordare che ai sensi della normativa applicabile **il livello di definizione del progetto definitivo deve essere tale da assicurare che “non si abbiano significative differenze tecniche e di costo”**, tra il definitivo stesso ed il successivo progetto esecutivo. Fatto questo che, a tutta evidenza, non sarà per i motivi sopra richiamati.

Si aggiunga che tra gli elaborati relativi al progetto definitivo del Ponte non si rintracciano: l'elenco dei prezzi unitari; il computo metrico estimativo; il quadro economico; il calcolo degli indennizzi.

Di conseguenza, anche la procedura di VIA è inficiata dalla mancanza di elementi essenziali per una valutazione definitiva.

Per quanto riguarda il secondo punto, la intervenuta riforma degli articoli 9 e 41 della Costituzione ha introdotto la tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi, anche nell'interesse delle nuove generazioni (articolo 9) tra i valori fondamentali che la Repubblica deve promuovere e la tutela della salute e dell'ambiente (articolo 41) come limite alle attività di iniziativa economica. Finalità della riforma è in primo luogo quella di dare articolazione al principio della tutela ambientale, ulteriore rispetto alla menzione della “tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali” previsto dall'articolo 117, secondo comma della Costituzione, nella parte in cui enumera le materie su cui lo Stato ha competenza legislativa esclusiva.

I novellati articoli 9 e 41 della Costituzione determinano la prevalenza della tutela dell'ambiente e la sua conservazione nell'interesse delle nuove generazioni, in quanto valori costituzionalmente garantiti, nel bilanciamento con altri interessi pure legittimi e in particolare su quelli economici (ed il Ponte per via del pedaggio da riscuotere da parte di una Spa, è anche una impresa economica).

In tal senso si è pronunciato il Consiglio di Stato che con sentenza 2836/2023 (Sezione quarta) ha affermato che *“l'articolo 9 della Costituzione, come novellato dalla legge costituzionale 11 febbraio 2022, n. 1, depone nel senso della maggiore, e non minore, tutela dei valori ambientali e paesaggistici nell'ottica della salvaguardia delle generazioni future e dello sviluppo sostenibile.*

Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

Ne discende che l'esegesi delle disposizioni che disciplinano i procedimenti in materia di ambiente e paesaggio dovrebbe essere orientata nel senso di conseguire tale obiettivo di fondo e quindi accrescere e non diminuire il livello di protezione effettiva di tali valori”.

Il Consiglio di Stato con la sentenza citata ha avallato i provvedimenti adottati da una Soprintendenza che ha negato l'autorizzazione ad un progetto, sostenendo tra l'altro che *“l'opzione zero può e deve essere consentita”.*

La riforma del 2022 non era ovviamente in vigore né nel 2003, né nel 2011 quando furono effettuate le valutazioni ambientali rispettivamente sul progetto preliminare e su quello definitivo, lo è tuttavia adesso al momento della presentazione del rinnovato progetto definitivo.

Ciò dovrebbe indurre a nuove, complete valutazioni sull'impatto ambientale, relative a tutto il progetto e non soltanto sugli aggiornamenti, alla luce del nuovo assetto di protezione ambientale configurato dalla riforma stessa e alla gerarchia dei valori che essa ha disegnato.

Non si rintraccia, nella documentazione presentata, alcuna dimostrazione del **rispetto dei principi del DNSH** ai sensi degli articoli 9 e 17 del Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18/6/2020 e della Comunicazione della Commissione Ue 2021/c 58/01, relativo alla istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili.

Si segnala, a proposito della violazione di principi del DNSH ed a titolo di esempio, che non è stato preso in alcuna considerazione il fenomeno della “Fata Morgana” frequentemente osservato nello stretto di Messina e tramandato dai Normanni e che dà il nome ad altri fenomeni consimili nel mondo. Tale evento si verifica quando i raggi di luce sono incurvati dal passaggio attraverso strati d'aria a temperature diverse, in condizioni di inversione termica. Tale stratificazione potrebbe venire irrimediabilmente compromessa dall'alterazione della circolazione d'aria legata agli effetti aereo dinamici del ponte, con conseguenze pregiudizievoli anche sugli effetti ricreativi e per l'indotto economico.

Per quanto riguarda il terzo punto, è necessario annotare quanto è prescritto dall'articolo 3, paragrafo 1 della direttiva europea 2011/92, così come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE che prevede quanto segue:

«La valutazione dell'impatto ambientale individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare, gli effetti significativi, diretti e indiretti, di un progetto sui seguenti fattori:

- a) popolazione e salute umana;*
- b) biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE [del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (GU 1992, L 206, pag.*

Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

7]) e della direttiva 2009/147/CE [del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, concernente la conservazione degli uccelli selvatici (GU 2010, L 20, pag. 7];

- c) territorio, suolo, acqua, aria e clima;
- d) **beni materiali**, patrimonio culturale, paesaggio;
- e) interazione tra i fattori di cui alle lettere da a) a d)».

Si deve segnalare che nella procedura VIA non vengono presi in considerazione i beni materiali: né quelli pubblici né quelli di proprietà dei cittadini (case, abitazioni, locali destinati ad attività commerciali e produttive, terreni agricoli, terreni edificabili) soggetti ad espropri il cui avvio è stato determinato ancor prima che venisse approvato il progetto definitivo, né le conseguenze sulla popolazione e sui rapporti sociali. Dal progetto definitivo si ricava che a marzo 2024 le superfici interessate dagli espropri sono estese per 3.782.284 mq e che le ditte interessate dagli espropri sono in numero di 2.792, mentre i fabbricati da demolire su aree in esproprio o occupazione temporanea occupano una superficie di 91.857 mq.

La Valutazione di Impatto Ambientale si basa su un presupposto: che l'opera abbia un impatto significativo sull'ambiente ed in tal senso per definire l'ambiente ci si deve riferire alla nozione di inquinamento "*per ricostruirne l'essenza*".

Inquinamento: l'introduzione diretta o indiretta, a seguito di attività umana, di sostanze, vibrazioni, calore o rumore o più in generale di agenti fisici o chimici, nell'aria, nell'acqua o nel suolo, che potrebbero nuocere alla salute umana o alla qualità dell'ambiente, causare il deterioramento dei beni materiali, degli ecosistemi nonché dei beni storico culturali, oppure danni o perturbazioni a valori ricreativi dell'ambiente o ad altri suoi legittimi usi.

Un altro presupposto è che sistemi di mitigazione dell'impatto e vantaggi dell'opera superino l'impatto negativo.

A tal fine la circostanza che non si abbia conoscenza di elementi essenziali, quali quelli sopra indicati ai quali va aggiunto l'elemento rappresentato dai costi che graveranno sui cittadini, in termini diretti per coloro che fruiranno del ponte ed indiretti in termini di fiscalità generale, priva il pubblico di informazioni essenziali necessarie ai fini della valutazione che si distingue dall'autorizzazione proprio per tali aspetti.

In tal senso è stato escluso che con il rimando ad altro atto si possa facilmente eludere l'obbligo di valutazione ambientale prevedendo in un piano o in un programma, ad esempio, che taluni elementi del quadro che tale piano o programma mira a definire saranno determinati in un altro documento (cfr. punto 32 della Sentenza Corte di Giustizia UE, Sez. VII 9 marzo 2023, in causa C-9/22).

Sui contenuti della VIA

La necessità della VIA nel caso del Ponte risulta evidente dalle dimensioni dell'opera, dal suo inserimento nel contesto marino e terrestre, dalla necessità di imponenti opere per far salire e scendere veicoli e treni, dalla presenza di ZPS e ZSC della rete Natura 2000 tutelati ai sensi della Direttiva Habitat e della Direttiva Uccelli, dal fenomeno unico al mondo che si forma nello Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

stretto noto come Fata Morgana, dalla insistenza nell'area di ben 11 siti di protezione comunitaria e di 2 zone di protezione speciale.

Va rilevato che l'unica VIA sinora effettuata è stata quella relativa al progetto preliminare che si è conclusa nel 2003 con un parere favorevole di compatibilità ambientale del progetto, a condizione che si ottemperasse alle prescrizioni poi riportate nella delibera Cipe n. 66 dell'1/8/2003.

Il progetto definitivo, presentato nel 2011, era corredato da un aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale e da una relazione di ottemperanza. In sede di espressione del parere la CT VIA presso il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, pronunciandosi il 15/3/2013, concluse affermando che per la compatibilità ambientale delle opere di varianti sostanziali non poteva esprimere valutazione. Per la verifica di ottemperanza alle 27 prescrizioni del Cipe: 6 risultavano ottemperate; 18 solo parzialmente ottemperate; 1 non ottemperata; 2 erano di pertinenza dell'allora Mattm. Rilevava per le aree protette interferite dall'opera una Valutazione di Incidenza-VInCA con incidenza negativa su 2 zone di protezione speciale territoriali e per l'avifauna.

L'attuale VIA, come dimostrato dalla datazione della stragrande maggioranza degli elaborati depositati dai proponenti, è limitata per legge e di fatto ad alcuni profili, nonostante siano trascorsi più di venti anni dalla precedente che dobbiamo considerare di base, siano intervenute innumerevoli trasformazioni territoriali e ambientali, siano stati emanati dalla P.A. provvedimenti che hanno determinato nuovi vincoli e nuovi livelli di salvaguardia, quali l'adozione del Piano paesaggistico della Provincia di Messina del 23/10/2019 e l'aggiornamento del PAI per gli aspetti geomorfologici del Comune di Messina del 29/3/2023.

Sulla irragionevolezza di tale limitazione si può citare il parere reso dal Comitato Scientifico della SdMSPA del 24 gennaio 2024 il quale, a proposito della "rinnovazione della procedura di VIA (art. 3 del D.L. 35/2023, come modificato dalla L. n. 58/2023) circoscritta ai "contenuti progettuali interessati dalle prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo ed illustrati nella RP ed ai contenuti progettuali che sono stati valutati o sono stati oggetto di valutazioni negative nel procedimento attivato sul PD, i cui effetti sono fatti salvi" ritiene comunque che il SIA, "predisposto nell'ambito della fase di riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'Opera di Attraversamento e delle Opere a terra, debba superare tale limitazione in coerenza con il quadro normativo di riferimento delineato in sede europea e nazionale, con una appropriata struttura metodologica e adeguati contenuti, **per consentire una valutazione anche delle parti già valutate ambientalmente compatibili nell'ambito della precedente valutazione espletata sul PD (VIA PD 2011-PD 2012)**".

L'attuale procedura di VIA si presenta problematica e carente per diversi aspetti.

Il progetto definitivo non ha ottenuto nel 2013 una VInCA positiva, come si è detto più sopra. Le norme di livello europeo interessate sono la Direttiva Habitat e la Direttiva "Uccelli".

Nonostante la valutazione negativa, il governo ha deciso di non respingere completamente il progetto, ma piuttosto di esaminarlo ulteriormente. Ora tale deroga è possibile solo in circostanze Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

specifiche, quali l'indisponibilità di soluzioni alternative, la presenza di motivazioni imperative di rilevante interesse pubblico (IROPI) che prevalgono per la realizzazione del progetto e l'identificazione di adeguate misure compensative che devono essere attuate.

A tal proposito, tuttavia, la Corte di Giustizia Europea ha dichiarato che gli Stati membri, nell'ambito dell'art. 4, n. 4 della direttiva sugli uccelli, possono approvare una interferenza su una Zps solo per motivi eccezionali, cioè per motivi che corrispondono ad un interesse generale superiore a quello al quale risponde lo scopo ecologico contemplato dalla direttiva. Ora, in tale contesto, le esigenze economiche, secondo la stessa sentenza, non potrebbero essere prese in considerazione. La Corte in altra sentenza ha affermato, anche, che nell'ambito dell'art. 4 di questa direttiva, considerato nel suo insieme, le esigenze economiche non possono in ogni caso rispondere ad un interesse generale superiore a quello cui risponde la finalità ecologica contemplata dalla direttiva.

In altra parte di queste osservazioni si è fatto riferimento agli articoli 9 e 41 della Costituzione che fanno assumere alla tutela dell'ambiente e delle biodiversità (come è il caso dell'ecosistema dello Stretto di Messina) prevalenza nel bilanciamento degli interessi.

Si aggiunge che per presenza di motivazioni imperative devono intendersi condizioni quali: l'opera costituisca una necessaria via di fuga in caso di eventi estremi che mettono in pericolo l'incolumità pubblica; l'opera sia indispensabile per garantire l'erogazione di servizi sanitari imprescindibili.

La stessa Relazione di ottemperanza, a proposito della VInCA, sottolinea che rimangono non risolte problematiche già trattate in precedenza.

In ogni caso, si osserva che esiste un legame funzionale e giuridico, ex .D.Lgs. n. 152/2006, tra VIA e VInCA e dal momento che sugli ambiti progettuali non si è mai avuta alcuna valutazione d'incidenza che asseverasse le proposte progettuali, non esistono i presupposti dell'iter di cui al decreto legge 35/23, che si pone in aperto contrasto con la normativa comunitaria ed internazionale.

La questione relativa alle soluzioni alternative verrà trattata nel prosieguo.

Lo studio di impatto ambientale non contiene alcuna valutazione dell'opzione zero, della possibilità cioè che l'opera non venga realizzata e non raffrontanell'analisi multicriteria alcuna soluzione progettuale alternativa al ponte ad unica campata.

L'opzione zero ben avrebbe potuto determinarsi non solo in relazione alle problematiche tuttora non risolte dell'attraversamento stabile, ma anche nel confronto con l'opzione rappresentata dall'attraversamento dinamico.

Il governo ha varato un programma di interventi volto a migliorare decisamente le condizioni, i tempi di percorrenza, la riduzione delle emissioni dell'attraversamento dinamico dello Stretto di Messina stanziando risorse per 510 mln di euro, buona parte dei quali a valere sul Pnrr e sul Pnc, così garantendo la continuità territoriale e lo sviluppo naturale dei collegamenti in coerenza con la programmazione europea dei corridoi plurimodali. Si tratta del più ampio investimento nell'area dello Stretto effettuato dallo Stato da molti anni a questa parte e molti dei progetti per la transizione energetica della mobilità marittima e delle opere, tra cui la riqualificazione del naviglio, sono in corso di realizzazione.

Al contrario, si afferma apoditticamente che l'attraversamento dinamico verrà smantellato per carenza di ritorno economico in conseguenza dell'entrata in esercizio del Ponte, ad eccezione di Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

alcuni traghetti delle Ferrovie necessari in situazioni di non operatività del Ponte. Questo scenario può corrispondere al desiderio della Sdm di operare senza concorrenti, ma non corrisponde certo alla realtà. Si citano qui, ed è più che sufficiente: l'utilizzo prevalente, da parte di coloro che si recano da Messina a Reggio Calabria e viceversa della modalità di trasporto aliscafo che consente a prezzi sostenibili l'attraversamento (tra i centri delle due città per altro) in 30 minuti, cosa che il ponte non potrà consentire in alcun caso e ancora, il tempo di attraversamento dei veicoli, compresa la sosta all'imbarco che, in condizioni ordinarie, si attesta intorno ai 35/40 minuti, del tutto in linea con i tempi di attraversamento con il Ponte. Non vengono presi in alcuna considerazione, infine, i decisi miglioramenti per l'attraversamento dei treni che, secondo il gestore ferroviario, possono ridurre della metà il tempo oggi necessario.

Per quanto riguarda la possibile alternativa progettuale al ponte a campata unica è agevole fare riferimento alla Relazione del Gruppo di lavoro del MIMS del 30/4/2021 e significativamente intitolata "Lavalutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina". La relazione, oltre a indicare la necessità di una preventiva valutazione comparativa tra attraversamento dinamico e attraversamento stabile, ha concluso – dopo avere esaminato e confrontato le due soluzioni "stabili" ritenute possibili – che la soluzione progettuale che prevede la realizzazione di un ponte a più campate fosse da preferire alla soluzione del ponte a campata unica, *in quanto potenzialmente più conveniente*.

I contenuti espressi dal Gruppo di lavoro, composto da personalità di altissima qualificazione, non sono stati tenuti in alcun conto, neanche a confutazione.

Il progetto definitivo non contiene il piano di monitoraggio e manutenzione dell'opera, probabilmente perché il mantenimento della struttura nel tempo pone problemi di difficile soluzione. Problemi a "vita infinita" a cui, ovviamente, sono legati il monitoraggio continuo, la manutenzione continua e non ultimo il fattore economico (con il conseguente rapporto costi/benefici).

Assai probabilmente il predetto piano verrà realizzato nel progetto esecutivo, ma ciò determina in ogni caso che la Valutazione di impatto ambientale non prende e non prenderà in futuro in considerazione gli effetti delle manutenzioni che incidono notevolmente su quello che è il conteggio dell'inquinamento.

La salvaguardia dell'ambiente non si esercita solo con il rispetto dei luoghi, delle tradizioni, della storia, ma si deve intendere estesa anche a quei fattori che determinano il futuro dei luoghi e le condizioni di salute ambientali. A tale scopo il conteggio dell'inquinamento (e dell'energia necessaria) per la realizzazione di un prodotto va fatto non solo con riferimento ai parametri diretti (emissioni di prodotti nocivi per l'uso del ponte) ma a tutto quanto, in termini di impatti ambientali, necessita per la realizzazione tra cui il reperimento delle materie prime fino al loro disfacimento (ciclo di vita).

Il confronto a verifica fra i dati stimati con il criterio del "ciclo di vita" e quelli riportati, derivanti da valutazioni di massima fatte in fase di progetto, metteva in evidenza volumi nocivi all'anno almeno 10 volte superiori. In altre parole, nel caso del ponte, le stime che vengono fatte sulla base dei dati su elementi mobili che attraverserebbero il manufatto, confrontate con quelle delle navi attualmente in

Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

esercizio, sono noncorrette. Un confronto reale deve tener conto del “ciclo di vita” con valutazione anche del contributo di una continua manutenzione.

La necessaria valutazione del rapporto costi/benefici è inficiata dall'assenza, in questa fase, del Piano economico e finanziario e dalla presentazione di un'Analisi Costi Benefici assolutamente non credibile; dalla non completa individuazione dei costi delle opere del Ponte; dall'incertezza sulla determinazione delle tariffe per l'utilizzo della struttura, che ovviamente saranno parametrare ai costi della realizzazione e del mantenimento dell'opera.

Tutto ciò provoca il venir meno – in modo pregiudizievole - di un importante elemento tra quelli che devono comporre la valutazione ed essere preventivamente conosciuti.

Sulla necessità di una VIA estesa

Come evidenziato in precedenza, la VIA attuale non prende in considerazione alcune opere di collegamento strettamente connesse al Ponte che, pure essendo necessarie per l'accesso ferroviario e stradale, sono state affidate ad altri soggetti. Si può fare riferimento, per il versante calabrese alla variante A3 in vicinanza Piaie, opera stradale di pertinenza Anas e al collegamento ferroviario alla linea A/V Sa-Rc di pertinenza Rfi. Sul versante siciliano al collegamento stradale tra gli svincoli Annunziata e Giostra di pertinenza del Cas e del Comune di Messina e al collegamento ferroviario con la linea esistente in località Gazzi/Contesse di pertinenza di Rfi. Per quanto si è potuto apprendere i relativi progetti sono ancora allo studio.

A tal proposito è opportuno richiamare quanto contenuto nella Comunicazione della Commissione Europea 2021/c 486/01 sull'applicazione della direttiva concernente la valutazione dell'impatto ambientale ed in particolare nel punto:

2.2.3 Frazionamento dei progetti

“L'obiettivo della direttiva VIA non può essere aggirato tramite il frazionamento di un progetto, e la mancata presa in considerazione dell'effetto cumulativo dei progetti comporta in pratica che la totalità dei progetti d'un certo tipo può venire sottratta all'obbligo di valutazione mentre, presi insieme, tali progetti possono avere un notevole impatto ambientale ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva VIA (34).

Ciò può essere pertinente in particolare per i progetti complessi sviluppati in fasi per i quali possono essere necessarie domande di autorizzazione successive. Laddove, presi insieme, più progetti possono avere un notevole impatto ambientale ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva VIA, tale impatto dovrebbe essere valutato complessivamente e in modo cumulativo. Nella sua giurisprudenza la Corte è a favore di un'interpretazione ampia della direttiva VIA e ha sottolineato che la direttiva fa riferimento ad «una valutazione globale dell'impatto ambientale dei progetti o della loro modifica» (35).

Ad esempio, in termini di lunghezza, la Corte ha stabilito che un progetto attinente al traffico a lunga distanza non può essere frazionato in una serie di tronchi successivi di modesta importanza per sottrarre alla direttiva tanto il progetto complessivamente considerato quanto i tronchi risultanti da tale frazionamento. Ove ciò fosse possibile, l'effetto utile della direttiva potrebbe essere seriamente compromesso, poiché per le autorità interessate sarebbe sufficiente frazionare un

progetto attinente al traffico a lunga distanza in una serie di tronchi successivi di modesta importanza per sottrarlo alle prescrizioni della detta direttiva (36)”.

E' evidente, nel caso che ci occupa, che siamo in presenza di uno “spacchettamento” di opere, in contrasto con la normativa europea sulla VIA

Sul rapporto tra il Ponte e il paesaggio

Nel considerare il rapporto fra il Ponte e il paesaggio dello Stretto di Messina, si possono trarre spunti di riflessione proprio dalla “Sintesi non tecnica” che accompagna il progetto.

La prima affermazione che si intende qui mettere in evidenza è la seguente:

[...] nel caso specifico delle azioni prodotte dalle opere di connessione al Ponte le categorie di impatti analizzati attengono alla prima grande categoria di incidenze sulle principali componenti del paesaggio (morfologiche, vegetazionali, estetico percettive) lasciando aperta la questione sul valore/significato dei grandi cambiamenti introdotti dal Ponte e delle principali opere annesse (Torri e Centro direzionale), questione molto dibattuta il cui livello di focalizzazione e di scontro nelle opinioni espresse è commisurato alla dimensione e alla scala delle opere che definiscono il Ponte stesso (stravolgimento di un quadro unico e irripetibile o coniugazione di una grande opera dell'ingegneria con le unicità della natura?).

I redattori della SNT correttamente evidenziano un punto focale decisivo: il fatto che si confronta da un lato lo stravolgimento di un quadro unico e irripetibile con la realizzazione di una grande opera dell'ingegneria, che andrebbe *coniugata* con l'unicità della natura. La esasperata semplificazione di questa relazione è di tutta evidenza.

Al contrario, basta citare brevemente le motivazioni alla base della richiesta di inclusione del paesaggio dello Stretto nel *World Heritage List* dell'UNESCO per capire quali dovrebbero essere i fattori da considerare, rispetto ai quali valutare anche l'opzione zero: “Per la sua bellezza e unicità paesaggistica, geologica e geomorfologica; per il suo indubbio valore storico e mitologico in quanto crocevia di civiltà portatrici di storie e di leggende, da Omero alla letteratura contemporanea protagonista di poemi e racconti, nonché soggetto amato da pittori, fotografi e artisti di ogni epoca; perché luogo di cultura e di fatica umana, di lavori e di mestieri tradizionali e di ricerca che hanno a che fare con la sua particolarissima fauna.”

La tutela del paesaggio prevista dall'ordinamento italiano non attiene tanto a generici frammenti di territorio considerati come *paesaggi*, ma a specifici *beni paesaggistici*, che hanno innanzitutto consistenza *bene materiale*, e che sono per questo soggetti alle disposizioni di legge o di specifici atti amministrativi. La peculiare natura dello Stretto e dei territori a questo contermini, come beni paesaggistici con caratteristiche uniche lo ha reso nel tempo destinatario di numerosi atti di tutela paesaggistico-ambientale, anche in sede pianificatoria.

Tali sintetiche considerazioni condurrebbero inevitabilmente alla conclusione che *non è possibile, ragionevolmente, considerare il progettato ponte in alcun modo compatibile con il paesaggio dello Stretto.*

Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

Eppure nella SNT si afferma: *”Nonostante l’estensione importante dell’area di progetto e l’interferenza con un territorio ricco di storia ed aree di tutela, l’infrastruttura non interferisce direttamente con beni storico-culturali o monumenti. Interessa sicuramente aree di tutela paesaggistica di cui si terrà conto con un ricco sistema di mitigazioni e con una importante strategia di compensazioni degli impatti residui.”*

Basterebbe citare la grande ricchezza del patrimonio paesaggistico, ambientale, storico-architettonico e storico-artistico del territorio dello Stretto per valutare come almeno superficiale tale affermazione, ma è **bene mettere in evidenza anche l’approccio volto più alla compensazione e mitigazione degli impatti negativi che alla tutela delle emergenze culturali e ambientali.**

Stando alla mera individuazione degli impatti percettivi si evidenzia la preoccupazione dei proponenti il progetto per l’impatto visivo prodotto dal ponte: per l’ambito di percezione visiva si stima una distanza di visibilità di circa 8 chilometri, “tenendo presente che potrebbero però esserci delle quinte visive esistenti date dalle costruzioni, dalle infrastrutture presenti sul territorio e/o da vegetazione e morfologia del terreno”. Si aggiunge: *“alla grande scala, quella dell’unità fisiografica dello Stretto di Messina, dall’esterno, il Ponte si affiancherà ai margini ed ai profili che definiscono le componenti geografiche dell’unità: la linea delle coste, il profilo dei dorsali delle colline e delle montagne, il bordo mutevole delle nuvole, gli orizzonti del mare.*

In altre parole, com’è evidente, la scala di impatto percettivo è paragonabile a quello delle colline, delle montagne, e del *“bordo mutevole delle nuvole, gli orizzonti del mare”*. Quanto poco vi sia di scientifico in questo approccio è drammaticamente evidente. In realtà l’obiettivo non è quello di rendere compatibili le opere con il contesto paesaggistico, ma di sostituire il paesaggio come lo conosciamo con un paesaggio delle infrastrutture e della pesante trasformazione antropica.

È sulla opportunità di questa sostituzione che le istituzioni, la comunità scientifica e le comunità locali sono chiamate a esprimersi.

La compatibilità paesaggistica viene peraltro trattata con esclusivo riferimento alla percezione visiva del manufatto, non con riferimento all’intera opera, comprese le opere accessorie, la viabilità, le aree di cantiere, le aree di scavo e le modalità di smaltimento dei materiali di scavo, che determinano a loro volta importanti impatti paesaggistici. Il tema della intervisibilità viene liquidato con poche retoriche parole dal significato oscuro.

Secondo i proponenti, la compatibilità del manufatto è una caratteristica intrinseca dell’opera stessa, e non è necessario mettere in campo altre azioni particolari.

Viene appena fuggacemente accennato il fatto che con l’approvazione del Piano Paesaggistico della Regione Siciliana (2019), Ambito 9, sono emersi *alcuni elementi di criticità* in relazione alla realizzazione dell’opera; *la realizzazione delle opere di attraversamento produrrà un’alterazione dei caratteri paesaggistici della linea costiera che si pone in contrasto con il regime di tutela “Id”.* *Inoltre, la realizzazione dell’opera comporterà la trasformazione di alcune aree boschive caratterizzate da un regime normativo Im, caratterizzate da un livello di tutela 3. In tali aree sono*

consentiti solo interventi di manutenzione, restauro e valorizzazione paesaggistico ambientale finalizzati alla messa in valore e fruizione dei beni.

Tali conflitti fra progetto e norme di tutela paesaggistica vigenti sul territorio sono meritevoli di approfondimento per comprendere quali soluzioni il progetto metta in campo, oltre a evocare vaghi caratteri cromatici dell'azzurro cielo e del mare blu della Sicilia.

Nel progetto sono comprese le opere di raccordo stradale e ferroviario sui versanti calabrese e siciliano (per complessivi 20,3 km di collegamenti stradali e 20,2 km di collegamenti ferroviari), in massima parte in galleria. Dunque, al di là delle considerazioni esclusivamente percettive su come il paesaggio dello Stretto subisce lo *stravolgimento di un quadro unico e irripetibile* anche le opere accessorie e le aree di cantiere determinano uno stravolgimento profondo e definitivo dei territori, non soggetto ad alcuna verifica della sua accettazione da parte delle comunità locali.

Risulta altresì, dalla lettura degli organi di informazione, che nel progetto non si tiene conto (oltre che del Piano paesaggistico della provincia di Messina) né del Piano regolatore portuale di Messina, né dello strumento urbanistico, ad esempio per quanto attiene alla localizzazione della nuova stazione ferroviaria.

E ancora, i progettisti chiedono che si considerino *“le trasformazioni di settori più localizzati riferibili ad esempio alle nuove stazioni che [...] non si possono che ritenere di grande interesse le nuove polarità chesi andranno a creare nei tessuti urbani in grado di determinare nuove opportunità anche di riqualificazione urbana.”*

Il progetto si pone dunque come elemento in grado di ridisegnare, come effetto “secondario” anche lo sviluppo urbanistico del territorio, in alternativa, e come si è visto anche in conflitto, con gli atti di pianificazione e programmazione degli Enti locali e delle Regioni.

Criticità dei profili ambientali

Si evidenziano di seguito le osservazioni e i rilievi relativi agli ulteriori profili ambientali così come delineati nei documenti presentati a corredo della VIA.

Sulla sismicità e sulla ventosità

L'area dello Stretto è una delle aree a maggior rischio sismico del Mediterraneo e certamente una delle più studiate al mondo. Tuttavia non sono pochi gli esperti che hanno espresso preoccupazioni sugli effetti che un sisma di notevole dimensione può provocare su una struttura quale il ponte ad unica campata. Tra le altre cose è stato suggerito di approfondire preliminarmente il tema nella sella dove si realizzerà l'opera, utilizzando le registrazioni accelerometriche dei terremoti verificatesi in altre parti del mondo con caratteristiche sismogenetiche analoghe a quelle dello Stretto.

A proposito dei necessari approfondimenti si deve citare quanto ha scritto il Comitato scientifico nel parere rilasciato il 28 gennaio 2024:

Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

“Per quanto riguarda la valutazione delle azioni sismiche di progetto per l’Opera di Attraversamento, gli spettri di risposta elastica definiti nei Fondamenti per il PD del 2011 sono riferiti ad accelerazioni a terra di ancoraggio degli spettri pari rispettivamente a 5,7 m/sec² e 6,3 m/sec², per gli stati limite ultimo, SLU, e di integrità strutturale, SLIS. Tali spettri sono considerati validi per terremoti in nearfield di magnitudo momento 7,0. Le analisi effettuate per il PD hanno utilizzato tali spettri e alcuni accelerogrammi sintetici con essi compatibili. Successivamente al 2004, si sono verificati in Italia alcuni terremoti in cui l’accelerazione di picco al suolo (PGA) registrata in alcuni siti ha superato tali valori. È il caso delle sequenze sismiche del 2009 nell’Aquilano e del 2016 nel Centro Italia, in cui le magnitudo momento si sono mantenute tra 6,0 e 6,5, quindi decisamente inferiori alla magnitudo di riferimento per l’Opera di Attraversamento. Sarà quindi opportuno valutare il grado di dannosità di questi eventi rispetto alle azioni sismiche di progetto contenute nei Fondamenti, attraverso un confronto tra le forme spettrali, considerando, in particolare, le ordinate in corrispondenza del range di periodi di vibrazione di maggiore interesse per l’Opera di Attraversamento.”

E’ consigliabile quindi, in attesa di nuovi e approfonditi studi che diano maggiore certezza, evitare affermazioni categoriche, che potrebbero essere fuorvianti per i cittadini, dal momento che sono ampiamente riportate dai mezzi di comunicazione, sulla resistenza del Ponte a terremoti perfino superiori a quello di Messina del 1908, senza peraltro nulla aggiungere sulle condizioni di percorribilità in conseguenza di eventuali simili eventi.

Analoghe sono le considerazioni da sviluppare sugli effetti del vento.

Il Comitato Scientifico della SdMSPA nel suo parere evidenzia che bisogna *“Aggiornare il set up per la misurazione della ventosità del sito attraverso l’installazione di stazioni permanenti tipo LIDAR (Laser Imaging Detection and Ranging) o LIDAR scanner adatte a monitorare il campo di velocità in tutta la zona di costruzione del Ponte. Si ritiene che tale monitoraggio possa essere utile sin dalla fase di sviluppo del PE, per consentire una integrazione del documento di valutazione del vento di progetto realizzato per il PD 2011 con nuovi dati di vento valutati anche alla luce della possibile presenza di fenomeni atmosferici anomali (venti non sinottici)”*.

E’ ovvio dedurre che un elemento fondamentale per la VIA necessita di aggiornamenti e approfondimenti, soprattutto per quanto riguarda la effettiva utilizzabilità del ponte da parte di intere categorie di veicoli, con particolare riferimento ai motoveicoli, ai furgonati, ai camper, ai telonati.

Da parte di esperti che da tempo hanno studiato la ventosità nello Stretto di Messina vengono manifestate vere e proprie contestazioni e forti perplessità sulle valutazioni fornite dal proponente.

Viene segnalato innanzitutto che **le azioni del vento sono quelle a cui il ponte è più sensibile**. Si fa notare che la particolare conformazione dello Stretto determina una forte variabilità del vento sia in direzione che in valori di velocità e che nella zona interessata dalla struttura la velocità del vento raggiunge i valori massimi. Si portano ad esempio le rilevazioni effettuate dagli anemometri posizionati in vetta al traliccio dell’Enel (versante siciliano) che registrano velocità intorno ai 130/140 km/h, quando sulla costa nei pressi del luogo dove dovrebbe sorgere il pilone di sostegno

Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

del ponte la velocità del vento è di 40 km/h. In tali condizioni, al centro dello stretto, le velocità massime a quota di circa 100 m, raggiungono valori superiori ai 200 km/h.

Anche nel corso delle audizioni effettuate in Commissione alla Camera dei deputati è stato affermato da eminenti studiosi che “è critica la verifica della effettiva operatività del ponte sino a venti di 110 km/h, che ridurrebbe la necessità di interruzione del servizio ad una media di un giorno all’anno”. Se ne deve dedurre che già con la velocità del vento a 110 km/h si ridurrebbe l’esercizio del ponte. Tuttavia va considerato che mediamente sono 70 i giorni in cui (in quota) nella zona centrale dell’impalcato la velocità di 110 km/h del vento viene superata.

Nelle condizioni descritte, allora, quanti sarebbero effettivamente i giorni ogni anno in cui la circolazione sul ponte dovrebbe essere limitata o addirittura impedita per motivi di sicurezza?

Sul rumore e sulle vibrazioni

Per le parti della valutazione relativa a rumore e vibrazioni si deve osservare che viene operato un rimando costante al SIA 2012 e si elencano numerose dichiarazioni d’intenti e di richiami al rispetto di leggi vigenti e future.

Per la parte rumore, nella descrizione delle misure per mitigare e compensare gli impatti ambientali negativi, si rimanda sempre a studi previsionali di impatto della cantierizzazione che verranno sviluppati in futuro e che rappresenteranno la parte più rilevante del Piano di Gestione Integrata del Rumore di cantiere ai sensi della UNI 11728.

Infine, si conclude molto genericamente che l’aggiornamento del sistema ricettore con la nuova edificazione propone viceversa una differente distribuzione degli impatti sui ricettori e quindi la presenza di impatti differenziali significativi ma altamente localizzati, e che è stato verificato (ma nel documento non c’è traccia) che l’aggiornamento dello studio di traffico stradale, con valori di TGM in riduzione, compensa il maggiore impatto dell’esercizio ferroviario, il che comporta che l’impatto differenziale complessivo delle infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie in esercizio viene qualificato come **nullo-trascurabile**.

I flussi di aria che attraverseranno il ponte inevitabilmente produrranno zone di compressione e decompressione adiabatiche con produzione di rumore, tale effetto non viene portato alla conoscenza del pubblico, anche se in precedenza con il semplice elettrodotto aereo tali aspetti si erano presentati.

Per quanto riguarda le vibrazioni invece, prima si afferma che i risultati della campagna di monitoraggio, definita di “screening vibrazionale”, realizzata per il SIA 2012 in corrispondenza di 13 punti di misura possono essere trasferiti all’attualità non essendo intervenute variazioni sulle sorgenti di emissione presenti nelle aree di studio e che le differenti modalità di misura adottate nel 2012 rispetto a quelle proposte dalla UNI9614:2017 non compromettono i risultati presentati.

Poi però si dice che le verifiche sulla nuova edificazione hanno fatto emergere il progetto della casa di cura “Policlinico dello Stretto”, in fase di realizzazione nel Comune di Messina nel comparto nord-est delimitato da Viale Ferdinando Stagno d’Alcontres e Strada Panoramica dello Stretto.

La localizzazione di questo rilevante intervento di edilizia sanitaria privata, caratterizzato da una superficie di progetto edificata di 25.729,51 m², verrà a trovarsi in prossimità della Stazione Papardo e del sottostante tracciato ferroviario in galleria.

Quindi nella descrizione sintetica degli impatti ambientali significativi del progetto complessivo valutati nel SIA 2012, gli studi di impatto vibrazionale della cantierizzazione e dell’esercizio realizzati per il Progetto definitivo si conclude che richiedano un aggiornamento alla nuova normativa tecnica nazionale UNI 9614:2017 e che in termini tecnici, di indicatori, metriche di misura e valori limite, **l’aggiornamento è definibile sostanziale.**

Fasi di cantierizzazione

Il progetto definitivo prevede l’apertura di n. 10 cantieri in Sicilia (su 6 lotti) e di n. 2 cantieri in Calabria (su 2 lotti).

Le criticità principali si possono così riassumere:

1. Il consumo di risorse e materie prime e per la produzione di rilasci nell’ambiente, su circa 60 opere di maggiore dettaglio stimate all’interno dei lotti, considerando materie prime come: inerti per la produzione di calcestruzzi, materiali per rilevati e riempimenti, cemento e acqua per usi industriali e civili. Le stime rappresentate si basano su valori calcolati che certamente necessitano di approfondimenti con indagini ed analisi approfondite già nella fase di progetto definitivo.

Non vengono fornite adeguate informazioni per i rilasci in ambiente delle acque reflue, tenendo conto anche delle attività industriali; non vengono forniti dettagli sugli scarti di lavorazione (limi, argille prodotte per lavaggio di sabbia, eventuali materiali in esubero) e la loro possibile destinazione nei siti di recupero ambientale.

2. La realizzazione di:
 - siti di deposito provvisorio e definitivo e discarica (tutti su ex-cave o cave in esaurimento) sia lato Sicilia che lato Calabria;
 - il parziale riutilizzo dei materiali di scavo per interventi di riqualifica dei litorali con ripascimento costiero.

3. Le interferenze legate alla realizzazione di gallerie con le acque di falda.

Per quanto attiene al punto 2 e i depositi di materiali, occorre segnalare che la nozione di rifiuto non viene superata se non si verificano le condizioni di cui all’art 186 del T.U.A. e non è ammesso che la rimodellazione del territorio sia funzionale all’utilizzo di tali materiali e non viceversa. In altri termini non sarebbe considerabile rifiuto, se e solo se, esso venisse utilizzato per ripristinare luoghi danneggiati dall’attività antropica o da eventi catastrofici in coerenza con le caratteristiche dei siti. Ove tale condizioni non venissero soddisfatte, si avrebbe una imponente produzione di rifiuto e

Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

quindi anche in questo caso si avrebbe una evidente violazione dell'art.17 lettera d) del Regolamento (UE) 2020/852 contenente i principi del DNSH.

Allo stesso tempo, il tema degli interventi di ripascimento costiero è critico, come sappiamo dai fenomeni di alterazione del trasporto solido litoraneo che ne sono spesso la giustificazione. E' dunque lecito conoscere con precisione i siti di intervento e avere contezza degli studi di carattere correntometrico che garantiscono che alterazioni localizzate della linea di costa non inneschino, "a valle" dei flussi delle correnti prevalenti, ulteriori fenomeni di erosione costiera. In ogni caso, la modifica per vasti tratti (si ipotizzano circa 10 Km di costa interessati) costituisce in sé una pesante alterazione, in aree di massima tutela paesaggistica.

Consumi di acqua

Anche le stime di incidenza acqua per uso civile nei vari cantieri (campo base e Uffici di cantiere) non sono parametrati rispetto alla disponibilità reale e questo, in attesa di eventuali nuovi pozzi o potenziamento della disponibilità delle sorgenti sia in Calabria che in Sicilia, fa sì che le stesse risultino sottostimate.

A titolo di riferimento: per i due soli blocchi di ancoraggio (lato Sicilia e Calabria) saranno necessari, secondo il progetto definitivo (volumi che andranno in aumento nell'esecutivo) migliaia e migliaia di tonnellate di inerti, di cemento e di riempimenti.

Per brevità non si indicano qui tutte le opere con le relative quantità di tonnellate di inerti, cemento, riempimenti. Quante risorse idriche saranno necessarie anche soltanto per i 5 – 6 anni (stimati) di lavorazione? Probabilmente un quantitativo sufficiente per i bisogni di tutta la popolazione di quest'area (Sicilia e Calabria) per i corrispondenti anni!

Inoltre, non si è tenuto conto dell'entrata in vigore, dal 21 marzo 2023, del D.lgs. 23 febbraio 2023, n. 18 che recepisce la direttiva 2020/2184/UE sulla qualità delle acque destinate al consumo umano. Tale circostanza comporta una analisi di rischio basata su una valutazione e gestione del rischio dei bacini idrografici per i punti di estrazione di acque destinate al consumo umano. Stante che le imponenti modifiche previste dal sistema delle opere si riverbereranno sui bacini idrografici, la valutazione di tali effetti è indispensabile per la protezione di un bene primario.

Interventi per la sostenibilità idrica dei cantieri.

Le osservazioni per questa componente sono così sintetizzabili:

- Non risultano indagini preventive a fornire una adeguata conoscenza sullo stato delle reti e degli impianti destinati a ricevere i reflui di cantiere.
- Non risulta analizzata la compatibilità idraulica del sistema depurativo sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo.
- Non sono state investigate adeguatamente le modalità di approvvigionamento idrico aggiuntivo rispetto alla rete acquedottistica esistente, né indicate azioni da intraprendere in caso di carenza idrica (prevedibilissima, ad esempio vista la disponibilità insufficiente allo stato attuale per i circa 15.000 abitanti di Villa San Giovanni, ma lo stesso vale per Messina) tali da garantire la continuità lavorativa dei cantieri.

Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

- Non risulta dettagliata la gestione delle acque di cantiere al fine di verificare il potenziale rilascio di sostanze pericolose e le relative modalità di trattamento.
- Non risulta che ci sia un piano e/o siano previste azioni finalizzate al perseguimento della sostenibilità dei prelievi, con particolare riguardo alla tutela delle utenze attualmente servite.

Acque sotterranee

Le risultanze delle indagini piezometriche sono riferite alle indagini pregresse eseguite nell'arco temporale dal 1984 al 2002, il censimento dei punti d'acqua (91 pozzi, di cui solo 28 accessibili) è, come per i piezometri, risalente al 2002.

Il progetto definitivo risulta carente delle informazioni di cui sopra (piezometri e pozzi) e le fasi di monitoraggio e di approfondimento utili e indispensabili per il progetto esecutivo e la successiva realizzazione delle opere ne sono negativamente condizionate. Sarà pertanto necessario procedere, per questa componente, ancor prima di avviare la fase di monitoraggio ante operam, a:

- Ripristinare la strumentazione piezometrica laddove ancora disponibile e individuare (non solo prime indicazioni come recita l'elaborato P.CA:AB-019) altri punti di installazione di piezometri, anche alla luce della attualizzazione degli interventi e delle aree di cantiere con il riesame degli elaborati.
- La revisione e l'aggiornamento del censimento delle risorse idriche (pozzi e sorgenti).

Gestione terre e rocce da scavo contaminate.

Non sono specificate le quantità previste nonché l'eventuale destinazione delle terre e delle rocce da scavo contaminate, come previsto dalla legislazione in materia di rifiuti.

Si rende necessario un approfondimento sulla gestione delle terre e rocce da scavo contaminate e la loro prevista localizzazione, anche perché si tratta di attività che fanno notevolmente lievitare i costi nel periodo lungo.

Ricettori ambientali

Come si rileva dalla tabella, contenuta nella relazione del progettista, non è stato aggiornato il censimento dei ricettori dopo la fase del 2012.

Il non allineamento dello stato di fatto con i dati del 2012 comporterà nella fase di Progetto esecutivo modifiche e integrazioni nonché un certo aggravio dei costi e dei tempi, con ricadute anche sulla fase degli espropri.

Interventi di mitigazione e compensazione

Gli studi sono riferiti al rispetto delle Zone di Protezione Speciale sia sul versante Calabrese che Siciliano, tuttavia il livello di dettaglio nella relazione del progettista risente ancora delle prescrizioni ambientali del MIBACT del 2011 – 2012 e non delle risposte e osservazioni che verranno dalle procedure di VIA la cui valutazione è in corso avendo il Contraente Generale inviato solo il 27 febbraio la documentazione al MASE.

Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

Non sono rilevabili nella relazione del progettista note specifiche di interventi di compensazione concordate con gli enti locali coinvolti nell'opera, genericamente si parla di mitigazione ambientale nella relazione paesaggistica a pag. 100, laddove viene specificato che << non sussistono variazioni sostanziali rispetto alle valutazioni della precedente fase istruttoria, tenuto conto che le opere/manufatti in questione costituiscono nel contesto paesaggistico elementi puntuali poco e per nulla percepibili a livello territoriale>>.

Alla luce della tempistica prevista per l'inizio delle attività, si registra un incomprensibile ritardo per l'attuazione delle misure di Monitoraggio Ambientale (PMA), questo impatterà con la inevitabile trasformazione dell'ambiente in fase di realizzazione delle opere, se non saranno predisposte adeguate azioni di salvaguardia e di contenimento che a tutt'oggi non si intravedono nel progetto definitivo.

Non sono state sviluppate le opere di inserimento territoriale ed urbanistico atte a valorizzare contestualmente le misure di mitigazione e compensazione, tenendo conto sia di quelle previste nel progetto definitivo che delle ulteriori che potranno eventualmente emergere nel progetto esecutivo, nonché delle risultanze dell'iter di autorizzazione cui sarà sottoposto il progetto.

Le considerazioni di cui sopra risultano in antitesi con quanto dichiarato dal Contraente generale e che viene ripreso nel parere reso dal Comitato scientifico il 29 gennaio 2024 a pag. 24 là dove si riferisce che il Contraente generale ritiene << sufficiente ed adeguata la conoscenza acquisita del contesto culturale e ambientale interessato dal progetto, ai fini del prosieguo della progettazione >>.

Salute Pubblica

Il progettista disattende completamente (vedi estratto della sua relazione) la problematica nella fase di progetto definitivo, dimostrando di non avere sufficiente contezza della particolarità dei fattori inquinanti dovuti al traffico veicolare e nello Stretto, sulla sponda Calabrese e su quella Siciliana, elementi questi che invece sono da valutare sin dalla fase di progetto definitivo, considerata l'incidenza delle malattie causate dal traffico. Certamente l'arco temporale dei lavori previsti, l'innomerevole quantità dei mezzi necessari al trasporto dei materiali, le lavorazioni, le polveri, e gli inquinanti alzeranno in modo esponenziale i rischi di malattie.

Focus Gallerie SdM e RFI lato Calabria.

Sul versante calabrese sono previste gallerie stradali e gallerie ferroviarie (che dovranno raccordarsi oggi con la rete di infrastrutture stradali e autostradali esistenti e in futuro raccordarsi e il nuovo tracciato di AV in progettazione da parte di FS lotto 6 AV SA-RC).

I terreni sotto il profilo geologico sono classificati come Conglomerato di Pezzo x circa 1,7 km e Plutoniti x 0,5 km.

Lo scavo è progettato in tradizionale su 4 canne, con un tracciato in sotterraneo per 2.28 KM, per i tempi di scavo con tecnologia tradizionale sono previsti 5 anni con un avanzamento ipotizzato di 1,5m giornaliero.

In totale, in un raggio di 2 – 3 km si dovranno realizzare, con punti di interconnessione e accavallamenti dei tracciati, n. 6 gallerie stradali e due ferroviarie.

Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

La configurazione finale prevede che la SdM esegua il primo tratto del collegamento ferroviario fino all'innesto della linea AV/AC che verrà realizzata a cura di RFI, con diramazioni che consentano il collegamento sia in direzione Salerno che in direzione Villa San Giovanni - Reggio Calabria.

La prima considerazione da fare è riferita alla tecnologia di scavo lato Calabria: nel 2012 sono state realizzate, per la modifica al tracciato autostradale della nuova A2 in località Piaie le due canne per fare posto alle nuove opere e al centro direzionale, funzionali alla realizzazione del Ponte e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari. A quel tempo l'utilizzo dello scavo tradizionale nell'area in cui ricadono le gallerie sia stradali che ferroviarie ha comportato enormi difficoltà, con fornelli, smottamenti, infiltrazioni di acqua che oltre i rischi per le abitazioni e i cittadini hanno comportato un enorme dispendio di tempo e di denaro. Ci si chiede se il livello di conoscenza della natura dei terreni non debba portare invece ad una valutazione diversa nella tipologia di scavo, per evitare il ripetersi di quanto sopra.

La seconda è riferita ai lavori che RFI dovrebbe fare una volta completati gli interventi per il ponte, dal momento che ai 5- 6 anni previsti per l'opera di attraversamento e suoi derivati occorre aggiungere le opere a carico di RFI, il cui progetto per il lotto 6 di AV/AC tratta Gioia Tauro Reggio Calabria è ancora in fase di studio e non ancora finanziato.

In conclusione di queste note, è lecito domandarsi se tutto questo possa avvenire su proposta di una Società per azioni costituita molti anni fa e da poco rimessa in bonis come società in house, avente come unico scopo la costruzione del ponte, chesi assume l'onere di *proporre* un'opera di tali dimensioni, impatto socio-economico, culturale, paesaggistico e ambientale, costi per la finanza pubblica, giustificandone *a posteriori* fra gli elaborati e i documenti progettuali: genesi, motivazioni, utilità, rilevanza strategica e convenienza economica.

Da qui l'impostazione generale della progettazione, fatta tutta in regime di *compatibilizzazione* dell'opera, e iter procedurali avviati anche vent'anni fa. È lecito domandarsi se ciò possa avvenire senza una adeguata procedura di inchiesta pubblica, per definire le aspettative e i bisogni delle comunità sulle due sponde dello Stretto, anche nella considerazione che proprio le due sponde saranno quelle "bypassate" dal ponte, e ne pagheranno i costi, sovrachianti rispetto ai benefici. È lecito chiedersi se gli enormi costi dell'opera, in termini economici, ambientali, paesaggistici, pagati da territori che saranno "congelati" per molti anni, prigionieri dei cantieri, siano davvero giustificati da considerazioni generiche e astratte, come "lo sviluppo" (quale, per chi?), il "Corridoio scandinavo-mediterraneo", "l'incremento del turismo" in territori sventrati e cementifici da infrastrutture enormi e pervasive, "l'aumento dell'occupazione" fortemente ridimensionato rispetto alle stime roboanti e immaginifiche sbandierate nel corso dell'ultimo anno.

È lecito pensare che tutto questo non possa avvenire, perché ancorato a procedure autorizzatorie dubbie, perché in assenza di una vera partecipazione democratica dei soggetti in primo luogo interessati, i cittadini italiani e le comunità locali.

Osservazioni ad opera di Anthony Emanuele Barbagallo

