



Oggetto. Audizione Commissioni riunite VIII e IX, Camera dei Deputati sull'atto C. 1067 (DL 35/2023, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria)

Roma, 17 aprile 2023.

Onorevole Presidente, onorevoli Deputate e Deputati,

anzitutto un ringraziamento della Lipu per la convocazione, su un tema importante e delicato quale la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

Tema lungamente discusso e altrettanto controverso, tra chi vede nel ponte l'occasione positiva in termini di mobilità e di sviluppo e chi invece vi scorge problemi di varia natura ai quali è bene prestare attenzione.

La Lipu si iscrive in linea generale a questa seconda categoria e nella presente relazione, brevemente, ne spiegheremo le ragioni.

Abbandonato nel 2013, il progetto del Ponte è stato ripreso tra il 2020 e il 2021 interessando soprattutto i Ministri delle infrastrutture De Micheli, prima, e Giovannini, poi. In quella circostanza la Lipu, con un coordinamento di organizzazioni, ha avuto modo di esprimere i dubbi su un'opera letteralmente faraonica, carica di difficoltà economiche, geologiche, sismiche, e, come diremo, naturalistiche, oltre che sul rapporto costi-benefici, che dalle analisi emergenti dai dati a disposizione, risultava sconveniente, sotto il profilo sia del traffico ferroviario che di quello stradale.

Del resto, fu una posizione espressa non solo dalle organizzazioni della società civile ma dalle stesse fonti istituzionali, a partire dall'ex Ministro Del Rio che di recente ha ricordato (Il Sole24ore) come l'analisi, "puntuale e accuratissima" condotta "da vari governi, Monti in primis, aveva infine sconsigliato di proseguire sul progetto perché insostenibile dal punto di vista finanziario, "con un costo costruttivo di circa 4 miliardi di allora e un *project financing* tutto a favore dei privati ai danni delle casse dello Stato", e insostenibile strutturalmente, perché gravato di "una serie di anomalie come l'assenza di autorizzazioni ambientali e tecniche.

L'analisi effettuata successivamente dal Ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini, non ha certo sciolto i dubbi e dunque le condizioni generali che caratterizzano il progetto, e i relativi problemi, non sembrano affatto mutati.

Tra i problemi, a noi preme qui sottolineare quelli di carattere naturalistico. È ormai noto che quella interessata dal progetto rappresenta una delle aree più rilevanti del Mediterraneo in quanto a presenza di biodiversità.

13 sono i siti delle Rete Natura 2000 che vi insistono, che verrebbero pesantemente degradati, nelle proprie componenti biotiche e abiotiche, dalla realizzazione del ponte e delle infrastrutture viarie e ferroviarie annesse.

L'articolo 3 comma 6 del DL 35/2023, oggetto della presente audizione, afferma che *“la valutazione d'impatto ambientale sugli ulteriori contenuti progettuali è limitata, in particolare, agli aspetti che non siano stati valutati o siano stati oggetto di valutazioni negative nel procedimento attivato sul richiamato progetto definitivo, redatto in base alle norme dettate dal decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, i cui effetti sono fatti salvi”*. È bene, tuttavia, ricordare che, nel parere Commissione Tecnica VIA (CTVIA) del 2013 sono numerosi gli aspetti di valutazione negativi ed in particolare la Valutazione di Incidenza, che afferma come siano numerosi ed elevati gli impatti diretti e indiretti che il progetto avrebbe su specie e habitat di interesse comunitario, anche prioritari.

In particolare ci preme sottolineare che il progetto andrebbe ad interessare un punto cruciale di passaggio per l'avifauna migratrice (collo di bottiglia migratorio o “bottle-neck”), uno dei più importanti del Paleartico occidentale per la migrazione dei rapaci e delle cicogne, a tutela del quale sono state designate, ai due lati dello Stretto, la ZPS ITA030042 ‘Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina’ e la ZPS IT9350300 ‘Costa Viola’.

Come evidenziato dal sopracitato parere della CTVIA del 2013, l'opera avrebbe un impatto pesantissimo e non mitigabile sugli uccelli migratori sia per collisione, in quanto rappresenterebbe una barriera trasversale rispetto alla direttrice migratoria, sia per disorientamento causato dall'illuminazione, sia per distruzione di aree di sosta e alimentazione dell'avifauna localizzate nell'area interessata dal progetto. Il flusso migratorio che attraversa lo Stretto di Messina assegna all'Italia una responsabilità di conservazione di rilevanza internazionale per la tutela delle rotte migratorie tra Eurasia ed Africa, che riguardano anche specie a rischio di estinzione, come il Capovaccaio (*Neophron percnopterus*).

Inoltre, si rammenta che, trascorsi ben 10 anni dalla valutazione del 2013, la situazione degli habitat e delle specie e habitat può essere anche estremamente variata. Pertanto è indispensabile, come chiarito dalle nuove linee guida Nazionali per la VInCA¹ e nella comunicazione della Commissione Europea del 2021², sottoporre l'intero progetto, Ponte e opere annesse, ad una nuova Valutazione di Incidenza, che, stante la gravità degli impatti che il Ponte provocherebbe, con

¹ Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VInCA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4 (GU Serie Generale n.303 del 28-12-2019).

² Comunicazione della Commissione Valutazione di piani e progetti in relazione ai siti Natura 2000 – Guida metodologica all'articolo 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva Habitat 92/43/CEE (C(2021) 6913 final)

ripercussioni sulle popolazioni europee di uccelli, è inverosimile possa avere un esito positivo.

Infine, è bene ricordare che, per quanto il Ponte possa restare fuori dalle opere finanziate dal PNRR, il principio del “no significant harm” che guida la fattibilità di tali opere, ossia del “non arrecare alcun danno significativo”, non può limitarsi ad un’applicazione di convenienza rispetto all’accesso a specifiche risorse ma deve essere una formula guida, un valore di tutta la nuova generazione di opere. È infatti illogico, oltre che sostanzialmente insostenibile, che le opere che non accedono alle risorse del PNRR possano permettersi di arrecare danni significativi all’ambiente, in una fase storica in cui la perdita di natura, i danni ambientali, le crisi ecologiche meritano di assurgere ai vertici delle agende della politica. Di tutta la politica, che con le crisi ecologiche e le esigenze della natura deve fare i conti.

Ebbene, nel caso del progetto del Ponte, il rischio di danni significativi è molto alto, e sono problemi che si aggiungono agli altri, confermando la criticità molteplice dell’opera.

Per queste ragioni, e concludiamo, la Lipu rivolge l’appello a valutare la non realizzazione dell’opera e a lavorare seriamente, in modo strategico e strutturale, alle opzioni alternative, che consistono nel miglioramento dei servizi di trasporto attuali e soprattutto nello sviluppo infrastrutturale su ferro che soddisfi meglio le esigenze dei cittadini siciliani e permetta di far fronte ad annose difficoltà legate alla mobilità dell’isola, anche favorendo la riduzione della mobilità su gomma.

Ringraziamo il Presidente e le due commissioni e produciamo la presente relazione anche in forma scritta.