



Messina, 12 aprile 2024

**A MEZZO PEC:**

- va@pec.mite.gov.it

Spett.le

**MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA**

**Direzione Generale Valutazioni Ambientali**

Via Cristoforo Colombo 44

00147 – Roma

**Oggetto: Collegamento stabile tra Sicilia e Calabria (C.U.P. C41C23002750005). Osservazioni ai sensi dell'art. 183, comma 4, d.lgs 163/2006, come modificato dall'art. 34, comma 4, L. n. 221/2012. Ditta Giuseppe Andronico, in Comune di Messina, frazione Torre Faro, via Circuito n. 129/A.**

Il dott. Giuseppe Andronico, proprietario di un'unità immobiliare, di tipologia villa bifamiliare, ricadente nel comune di Messina (ME), frazione Torre Faro, via Circuito n. 47 (già 129/A), meglio identificato in Catasto al foglio 46, mappale 800, sub 1 e 812, ed ivi residente, mi ha conferito mandato di rappresentarVi quanto segue.

Con Avviso al pubblico del 26 febbraio 2024, pubblicato in data 14 marzo 2024, l'Amministratore delegato della Stretto di Messina S.p.a. - dopo aver ripercorso l'iter autorizzativo del progetto concernente il Collegamento Stabile tra la Calabria e la Sicilia (di seguito "Opera") e ricordato che l'approvazione del Progetto Definitivo 2011-12 si era interrotta a seguito della liquidazione della Stretto di Messina S.p.a., giusto D.L. 179/2012, convertito in L. n. 221/2012 – ha comunicato che, in conformità al D.L. 35/2023 convertito in L. n. 58/2023, *"sono state riavviate le attività di programmazione e progettazione dell'Opera"*.

Nell'Avviso si dà atto che il Progetto Definitivo è stato integrato mediante un aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale e dello Studio di Incidenza Ambientale, invitando gli interessati a presentare osservazioni contenenti nuovi e/o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

Per quel che maggiormente rileva in relazione agli interessi del dott. Andronico, il Progetto e lo Studio di Impatto e di Incidenza Ambientale sembrerebbero confermare le preesistenti previsioni (del 2011-2012) concernenti la zona urbanistica (direttamente ed indirettamente) interessata dal cantiere operativo **SII**, la cui delimitazione perimetrale sul lato ovest è in sostanziale adiacenza con il compendio immobiliare del mio Cliente.

E' opportuno ricordare che il cantiere in questione è collocato sulla sponda siciliana nella frazione Torre Faro di Messina e costituirà la sede in cui si attueranno le più complesse, intense e, inevitabilmente, impattanti attività lavorative/esecutive.

L'area, infatti, è da Progetto indicata come quella nella quale sarà realizzata la *"torre di ancoraggio"* lato Sicilia del ponte ad unica campata e la spalla di sostentamento del



viadotto Pantano. In tale contesto sarà realizzato anche il pontile di Ganzirri, in configurazione di banchina a giorno per permettere l'attracco delle chiatte per lo sbarco, tra l'altro, dei conci prefabbricati delle torri.

Da uno dei tanti allegati al Progetto risulta che *“Ciascun concio prefabbricato pesa 1200 t e viene movimentato tramite un sistema di dodici carrelloni. Ogni gruppo di carrelloni compone un impronta di circa 13x18 metri. La chiatta che trasporta e movimentata i conci, a gruppi di quattro conci, è lunga 91,5 m e larga 20 caratterizzato da un ingombro di 66 m x 24 m in pianta, è costituito da un impalcato in calcestruzzo gettato in opera poggiante su una maglia di pali trivellati. L'esercizio dei pontili è stato pertanto considerato nelle corrispondenti fasi di attività di attestamento, con particolare attenzione all'impiego previsto per l'approvvigionamento dei materiali e il trasporto dei materiali di scavo via mare verso SP3 e CPI”*.

In altri termini, l'area in questione - come detto, posta a ridosso della proprietà Andronico - non sarà interessata solo dalle attività per così dire *“locali”*, ma nella stessa transiteranno mezzi pesanti colmi di ingentissime quantità di materiali di scavo provenienti oltre che dal cantiere S11 anche dai cantieri S12, S13 e S14.

A ciò si aggiunga che le modalità operative per far confluire il materiale di scavo sulle chiatte ancorate al pontile avverrà attraverso *“nastri trasportatori”*. Il che equivale a dire che il deposito di tali materiali sui nastri e poi sulle chiatte determinerà una ingente produzione di polveri e di rumori che non sono state oggetto di apposita e, comunque, approfondita valutazione negli Studi di Impatto e di Incidenza Ambientale.

Il documento AMV0313\_F0 relativo all'impatto acustico, ad esempio, si limita a descrivere genericamente le attività previste all'interno del cantiere, suddivise in 6 fasi. Nell'ambito di tali fasi vengono rappresentate: i) le intense attività di scavi, la realizzazione di diaframmi e Jet Grouting presso il blocco di ancoraggio e presso le fondazioni delle torri; ii) i lavori per la realizzazione del pontile e gli scavi della trincea autostradale e ferroviaria in prossimità del cantiere del blocco di ancoraggio; iii) gli scavi per la realizzazione del tratto all'aperto dei tracciati autostradale e ferroviario e l'installazione del pontile Sicilia SP1; iv) la movimentazione del materiale dai tracciati in fase di scavo tramite nastri trasportatori, previo accumulo in apposite vasche nell'area di cantiere.

Nel documento, tuttavia, non si rinviene una rappresentazione e tantomeno uno specifico studio di impatto scaturente dalla nuova viabilità *“locale sul contesto urbanistico preesistente”*; e ciò vale sia in relazione alla progettazione temporalmente funzionale alle attività di cantiere, sia in relazione al definitivo esercizio dell'infrastruttura stradale e ferroviaria.

Per quanto di interesse, ad esempio, non hanno formato oggetto di disamina l'impatto e l'incidenza scaturenti dalla realizzazione di una nuova arteria stradale in sovrapposizione (o per meglio dire in sostituzione) del vialetto interno ad uso privato, costituente l'unico accesso carrabile e pedonale alla proprietà del dott. Andronico e di altre unità abitative facenti parte del *“Condominio Cariddi”*.

A fronte di tale radicale trasformazione dello stato dei luoghi e della oggettiva inconciliabilità all'utilizzo per fini residenziali dei fabbricati confinanti con il perimetro



lato ovest del cantiere, nel richiamato documento AMV0313\_F0 si legge illogicamente che solo gli edifici residenziali *“ricadenti all'interno della perimetrazione del cantiere saranno espropriati”*.

Tale decisione appare ancor più illogica avuto riguardo anche al contesto nel quale il fabbricato del Cliente ricade. Si tratta, infatti, di una soluzione abitativa scelta in considerazione della prossimità al litorale marino, della godibilità della spiaggia e della balneazione, della possibilità di svolgere attività sportive e nautiche (nuoto in acque libere, surf, canottaggio, immersioni, etc.).

Orbene, proprio nel tratto di litorale frontistante l'abitazione verrà realizzato il pontile di Ganzirri SP1, seguendo le seguenti tipologie costruttive: *“I pontili di Ganzirri SP1 e SP2 e Cannitello CP1 verranno realizzati adottando la configurazione banchina a giorno su pali che permette l'attracco delle chiatte per lo sbarco dei conci prefabbricati delle torri e la movimentazione dei materiali di scavo. Ciascun concio pesa 1200 t e viene movimentato tramite un sistema di dodici carrelloni. Ogni gruppo di carrelloni compone un'impronta di circa 13x18 metri. La chiatta che trasporta e movimentata i conci, a gruppi di quattro conci, è lunga 91,5 m e larga 21,5 m. Il pontile, caratterizzato da un ingombro di 66 m x 24 m in pianta, è costituito da un impalcato in calcestruzzo gettato in opera poggiante su una maglia di pali trivellati. L'impalcato è costituito da un graticcio di travi ribassate di altezza 130 cm e di larghezza 120 cm gettate in opera in casseri a perdere sagomati a “U”. Le travi poste ad un interasse uguale a quello dei pali, sono connesse a queste ultime tramite baggioli a sezione quadrata di lato 60 cm che spiccano dalla sommità dei pali di fondazione. La soletta che costituisce l'impalcato è anch'essa gettata in opera in casseri a perdere ed è una soletta armata bidirezionalmente, di spessore 80 cm. La realizzazione dell'impalcato prevede la posa dei casseri a perdere, posa dell'armatura delle travi e getto parziale delle travi fino all'intradosso della soletta, posa dei casseri a perdere per la soletta appoggiati ai casseri delle travi, posa dell'armatura della soletta e getto di completamento dell'impalcato. L'opera di attracco destinata allo sbarco dei conci prefabbricati ha carattere provvisorio, in quanto verrà demolita dopo circa 5 anni di utilizzo una volta finita la costruzione delle pile del ponte.”* (v.si documento AMV0313\_F0).

In altre parole, le opere e le attività di cantiere sono talmente impattanti da annullare le caratteristiche naturalistiche e paesaggistiche del contesto che contraddistingue la zona in cui ricade il fabbricato di cui si discute.

La descritta incidenza negativa, inoltre, sarà permanente atteso che - anche laddove non si volesse considerare che il cantiere lascerà il posto ad una imponente torre e alla sovrastante infrastruttura stradale e ferroviaria ad appena 100 metri dal fabbricato - la demolizione delle opere occorrenti alle attività di cantiere non avrà l'effetto di ripristinare immediatamente, anche per ragioni di sicurezza, la fruibilità del litorale, l'utilizzo della spiaggia e la balneabilità del tratto di mare.

In considerazione di quanto sopra esposto e con riserva di contestare in sede giudiziale la illegittimità degli atti del procedimento, si invita l'Autorità in indirizzo ad integrare le valutazioni di impatto e incidenza ambientale concernenti la descritta area, prevedendo in ogni caso l'inclusione del fabbricato del dott. Andronico tra gli immobili da espropriare stante la oggettiva incompatibilità all'uso residenziale dello stesso in funzione delle



STUDIO LEGALE RINALDI E ASSOCIATI

attività di cantiere nell'area limitrofa e, comunque, con l'esercizio autostradale e ferroviario della realizzanda infrastruttura.

Distinti saluti

Avv. Carmelo Mendolia

Firmato digitalmente da: MENDOLIA

CARMELO

Ruolo: Avvocato

Data: 12/04/2024 19:07:16

Sottoscrive il dott. Giuseppe Andronico