

Ringraziamo i componenti le Commissioni ambiente e trasporti della Camera dei deputati per averci invitato ad esprimere le ragioni di contrarietà alla costruzione di un ponte sull'incanto dello Stretto di Messina.

Una infrastruttura dal devastante impatto ambientale, dall'elevatissimo costo finanziario interamente a carico pubblico, che non determina reali e verificabili vantaggi per il sistema economico né per le comunità direttamente interessate, e non risulta funzionale agli obiettivi della politica dell'Unione europea per il trasporto.

La proposta risulta sganciata da ogni valutazione oggettiva e di contesto, quando invece sono immediatamente disponibili alternative serie, concrete ed efficienti, in linea certamente con gli obiettivi della stessa UE.

È prioritario intanto ricordare le conclusioni consegnate nell'aprile del 2021 dal Gruppo di lavoro istituito dal Ministero infrastrutture con determina del 27 agosto 2020 riguardo questo progetto ad unica campata che il decreto adesso sta riproponendo.

Gli illustri tecnici, docenti universitari, scienziati concludono il loro lavoro avvertendo che la strada del ponte ad unica campata, stradale e ferroviario, di 3300 metri, sorretto da piloni di 399 metri di altezza, da fissare in territori altamente fragili, densamente abitati ed ad elevatissimo rischio sismico, è una strada impervia, non consigliabile, impercorribile.

Quali ulteriori studi Vi sono stati presentati nel frattempo per smentire queste conclusioni di appena due anni fa? La risposta ve la diamo noi: nessuno!

Traducendo, vi chiedono un via libera per una strada, un ponte in questo caso, senza sbocco, se non quello di sperperare inutilmente risorse necessarie per ben altre priorità.

E quali siano le alternative le ricorda ancora una volta il MIMS, con documenti resi pubblici appena il 7 Marzo 2022, 13 mesi fa.

Scrive il Ministero che per migliorare e rendere efficiente l'attraversamento del nostro Mare Stretto, sia ferroviario che dei passeggeri, per favorire la transizione ecologica della mobilità marittima e ridurre l'inquinamento, con interventi quantificati in 510 milioni di euro (risorse provenienti, in maniera specifica, 165 milioni da FC e FSC 2021/2027, 246 da PNRR ed il resto da risorse nazionali) è possibile in breve tempo, entro il 2027: A) acquistare nuove navi e riqualificare il naviglio esistente; B) rinnovare il materiale rotabile ferroviario; C) riqualificare le

stazioni ferroviarie delle Città dello Stretto; D) avviare la transizione energetica della mobilità marittima; E) migliorare l'accessibilità stradale ai porti.

Cosa scrive ancora il Ministero delle infrastrutture? Che la realizzazione di tutto questo, l'investimento cioè di 510 milioni per i trasporti sullo Stretto, ridurrebbe i tempi di attraversamento dei convogli ferroviari dalle attuali 2h05' a 1h05'!!!!

E non lo dicono i soliti quattro ambientalisti da bar, lo scrive il Ministero infrastrutture.

Basterebbe solo questo per chiudere ogni discussione.

Ma andiamo avanti velocemente richiamando tutta una serie di questioni:

ci parlano di ponte green, invece la costruzione di un ponte, come da previsioni del progetto, necessiterebbe di un costante ed intenso aumento del traffico veicolare pesante e leggero ai fini della sua sostenibilità finanziaria ed economica, aumentando quindi le emissioni climalteranti.

Il bilancio del ponte green è quindi assolutamente negativo.

Finanziariamente il costo dell'opera è indefinito. Dagli 8,5 miliardi del 2011, agli attuali più di 10, solo per effetto della rivalutazione monetaria del periodo, aggiungendo un incremento di circa il 40% per il rincaro specifico di materie prime e materiali di costruzione per le opere pubbliche si arriva a un costo atteso compreso fra 14 e 15 miliardi di Euro.

Economicamente il progetto non è valutabile. L'analisi costi-benefici è omissiva, incompleta e tecnicamente sbagliata. Non contempla il necessario scenario della "opzione zero" ossia l'ipotesi di non realizzare l'opera e potenziare l'esistente assetto di attraversamento dello Stretto.

E a questa opzione zero si riferiscono proprio gli studi del MIMS che abbiamo appena richiamato.

Rammento che già nel 2001 l'Advisor governativo aveva bocciato il progetto del ponte sospeso, data la superiorità finanziaria, economica e di effetti occupazionali (diretti e indiretti) dell'opzione-zero rispetto al ponte.

Per approfondire rimando a recenti studi che hanno confermato come la realizzazione degli investimenti previsti dal MIMS nel 2022, e la realizzazione dell'AV, oltre a ridurre di un'ora il tempo di attraversamento dello Stretto, ridurrebbe di 3 ore e 32 minuti il Catania-Roma, di 3 ore e 42 il Palermo-Roma, ottenendo, in tempi brevi e a costi decisamente inferiori, risparmi di tempo

equivalenti a quelli che si avrebbero “forse” fra moltissimi anni nella malaugurata ipotesi dell’avvio della costruzione di un ponte.

L’analisi che Vi viene presentata è sbagliata, lo ribadiamo, perché sovradimensiona di molto le stime di traffico, legata ad aumenti del PIL rimasti purtroppo nel libro dei sogni.

La ricaduta occupazionale è molto modesta.

Questo cavallo di battaglia dei favorevoli ad un ponte è smentito però anche dallo stesso progetto preliminare che parla di un “totale di personale non particolarmente elevato in proporzione all’imponenza dei lavori” per “la presenza di attività altamente specializzate e industrializzate, che non coinvolgono un numero elevato di lavoratori”.

Ricavando i dati da recentissime indicazioni dei progettisti, l’occupazione media (gli addetti diretti necessari per la costruzione dell’infrastruttura) sarebbero 507 per ciascun mese di durata dei lavori. Sull’occupazione indiretta le stime, progressivamente cresciute (40.000, 100.000, 118.000) sono incredibili, ovvero non hanno alcuna base credibile.

E veniamo alle nostre Città, ai nostri territori.

I lavori, devastanti, impatterebbero in maniera non sostenibile sulle città di Messina e Villa S. Giovanni (250.000 abitanti circa).

Durante i lavori Messina, già attualmente la terza città d’Italia per intensità di traffico e congestione urbana, sarebbe gravata di un ulteriore flusso di 1.800 camion al giorno per il movimento-terra e il trasporto dei materiali. La Città sarebbe assediata dai cantieri per la costruzione di oltre 40 km di raccordi stradali e ferroviari con gallerie e viadotti, impattanti sull’intera area urbana

Inoltre, elemento gravissimo, leggiamo nel progetto, che gli svariati milioni di metri cubi di materiale di scavo e di risulta verrebbero collocati in 6 “discariche” in siti di impluvio a ridosso di zone abitate della città, incrementando in modo esponenziale il rischio idrogeologico nella città che, per l’orografia del suo territorio, appena nel 2009 ha vissuto la tragedia di Giampileri.

Evidenzio che non si può assolutamente minimizzare, come purtroppo il dossier che Vi è stato consegnato fa, che a proposito di VIA e di Valutazione di incidenza, gli elaborati omettono di rispondere a numerose osservazioni e prescrizioni.

Il parere n. 1855 del 15 marzo 2013 del Ministero dell'Ambiente sulla "procedura di ottemperanza" del progetto definitivo sul ponte conclude infatti che: "Le risposte fornite dal Proponente sono state parziali, lacunose e non sempre esaustive".

Per amor di patria non mi dilungo sul fatto che in quelle zone ci sono aree protette e riserve naturali.

Del progetto "definitivo" mi limito a dire che allo stato non è completo, atteso che almeno alcune parti sostanziali dell'intero intervento infrastrutturale hanno un livello di elaborazione anche inferiore al semplice studio di fattibilità.

Riteniamo per questi (e molti altri ancora) motivi che il ponte sullo Stretto vada al più presto eliminato dal tavolo delle proposte, mentre risultano necessari, urgenti, di immediata praticabilità, interventi assai meno costosi, certamente realizzabili per: 1) un significativo efficientamento del trasporto ferroviario; 2) ambientalizzazione del trasporto marittimo; 3) infrastrutturazione dei porti siciliani e calabresi; 4) valorizzazione delle Zone Economiche Speciali.

Così si potrà realizzare davvero un sistema trasportistico europeo che potrà dare ulteriori prospettive di sviluppo del Mezzogiorno.

Per ultimo, ma non ultima, richiamo la Vostra attenzione sui luoghi, sulla bellezza, sull'incanto dello Stretto, il Bosforo del mondo come lo definì già nel 1904 il Presidente francese Emile Loubet.

Tutelare il paesaggio e l'ambiente lo impone la nostra Costituzione, lo Stretto è un patrimonio ambientale, paesaggistico, culturale unico.

Le leggende, i Miti non sono nati ieri sono la riproposizione nel tempo dell'unicità di un'area che abbiamo il dovere di difendere.

E noi lo faremo, ad ogni costo.

Invece del ponte- Cittadini per lo sviluppo sostenibile dell'area dello Stretto

13 aprile 2023