

Bugie e omissioni della «grande opera»

Associazioni e Comitati hanno inviato l'11 aprile scorso le proprie Osservazioni (534 pagine) nell'ambito della procedura di Valutazione di impatto ambientale (Via), aperta il 14 marzo scorso, segnalando tutte le carenze, lacune e omissioni dello Studio di Impatto Ambientale (Sia) dello Studio di Incidenza (SInCA), e della Valutazione di Ottemperanza prodotte dai proponenti (la concessionaria pubblica, Stretto di Messina S.p.A. ed il general contractor Eurolink, capeggiato da WeBuild).

Le osservazioni

Le osservazioni sono state redatte da un gruppo di lavoro di 38 esperti e di esperte coinvolti/e dalle associazioni di protezione ambientale riconosciute (Italia Nostra, Kyoto Club, Legambiente, Lipu, Wwf Italia), altre associazioni (Associazione "Invece del ponte – Cittadini per lo sviluppo sostenibile dell'Area dello Stretto" e "Società dei Territorialisti/e") dei comitati cittadini (Comitato "No Ponte Capo Peloro"). Tra gli esperti 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

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 S.p.A. e il GC Eurolink (capeggiata da Webuild, quelli della diga foranea di Genova per capirci) 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. Si vuole così blindare l'iter autorizzativo del Progetto definitivo e poi del Progetto Esecutivo (Pe) e inibire la partecipazione del pubblico interessato all'opera. Pubblico 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.

Il cd Progetto Definitivo 2024 non è stato aggiornato e integrato. Dei 9.537 file prodotti da SdM S.p.A. e da Eurolink la quasi totalità (circa il 95%) sono stati redatti nel 2011 o nel 2012.

I continui rimandi al Progetto Esecutivo stanno a testimoniare che ci troviamo di fronte ad un enorme bluff alle nostre spese (realizzare il ponte costerebbe almeno 14,6 miliardi di euro – DEF 2023).

Il ponte potrebbe stare in piedi?

Si vorrebbe costruire un ponte ad unica campata di 3.300, sorretto da torri alte 400 metri, a doppio impalcato (stradale e ferroviario) in una delle aree a più elevato rischio sismico del Mediterraneo e conosciuta per i venti impetuosi e turbolenti. La sfida ingegneristica è letteralmente in-credibile. Per resistere al vento medio l'impalcato del ponte si deformerebbe e rischierebbe di avere delle oscillazioni 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).

Resistenza al sisma.

Il ponte, come si legge nella relazione del progettista, prevede una resistenza al sisma dell'opera pari a 7.1 magnitudo della scala Richter, presupponendo che la massima magnitudo attesa sia uguale a quella del sisma che ha colpito l'area dello Stretto nel 1908 e considerando che l'ultimo terremoto nell'area di confine delle vicine Siria e Turchia del 2023 è stato di magnitudo 7.8, con 57.000 morti. È un errore marchiano e colpevole prendere come riferimento il terremoto del 1908 quale massimo evento atteso.

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. Si aggiunga che a fronte di costi di costruzione e gestione, e al netto del valore residuo al termine del periodo sottoposti ad analisi, stimati pari a 10,6 miliardi, i benefici economici dati dalla somma di risparmi di tempo e di riduzione di costi operativi dei mezzi di trasporto assommano, secondo i proponenti, a 9,1 miliardi di euro. Mentre se i approfondisce ci si accorge che la costruzione del ponte, oltre ovviamente a comportare un

rilevantissimo onere per le casse pubbliche, genera anche benefici economici inferiori ai costi (cioè una perdita!) per circa 1,5 miliardi di euro.

Il ponte e i trasporti.

Il Progetto Definitivo 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 (comunque in calo si scrive sul SIA ma senza dati e senza spiegazioni di dettaglio sulle diverse componenti merci e passeggeri). Nel SIA (Studio di Impatto Ambientale) 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. Ogni stima di raffronto trasportistico, quindi, è basata sul nulla.

Aria, acque, 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.

Corridoio ecologico.

La larga maggioranza degli studi, prodotti dai proponenti nell'ambito della procedura di VIA, relativi all'ambiente marino non riguardano, clamorosamente, 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. Per quanto riguarda le acque superficiali nella documentazione prodotta dai proponenti per la VIA manca una chiara valutazione dello scenario meteo-climatico recente e dei rischi di frane e alluvioni. Per le acque sotterranee basti dire che in una zona in cui la risorsa acqua è scarsissima nel cd Progetto Definitivo 2024 si dice, con estrema superficialità e irresponsabilità, che le misure previste verranno rielaborate sulla base degli approfondimenti tecnici sviluppati nella fase di Progettazione Esecutiva.

Valutazione di incidenza fantasma.

La creazione di una barriera trasversale, qual è il ponte, alla migrazione e la distruzione di aree di sosta e alimentazione per l'avifauna contrasterebbe nettamente con la responsabilità di conservazione degli uccelli migratori. Lo Stretto di Messina è un'area cruciale per la migrazione afro-euroasiatica ed è considerato uno dei punti di concentrazione (bottle-neck) della migrazione dei rapaci diurni e delle cicogne più importanti del Paleartico occidentale. L'Area dello Stretto di Messina è totalmente ricompresa in Zone di Protezione Speciale, tutelate dall'Europa: la Zona Protezione Speciale ITA030042 'Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area Marina dello stretto di Messina' e la ZPS IT9350300 'Costa Viola', poste sui due versanti (siciliano e calabrese) dello Stretto e sulle due sponde sono localizzati altri 11 Zone Speciali di Conservazione di interesse comunitario. Ma l'obbligatorio Studio di Incidenza – SInCA è carente sotto ogni profilo.

Il paesaggio ignorato.

Ricordiamo che la realizzazione del ponte e delle opere stradali e ferroviarie connesse, prevederebbe lo scavo di fondazioni gigantesche per le torri, la realizzazione dei blocchi di ancoraggio di centinaia di migliaia di mc di calcestruzzo, il trasporto dei 19,8 mln di metri cubi provenienti dagli scavi, necessiterebbero di spazi e condizioni non presenti sul territorio. I cantieri, quindi, semplicemente si "sostituirebbero" al territorio. La documentazione presentata dai proponenti ignora tutt'oggi il Piano Territoriale Provinciale a Valenza Paesaggistica di Reggio Calabria, che –approvato nel marzo 2011, quindi antecedentemente al Progetto Definitivo 2011-

2012, contiene regole cogenti e vigenti per i contesti paesaggistici investiti dal progetto, che il Progetto Definitivo 2024 cita, ma ignora nel loro dettato programmatico e normativo. Inoltre, l'area interessata al progetto del Ponte ricade nel territorio oggetto del Piano Paesaggistico dell'Ambito 9 (Sicilia). Nel 2011 la Soprintendenza di Messina produsse per la VIA 2011-2012 l'autorizzazione paesaggistica, ma la Commissione Ministeriale, che ha effettuato la Verifica di Ottemperanza per la VIA nel 2013 (durata addirittura circa 2 anni) fece una lunga serie di richieste di integrazioni.

La salute sottovalutata.

Le patologie cardio-respiratorie e tumorali associate all'inquinamento ambientale sono state rilevate già nel 2013 dalla Commissione tecnica valutazione impatto ambientale 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.

Quale archeologia.

La Valutazione Preventiva dell'Interesse Archeologico VPIA del Progetto 2024, in quanto identica alla VIARCH (Valutazione impatto archeologico) 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 geo archeologico.

**Questo il Gruppo di lavoro che ha e redatto le Osservazioni sopradescritto nell'ambito della Valutazione di impatto ambientale (Via) al Ponte sullo Stretto:*

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

L'ExtraTerrestre, il manifesto, 16 maggio 2024.