

CITTÀ DI MESSINA
Servizio Gabinetto del Sindaco

**Alla Commissione Ambiente, Territorio e
Lavori Pubblici
della Camera dei Deputati**
com_ambiente@camera.it

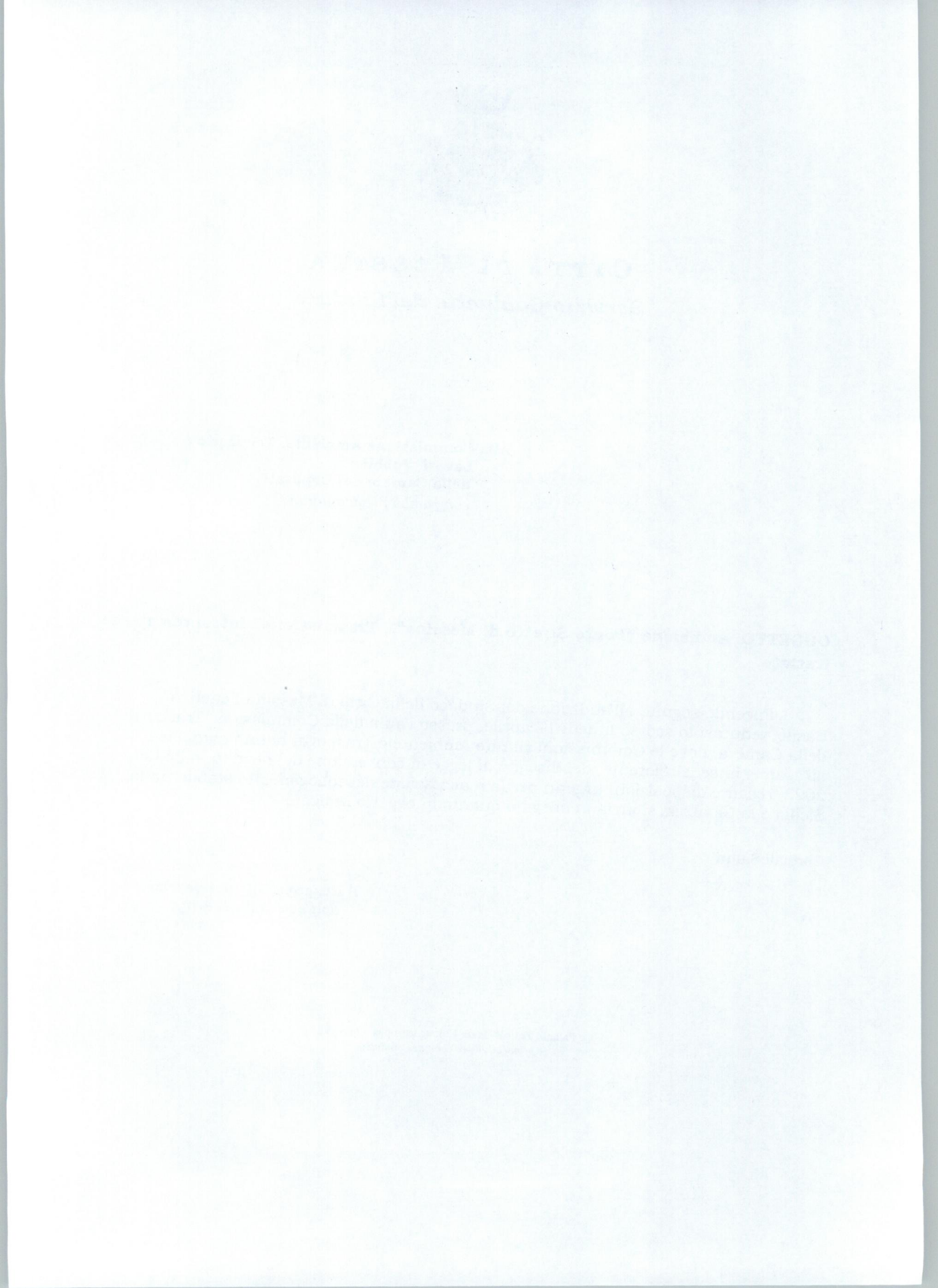
OGGETTO: Audizione "Ponte Stretto di Messina". Trasmissione sintesi tematiche trattate.

Facendo seguito all'audizione del Sindaco della Città di Messina Federico Basile, tenutasi lo scorso lunedì 17 aprile, presso l'aula della Commissione Trasporti della Camera, dove le Commissioni riunite Ambiente e Trasporti, hanno dato il via all'esame, in sede referente, del disegno di legge di conversione del decreto n. 35 del 2023, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, si invia in allegato quanto in oggetto indicato.

Cordiali Saluti

Il Responsabile del Servizio
dott. ssa Giusy D'Arrigo

Palazzo Zanca – P.zza Unione Europea – Messina
protocollo@pec.comune.messina.it





Città di Messina

**Camera dei Deputati – Audizione C. 1067 (Ponte sullo Stretto di Messina)
VIII e IX Commissione del 17.04.2023 nell'ambito dell'esame del disegno di legge di
conversione del decreto-legge n. 35 del 2023, recante disposizioni urgenti per la
realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria**

-

Sintesi dei principali temi legati al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

In merito al delicato tema in discussione di seguito si ripartono alcuni spunti di dibattito sui quali la città di Messina e prima ancora il sistema infrastrutturale dovrebbe porre attenzione in merito alle necessarie fasi interlocutorie affinché la programmazione della grande opera denominata “ponte” non appartenga alla categoria delle “opere infrastrutturali” ma al più ampio concetto di “sistema infrastrutturale” che costituisca il nodo di un sistema di collegamenti tra la Sicilia e la Calabria

Ponte sullo Stretto

Nel corso dei decenni furono proposte davvero tante idee, tra ponti, tunnel, ponti-zattera e anche un istmo. Nel 1957 una compagnia propose di realizzare un istmo tra Ganzirri e Punta Pezzo. Non mancarono neppure i progetti approvati. Nel 2006, ad esempio, venne firmato un contratto per la progettazione e la realizzazione dell'opera, ma l'iter si bloccò nel 2013 con il governo Monti. Con un rapido salto arriviamo al presente e al mese di novembre del 2021.

Il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini annunciava l'affidamento di uno studio di fattibilità. «È in avvio di assegnazione lo studio di fattibilità per la realizzazione del Ponte sullo Stretto: la commissione ha scartato l'ipotesi del tunnel, ed ora si deve valutare quale soluzione, tra quella del ponte a più campate o a una campata, è quella più fattibile», ha spiegato.

Andiamo ai giorni nostri

L'articolo 82 della LEGGE DI BILANCIO 2023 contiene diverse disposizioni volte a riavviare l'attività di progettazione e realizzazione del collegamento stabile, viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente (comunemente noto come “Ponte sullo Stretto”) confermandone la natura di opera prioritaria e, quindi, l'applicabilità della normativa derogatoria per le infrastrutture di preminente interesse nazionale.

L'articolo prosegue ricordando che la legge n. 1158 del 17 dicembre 1971 dichiara tale infrastruttura “opera di prevalente interesse nazionale”.



Città di Messina

L'articolo in questione prosegue *“al fine di riattivare la Società e di risolvere il contenzioso pendente, prevede la rinuncia della Società al contenzioso con le Amministrazioni pubbliche, la definizione stragiudiziale delle sopra citate controversie con il contraente generale e il Project Management Consultant e la revoca dello stato di liquidazione a suo tempo disposto”*.

Inoltre, *“Passando, nello specifico, all'esame del contenuto normativo si segnala che il comma 1 qualifica l'intervento come opera prioritaria e di preminente interesse nazionale consentendo quindi l'accelerazione dei tempi di realizzazione dell'opera attraverso l'assunzione da parte della figura del contraente generale delle funzioni di progettista, costruttore e finanziatore dell'opera da realizzare, disciplinata dall'articolo 194 del Codice degli appalti. Il comma prevede inoltre la reiterazione dei vincoli preordinati all'esproprio.*

La domanda che sorge spontanea è: vincoli ma riferiti a quale progetto?

E veniamo al DECRETO-LEGGE 31 marzo 2023, n. 35 “Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. (23G00043) GU n.77 del 31-3-2023)

Vigente al: 1-4-2023 ed attualmente in fase conversione al parlamento

Ma cosa prevede questo Decreto?

Come primo passo, dopo l'approvazione del decreto, ci sarà la **nomina del commissario della “Stretto Spa”, che dovrebbe essere il direttore generale e amministratore delegato di Anas**, Alessandro Isi, al posto dell'attuale commissario liquidatore Vincenzo Fortunato. Nello stesso tempo, si procederà alla scelta dei componenti del nuovo Consiglio di amministrazione della “Stretto”. Saranno cinque, dei quali **due designati dal ministero dell'Economia**, d'intesa con il **ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, che ricopriranno rispettivamente la carica di **presidente e di amministratore delegato**. Altri due consiglieri di amministrazione spetteranno alle **Regioni azioniste della società, cioè la Calabria e la Regione siciliana**. Il quinto componente verrà indicato dai due soci della vecchia maggioranza, l'**Anas** che finora ha detenuto oltre l'ottanta per cento di quote e da **Rfi**, che ha il 13 per cento. Bisognerà nominare anche il Collegio sindacale, composto da cinque membri, di cui tre effettivi e due supplenti. Nel decreto si prevede anche la possibilità di nomina di un commissario straordinario, con i poteri sostitutivi in caso di inadempienze da parte della società.

Il ministro Salvini ha riservato per sé il compito della «vigilanza sull'attività della società», trattandosi di una scelta dalla fortissima valenza politica, oltre che infrastrutturale e, dunque, **competete al Governo dare «indirizzi idonei a garantire che sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative sia esercitata una influenza determinante da parte del medesimo Ministero»**. Per



Città di Messina

queste funzioni, «il Mit si avvale della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza». La Struttura tecnica di missione è guidata dall'ex dirigente del Dipartimento Infrastrutture della Regione Veneto, Elisabetta Pellegrini. Sarà lei il braccio operativo del ministro Salvini sul fronte del Ponte.

C'è una data precisa che riguarda l'aggiornamento del progetto esecutivo:

dovrà essere pronto e approvato «entro il 31 luglio 2024».

Ci sono poco più di 14 mesi a disposizione. Il decreto che approda in Cdm contiene sette articoli, ridisegnando la stessa "governance" della società Stretto. La novità più significativa è proprio nella distribuzione delle quote azionarie: la maggioranza (non meno del 51 per cento) passerà al ministero dell'Economia «che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il ministero delle Infrastrutture».

Il decreto sancisce anche la durata della concessione dell'opera, che avrà una durata di trent'anni «decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera». E, inoltre, sottolinea un passaggio significativo: «Dalla data di revoca dello stato di liquidazione della "Stretto di Messina Spa", riprende, senza soluzione di continuità, la concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente, comprensiva dell'opera di attraversamento e delle relative opere a terra».

Inoltre, sempre in tema di espropri, l'articolo 4 prevede:

a) la predisposizione della relazione di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, corredata dagli eventuali elaborati grafici di cui all'articolo 3, comma 3;

b) l'aggiornamento del piano delle espropriazioni;

c) l'aggiornamento degli studi di impatto ambientale;

d) la predisposizione del programma anticipato di opere e servizi di cui all'articolo 3, comma 10.

Ed ancora:

comma 7. In sede di aggiornamento annuale del contratto di programma con RFI S.p.a. e in sede di sottoscrizione del nuovo contratto di programma con ANAS S.p.a. sono individuate **le opere complementari** e di adduzione funzionali alla completa operatività dell'opera, che costituiscono interventi di carattere prioritario.

Per tutto quanto sopra premesso, **da Sindaco di Messina** e che personalmente si è sempre manifestato favorevole ad un collegamento stabile sullo stretto di Messina, per i noti motivi sullo sviluppo locale e regionale, preme rappresentare alcuni aspetti che, sono sicuro, il governo provvederà ad inserire nella legge di conversione del DL 35/2023.



Città di Messina

Al netto delle polemiche sulle coperture finanziarie ancora da reperire e la diffusa scettica che avvolge il ponte per i decenni sui quali si sono spesi fiumi di atti documentali e diversi milioni in progettazioni, consulenze e gestioni propedeutiche alla (mancata) realizzazione del ponte, si vuole porre l'attenzione su Messina, sulla propria comunità e sul suo territorio per essere con il ponte ed oltre il ponte, padroni del proprio destino.

Infatti, nonostante dopo l'approvazione della legge di bilancio statale, il Ministero abbia chiesto l'indicazione di un tecnico per la costituzione di un tavolo permanente con le regioni ed il ministero, nulla più ci è dato sapere su scelte strategiche importantissime per il Comune di Messina; questo non può essere accettato.

Sulla realizzabilità del ponte si deve eseguire un esercizio di razionale analisi sulle competenze di chi lo progetterà; se il ponte sia fattibile o meno lo decideranno i tecnici che lo progetteranno e che esamineranno gli aspetti sismici e tecnici.

Per quanto sopra, i temi sui quali è necessario coinvolgere il Comune di Messina, e la sua comunità, sono:

- 1) **I tempi di progettazione e realizzazione:** ancorchè ci si fidi dai tempi dettati dal Ministro Salvini, Messina è a dir poco scottata dal passato recente, e poco recente, della storia del Ponte. Attendere che il ponte si realizzi nella indeterminatezza della reale pianificazione di contorno non può bloccare Messina per altri 20 anni; questo non accadrà perché Messina si farà sentire.
- 2) **Gli espropri:** Già con la legge di bilancio si sono riapposti i vincoli preordinati agli espropri, ma senza specificare su quale progetto e su quali aree. Quindi il Comune di Messina ha dovuto da una parte riapporre dei vincoli sulle vecchie aree di progetto e dall'altra non poteva non autorizzare opere su aree che, alla data odierna e senza un nuovo progetto, non possono essere vincolate. Non è da escludere che si siano, nel frattempo, autorizzate opere e manufatti su aree che, tra qualche anno saranno espropriate dal nuovo progetto del ponte. Il Comune di Messina ha chiesto ufficialmente se le aree sulle quale riapporre i vincoli siano quelle del vecchio progetto ma non ha avuto risposta dal ministero.
- 3) **Le opere a terra:** Messina deve necessariamente essere coinvolta nella scelta delle opere a terra perché la nostra pianificazione non può attendere che quella del ponte si rediga e si attui mentre Messina deve bloccare la propria scelta di futuro sulla quale sta scommettendo in tema di turismo, ambiente, sviluppo commerciale e viario. La propria scelta sulla mobilità, anche



Città di Messina

sostenibile e dolce, deve poter essere perfettamente compatibile con le scelte che il ponte farà per le proprie opere di raccordo con autostrade e ferrovie.

- 4) **Le opere compensative:** Messina deve decidere quali opere compensative il ponte prevedrà con le relative risorse; nessuno oltre Messina può decidere per Messina. Un territorio depredato da decenni che oggi vede ettari ed ettari da bonificare dopo che chiunque vi abbia installato reti ed impianti, ha poi lasciato lì il rifiuto produttivo. Messina oggi deve poter decidere come rivitalizzare il proprio territorio in relazione alle aree naturali protette, quelle commercialmente produttive, quelle turistiche e quelle residenziali. Messina deve decidere per Messina. Messina non può più attendere il ponte per pianificare e realizzare il proprio futuro, non può sospendere il progetto Messina che certamente si realizzerà per il progetto del ponte per il quale si prospettano tempi non coerenti con quanto Messina ha pianificato, e sta realizzando, con la moltitudine di fondi extrabilancio che è riuscita ad ottenere.
- 5) **L'impatto ambientale:** Il progetto dovrà essere sottoposto da una nuova procedura di verifica sugli impatti. Su questo il Sindaco di Messina non può avere alcun preconcetto ma vuole, e dovrà, essere attore principe nella scelta delle opere mitigatrici e di quelle compensatrici, delle fasi di cantieristica e di tutti quegli aspetti che riguardano il proprio territorio. Le opere più importanti sul lato siciliano del ponte riguardano un territorio troppo importante da un punto di vista ambientale per non avere preoccupazioni sugli impatti e sulle incidenze che, comunque, si avranno dalla realizzazione e dalla gestione del ponte sullo stretto. Messina chiede una cabina di regia per il monitoraggio costante, già da oggi, che possa registrare le esigenze sociali ed ambientali del territorio in relazione alla realizzazione del ponte. Certi che tutti gli aspetti verranno affrontati per avere impatti, comunque significativi, ma certamente compatibili con il territorio, si chiede che Messina possa dire la sua e possa comunicare con i messinesi su quanto accada nel proprio territorio. La riserva di Capo Peloro, le aree ZPS con tutto quello che comprendono dovranno convivere con impatti certamente rilevanti; si faccia in modo che il prezzo da pagare abbia ricadute ambientali ben pianificate e compatibili con lo sviluppo delle aree e questo può accadere solo se Messina può avere la possibilità di far sentire la propria voce.
- 6) **La ricaduta occupazionale:** Messina pagherà un prezzo per la realizzazione del ponte che deve essere compensato dalle certe ricadute occupazionali e per tali motivazioni deve essere attrice nella fase decisiva delle politiche occupazionali che deriveranno dalla realizzazione, e gestione, del ponte.



Città di Messina

- 7) **Lo sviluppo diretto ed indiretto:** Il ponte muterà il concetto di trasporto marittimo, gommato e ferroviario del territorio messinese e per tale motivazione Messina non può non proporre le proprie necessità per compensare gli squilibri che il ponte genererà, sia in fase realizzativa che in fase gestionale.
- 8) **La governance:** Messina non risulta essere inserita nella governance della società che gestirà la progettazione e la realizzazione del ponte e questo, per monitorare i primi quattro punti di questo elenco, non può non accadere, anche come socio di minoranza, come uditore dei CDA, o con qualsiasi forma di rappresentanza politica e tecnica nei vari comitati tecnico-scientifici che si stanno predisponendo.

Per quanto sopra premesso Messina non può, e non deve, essere esclusa dalla governance del Ponte per ogni fase, già da adesso, e sino alle fasi gestionali.

Questo è quello che chiede il comune di Messina e questo verrà perseguito in ogni sede istituzionale che rappresentati fasi pianificatorie e realizzative del Ponte sullo Stretto di...Messina.

Il Sindaco della Città di Messina
Federico Basile



Città di Messina

**Camera dei Deputati – Audizione C. 1067 (Ponte sullo Stretto di Messina)
VIII e IX Commissione del 17.04.2023 nell'ambito dell'esame del disegno di legge di
conversione del decreto-legge n. 35 del 2023, recante disposizioni urgenti per la
realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria**

-

Sintesi dei principali temi legati al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

In merito al delicato tema in discussione di seguito si ripartono alcuni spunti di dibattito sui quali la città di Messina e prima ancora il sistema infrastrutturale dovrebbe porre attenzione in merito alle necessarie fasi interlocutorie affinché la programmazione della grande opera denominata “ponte” non appartenga alla categoria delle “opere infrastrutturali” ma al più ampio concetto di “sistema infrastrutturale” che costituisca il nodo di un sistema di collegamenti tra la Sicilia e la Calabria

Ponte sullo Stretto

Nel corso dei decenni furono proposte davvero tante idee, tra ponti, tunnel, ponti-zattera e anche un istmo. Nel 1957 una compagnia propose di realizzare un istmo tra Ganzirri e Punta Pezzo. Non mancarono neppure i progetti approvati. Nel 2006, ad esempio, venne firmato un contratto per la progettazione e la realizzazione dell'opera, ma l'iter si bloccò nel 2013 con il governo Monti. Con un rapido salto arriviamo al presente e al mese di novembre del 2021.

Il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini annunciava l'affidamento di uno studio di fattibilità. «È in avvio di assegnazione lo studio di fattibilità per la realizzazione del Ponte sullo Stretto: la commissione ha scartato l'ipotesi del tunnel, ed ora si deve valutare quale soluzione, tra quella del ponte a più campate o a una campata, è quella più fattibile», ha spiegato.

Andiamo ai giorni nostri

L'articolo 82 della LEGGE DI BILANCIO 2023 contiene diverse disposizioni volte a riavviare l'attività di progettazione e realizzazione del collegamento stabile, viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente (comunemente noto come “Ponte sullo Stretto”) confermandone la natura di opera prioritaria e, quindi, l'applicabilità della normativa derogatoria per le infrastrutture di preminente interesse nazionale.

L'articolo prosegue ricordando che la legge n. 1158 del 17 dicembre 1971 dichiara tale infrastruttura “opera di prevalente interesse nazionale”.



Città di Messina

L'articolo in questione prosegue *“al fine di riattivare la Società e di risolvere il contenzioso pendente, prevede la rinuncia della Società al contenzioso con le Amministrazioni pubbliche, la definizione stragiudiziale delle sopra citate controversie con il contraente generale e il Project Management Consultant e la revoca dello stato di liquidazione a suo tempo disposto”*.

Inoltre, *“Passando, nello specifico, all'esame del contenuto normativo si segnala che il comma 1 qualifica l'intervento come opera prioritaria e di preminente interesse nazionale consentendo quindi l'accelerazione dei tempi di realizzazione dell'opera attraverso l'assunzione da parte della figura del contraente generale delle funzioni di progettista, costruttore e finanziatore dell'opera da realizzare, disciplinata dall'articolo 194 del Codice degli appalti. Il comma prevede inoltre la reiterazione dei vincoli preordinati all'esproprio.*

La domanda che sorge spontanea è: vincoli ma riferiti a quale progetto?

E veniamo al DECRETO-LEGGE 31 marzo 2023, n. 35 “Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. (23G00043) GU n.77 del 31-3-2023)

Vigente al: 1-4-2023 ed attualmente in fase conversione al parlamento

Ma cosa prevede questo Decreto?

Come primo passo, dopo l'approvazione del decreto, ci sarà la **nomina del commissario della “Stretto Spa”, che dovrebbe essere il direttore generale e amministratore delegato di Anas**, Alessandro Isi, al posto dell'attuale commissario liquidatore Vincenzo Fortunato. Nello stesso tempo, si procederà alla scelta dei componenti del nuovo Consiglio di amministrazione della “Stretto”. Saranno cinque, dei quali **due designati dal ministero dell'Economia**, d'intesa con il **ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, che ricopriranno rispettivamente la carica di **presidente e di amministratore delegato**. Altri due consiglieri di amministrazione spetteranno alle **Regioni azioniste della società, cioè la Calabria e la Regione siciliana**. Il quinto componente verrà indicato dai due soci della vecchia maggioranza, l'Anas che finora ha detenuto oltre l'ottanta per cento di quote e da Rfi, che ha il 13 per cento. Bisognerà nominare anche il Collegio sindacale, composto da cinque membri, di cui tre effettivi e due supplenti. Nel decreto si prevede anche la possibilità di nomina di un commissario straordinario, con i poteri sostitutivi in caso di inadempienze da parte della società.

Il ministro Salvini ha riservato per sé il compito della «vigilanza sull'attività della società», trattandosi di una scelta dalla fortissima valenza politica, oltre che infrastrutturale e, dunque, **competete al Governo dare «indirizzi idonei a garantire che sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative sia esercitata una influenza determinante da parte del medesimo Ministero»**. Per



Città di Messina

queste funzioni, «il Mit si avvale della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza». La Struttura tecnica di missione è guidata dall'ex dirigente del Dipartimento Infrastrutture della Regione Veneto, Elisabetta Pellegrini. Sarà lei il braccio operativo del ministro Salvini sul fronte del Ponte.

C'è una data precisa che riguarda l'aggiornamento del progetto esecutivo:

dovrà essere pronto e approvato «entro il 31 luglio 2024».

Ci sono poco più di 14 mesi a disposizione. Il decreto che approda in Cdm contiene sette articoli, ridisegnando la stessa "governance" della società Stretto. La novità più significativa è proprio nella distribuzione delle quote azionarie: la maggioranza (non meno del 51 per cento) passerà al ministero dell'Economia «che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il ministero delle Infrastrutture».

Il decreto sancisce anche la durata della concessione dell'opera, che avrà una durata di trent'anni «decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera». E, inoltre, sottolinea un passaggio significativo: «Dalla data di revoca dello stato di liquidazione della "Stretto di Messina Spa", riprende, senza soluzione di continuità, la concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente, comprensiva dell'opera di attraversamento e delle relative opere a terra».

Inoltre, sempre in tema di espropri, l'articolo 4 prevede:

a) la predisposizione della relazione di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, corredata dagli eventuali elaborati grafici di cui all'articolo 3, comma 3;

b) l'aggiornamento del piano delle espropriazioni;

c) l'aggiornamento degli studi di impatto ambientale;

d) la predisposizione del programma anticipato di opere e servizi di cui all'articolo 3, comma 10.

Ed ancora:

comma 7. In sede di aggiornamento annuale del contratto di programma con RFI S.p.a. e in sede di sottoscrizione del nuovo contratto di programma con ANAS S.p.a. sono individuate **le opere complementari** e di adduzione funzionali alla completa operatività dell'opera, che costituiscono interventi di carattere prioritario.

Per tutto quanto sopra premesso, **da Sindaco di Messina** e che personalmente si è sempre manifestato favorevole ad un collegamento stabile sullo stretto di Messina, per i noti motivi sullo sviluppo locale e regionale, preme rappresentare alcuni aspetti che, sono sicuro, il governo provvederà ad inserire nella legge di conversione del DL 35/2023.



Città di Messina

Al netto delle polemiche sulle coperture finanziarie ancora da reperire e la diffusa scettica che avvolge il ponte per i decenni sui quali si sono spesi fiumi di atti documentali e diversi milioni in progettazioni, consulenze e gestioni propedeutiche alla (mancata) realizzazione del ponte, si vuole porre l'attenzione su Messina, sulla propria comunità e sul suo territorio per essere con il ponte ed oltre il ponte, padroni del proprio destino.

Infatti, nonostante dopo l'approvazione della legge di bilancio statale, il Ministero abbia chiesto l'indicazione di un tecnico per la costituzione di un tavolo permanente con le regioni ed il ministero, nulla più ci è dato sapere su scelte strategiche importantissime per il Comune di Messina; questo non può essere accettato.

Sulla realizzabilità del ponte si deve eseguire un esercizio di razionale analisi sulle competenze di chi lo progetterà; se il ponte sia fattibile o meno lo decideranno i tecnici che lo progetteranno e che esamineranno gli aspetti sismici e tecnici.

Per quanto sopra, i temi sui quali è necessario coinvolgere il Comune di Messina, e la sua comunità, sono:

- 1) **I tempi di progettazione e realizzazione:** ancorchè ci si fidi dai tempi dettati dal Ministro Salvini, Messina è a dir poco scottata dal passato recente, e poco recente, della storia del Ponte. Attendere che il ponte si realizzi nella indeterminatezza della reale pianificazione di contorno non può bloccare Messina per altri 20 anni; questo non accadrà perché Messina si farà sentire.
- 2) **Gli espropri:** Già con la legge di bilancio si sono riapposti i vincoli preordinati agli espropri, ma senza specificare su quale progetto e su quali aree. Quindi il Comune di Messina ha dovuto da una parte riapporre dei vincoli sulle vecchie aree di progetto e dall'altra non poteva non autorizzare opere su aree che, alla data odierna e senza un nuovo progetto, non possono essere vincolate. Non è da escludere che si siano, nel frattempo, autorizzate opere e manufatti su aree che, tra qualche anno saranno espropriate dal nuovo progetto del ponte. Il Comune di Messina ha chiesto ufficialmente se le aree sulle quale riapporre i vincoli siano quelle del vecchio progetto ma non ha avuto risposta dal ministero.
- 3) **Le opere a terra:** Messina deve necessariamente essere coinvolta nella scelta delle opere a terra perché la nostra pianificazione non può attendere che quella del ponte si rediga e si attui mentre Messina deve bloccare la propria scelta di futuro sulla quale sta scommettendo in tema di turismo, ambiente, sviluppo commerciale e viario. La propria scelta sulla mobilità, anche



Città di Messina

sostenibile e dolce, deve poter essere perfettamente compatibile con le scelte che il ponte farà per le proprie opere di raccordo con autostrade e ferrovie.

- 4) **Le opere compensative:** Messina deve decidere quali opere compensative il ponte prevedrà con le relative risorse; nessuno oltre Messina può decidere per Messina. Un territorio depredato da decenni che oggi vede ettari ed ettari da bonificare dopo che chiunque vi abbia installato reti ed impianti, ha poi lasciato lì il rifiuto produttivo. Messina oggi deve poter decidere come rivitalizzare il proprio territorio in relazione alle aree naturali protette, quelle commercialmente produttive, quelle turistiche e quelle residenziali. Messina deve decidere per Messina. Messina non può più attendere il ponte per pianificare e realizzare il proprio futuro, non può sospendere il progetto Messina che certamente si realizzerà per il progetto del ponte per il quale si prospettano tempi non coerenti con quanto Messina ha pianificato, e sta realizzando, con la moltitudine di fondi extrabilancio che è riuscita ad ottenere.
- 5) **L'impatto ambientale:** Il progetto dovrà essere sottoposto da una nuova procedura di verifica sugli impatti. Su questo il Sindaco di Messina non può avere alcun preconcetto ma vuole, e dovrà, essere attore principe nella scelta delle opere mitigatrici e di quelle compensatrici, delle fasi di cantieristica e di tutti quegli aspetti che riguardano il proprio territorio. Le opere più importanti sul lato siciliano del ponte riguardano un territorio troppo importante da un punto di vista ambientale per non avere preoccupazioni sugli impatti e sulle incidenze che, comunque, si avranno dalla realizzazione e dalla gestione del ponte sullo stretto. Messina chiede una cabina di regia per il monitoraggio costante, già da oggi, che possa registrare le esigenze sociali ed ambientali del territorio in relazione alla realizzazione del ponte. Certi che tutti gli aspetti verranno affrontati per avere impatti, comunque significativi, ma certamente compatibili con il territorio, si chiede che Messina possa dire la sua e possa comunicare con i messinesi su quanto accada nel proprio territorio. La riserva di Capo Peloro, le aree ZPS con tutto quello che comprendono dovranno convivere con impatti certamente rilevanti; si faccia in modo che il prezzo da pagare abbia ricadute ambientali ben pianificate e compatibili con lo sviluppo delle aree e questo può accadere solo se Messina può avere la possibilità di far sentire la propria voce.
- 6) **La ricaduta occupazionale:** Messina pagherà un prezzo per la realizzazione del ponte che deve essere compensato dalle certe ricadute occupazionali e per tali motivazioni deve essere attrice nella fase decisiva delle politiche occupazionali che deriveranno dalla realizzazione, e gestione, del ponte.



Città di Messina

- 7) **Lo sviluppo diretto ed indiretto:** Il ponte muterà il concetto di trasporto marittimo, gommato e ferroviario del territorio messinese e per tale motivazione Messina non può non proporre le proprie necessità per compensare gli squilibri che il ponte genererà, sia in fase realizzativa che in fase gestionale.
- 8) **La governance:** Messina non risulta essere inserita nella governance della società che gestirà la progettazione e la realizzazione del ponte e questo, per monitorare i primi quattro punti di questo elenco, non può non accadere, anche come socio di minoranza, come uditore dei CDA, o con qualsiasi forma di rappresentanza politica e tecnica nei vari comitati tecnico-scientifici che si stanno predisponendo.

Per quanto sopra premesso Messina non può, e non deve, essere esclusa dalla governance del Ponte per ogni fase, già da adesso, e sino alle fasi gestionali.

Questo è quello che chiede il comune di Messina e questo verrà perseguito in ogni sede istituzionale che rappresentati fasi pianificatorie e realizzative del Ponte sullo Stretto di...Messina.

Il Sindaco della Città di Messina
Federico Basile