



Prot. n° 05/U/LET del 17/04/2023

Al Presidente delle Commissioni VIII e IX
della Camera dei Deputati

Oggetto: Audizione alle Commissioni Riunite (VIII e IX) della Camera dei Deputati del 17 aprile 2023
OSSERVAZIONI dell'Associazione Verdi Ambiente e Società sul 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 (C. 1067 Governo)

PREMESSO CHE

Secondo l'articolo 41 della Costituzione, Italiana: "L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla salute, all'ambiente, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana". La legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali e ambientali.

L'Italia è un paese geologicamente giovane nel quale si verificano frequenti fenomeni naturali: frane, alluvioni, terremoti, eruzioni vulcaniche. Questi fenomeni determinano effetti negativi con esiti tragici: perdite di vite umane, distruzione di molte costruzioni e ingenti danni al patrimonio storico, artistico e culturale, che producono notevoli impatti economici e sociali. Questi eventi naturali, potenzialmente pericolosi, si trasformano in catastrofi in un territorio come quello italiano con una elevata esposizione in quanto densamente urbanizzato e vulnerabile per la presenza di un vetusto e fragile patrimonio edilizio.

In particolare, il terremoto, per la sua gravità e il suo vasto impatto territoriale, è senza dubbio l'evento più calamitoso di origine naturale. L'Italia è uno dei Paesi con la più alta attività sismica. Negli ultimi 150 anni i terremoti hanno causato più di 200 mila vittime, di cui ben 85.000 dovute al solo terremoto di Messina del 1908, anche a causa di un maremoto.

Negli ultimi 50 anni i terremoti hanno causato danni per oltre 200 miliardi di euro (inclusa la sequenza del 2016 in Italia centrale). Il rapporto tra i danni prodotti dai terremoti in Italia e l'energia associata agli stessi è molto più alto rispetto a quello di altri Stati ad elevata sismicità, come il Giappone o la California.

La comunità scientifica internazionale concorda che, allo stato attuale delle conoscenze, non è ancora possibile prevedere, in modo deterministico, quando e dove esattamente accadrà il prossimo terremoto, o quanto sarà la sua magnitudo. Ciò nonostante, si sa che le aree in cui si sono verificati eventi sismici in passato e dove esistono le faglie attive, continuano ad essere quelle che saranno più probabilmente colpite da futuri terremoti.

CONSIDERATO CHE

Il collegamento stabile stradale e ferroviario fra la Calabria e la Sicilia è un'opera d'arte complessa che ricade in aree con elevata pericolosità sismica, ricomprese nella Zona sismica 1 (secondo la Classificazione sismica) e come risulta dalla recente Mappa di pericolosità sismica d'Italia MPS19 elaborata da INGV su incarico del Dipartimento di Protezione Civile.

Per ogni progetto ingegneristico, l'approccio adottato dovrebbe essere determinato dalle caratteristiche sismo tettoniche e dal livello di sismicità dell'area, dalla natura e dal costo del progetto, dalle conseguenze di un collasso in caso di terremoto, dalle caratteristiche del progetto, dai requisiti delle leggi e dalla percezione dell'opinione pubblica.

Il ponte di collegamento tra il continente e l'Isola Siciliana, ha un rilevante impatto ambientale. L'intervento ricade in prossimità di aree di rilevante e delicato pregio ambientale, in zone di protezione speciale ZPS (sul lato calabrese la ZPS della Costa Viola e su quello siciliano dalla ZPS dei Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antenna a Mare e area marina dello Stretto) e Siti di Importanza Comunitaria come i Laghi Ganzirri e ben 11 ZSC (Zone Speciali di Conservazione), ai sensi della Direttiva Habitat. Già in passato il progetto non ebbe mai un giudizio positivo di VIA, ma invece riportò un parere negativo di Valutazione di Incidenza per le ricadute sui siti della Rete Natura 2000 Europea.

Il previsto utilizzo di 800.000 mc di cemento comporterà l'apertura di nuove cave, che produrranno effetti devastanti a livello paesaggistico. Per lo scavo di circa 8 milioni di mc di roccia e terreni, sulle due sponde durante le varie fasi del cantiere, dovrà essere prevista la caratterizzazione e la destinazione dei materiali prodotti in siti idonei da individuare. L'opera prevista comporterà inoltre stravolgimenti all'orografia superficiale e alle falde acquifere sotterranee locali.

TENUTO CONTO CHE

La società pubblica Stretto di Messina spa, costituita nel 1981, incaricata di progettare e costruire il ponte sullo Stretto di Messina, messa in liquidazione nel 2013, è stata recentemente rianimata dall'attuale governo "Per riavviare il progetto di realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina".

La Corte dei Conti ritiene invece che "la rapida chiusura della società si impone come necessaria anche per l'estinzione del contenzioso avanzato dalla società nei confronti delle amministrazioni statali, contrario ai principi di proporzionalità, razionalità e buon andamento dell'agire amministrativo e per porre fine ai gravosi oneri finanziari per il mantenimento della struttura, considerata l'assenza di attività, se non quella di resistenza in giudizio, affidata, peraltro, ad avvocati esterni. In tal senso, l'abbattimento dei costi di un ulteriore 20 per cento previsto per l'esercizio in corso appare misura doverosa ma del tutto insufficiente".

Ad oggi il governo non ha ancora nominato il board della nuova società Stretto di Messina.

Ancora non è stata adottata la scelta sulla ipotesi di realizzazione del ponte con una unica campata a doppio impalcato stradale e ferroviario, o del ponte a piloni, senza fornire elementi sufficienti a individuare con chiarezza quale sia l'alternativa migliore. Né sono stati approfonditi gli aspetti legati alla manutenzione periodica dell'opera e delle sue parti. Mancano del tutto considerazioni relative alla resilienza dell'intervento, anche nei confronti di scenari di cambiamento climatico.

Non è stata soprattutto considerata una soluzione progettuale alternativa alla realizzazione dell'opera, come il miglioramento e il potenziamento del traghettamento con soluzioni tecniche innovative sui mezzi di trasporto.

È ancora irrisolta tutta la questione del collegamento della viabilità su gomma e su ferro delle due regioni, che deve essere necessariamente rivista per essere perfettamente innestata sul ponte.

Dal punto di vista economico l'ipotesi di attraversamento stabile dello Stretto di Messina avrebbe un costo molto elevato rispetto a quello già previsto, tutto a carico dello Stato italiano, e che la Commissione Europea ai Trasporti lo ha dichiarato tra gli interventi non prioritari e finanziabili delle Reti di Trasporto Trans europee TEN-T.

TUTTO CIÒ PREMESSO

Riteniamo che sia necessario procedere, ad approfondimenti e studi di carattere sismico, ambientale ed economico, considerando ulteriori ipotesi alternative da affidare e far valutare ad Enti pubblici di ricerca INGV, ISPRA, CNR ed Università statali, su chiari parametri di trasparenza e indipendenza, per evitare ogni conflitto di interesse.

Riteniamo inoltre che nell'immediato ci sono altre priorità da affrontare con urgenza, dalle crisi idriche e alla siccità, alla mitigazione del dissesto geo-idrologico e alla messa in sicurezza delle aree urbane e delle infrastrutture da frane e alluvioni, dell'adeguamento sismico delle infrastrutture. Va rivisto il SISMA BONUS, per la messa in sicurezza del patrimonio edilizio e storico artistico, pubblico e privato, partendo dalla pericolosità sismica del territorio, destinando i fondi ai soli Comuni ricadenti nelle zone sismiche 1. Molto del patrimonio edilizio di recente reso efficiente dal punto di vista energetico non è adeguatamente protetto dal rischio sismico. Va avviata una programmazione delle fonti di energia rinnovabile con tecnologie come l'eolico, il fotovoltaico, la geotermia a bassa entalpia.

SI CHIEDE

di sospendere/annullare i progetti e le soluzioni di realizzazione presentate, per i loro effetti ambientali ed economici locali e a livello nazionale, seguendo il corretto iter procedurale di legge, ripristinando così un corretto iter amministrativo, nel rispetto dei principi di economicità e semplificazione.

A cura del Geologo Dott. Eugenio Di Loreto

Il Presidente

Stefano Zuppello

