m_amte.MASE.REGISTRO UFFICIALE.ENTRATA.0070285.15-04-2024

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- ☐ Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – *art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.*
- ☒ Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – *art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.*
- ☐ Verifica di Assoggettabilità alla VIA – *art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.*

La Sottoscritta **Giuseppina Caminiti**,

in qualità di legale rappresentante (**Sindaco pro tempore**) della Pubblica Amministrazione - Comune di Villa San Giovanni

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- ☐ Piano/Programma, sotto indicato
- ☒ Progetto, sotto indicato

ID: 11169 Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (C.U.P. C41C23002750005)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- ☒ Aspetti di carattere generale *(es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)*
- ☒ Aspetti programmatici *(coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)*
- ☒ Aspetti progettuali *(proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)*
- ☒ Aspetti ambientali *(relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)*
- ☐ Altro *(specificare)* _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- ☒ Atmosfera
- ☒ Ambiente idrico
- ☒ Suolo e sottosuolo
- ☒ Rumore, vibrazioni, radiazioni
- ☒ Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- ☒ Salute pubblica
- ☒ Beni culturali e paesaggio
- ☒ Monitoraggio ambientale
- ☐ Altro *(specificare)* _____

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

Con l'entrata in vigore del D.L. n. 35/2023, così come modificato dalla legge di conversione n.58/2023, recante "*Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*", lo Stato ha provveduto a delineare le azioni aventi la finalità di disciplinare i molteplici

Comune di Villa San Giovanni (RC) - Prot. n. 0011561 del 13-04-2024 in partenza Cat 6 Cl. 5 Fascicolo

aspetti che dovranno contraddistinguere la progressione temporale e sequenziale del processo amministrativo, autorizzativo e attuativo del progetto afferente all'"*Attraversamento stabile dello Stretto di Messina e dei Collegamenti Stradali e Ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia*"; tra cui il riavvio delle correlate attività di programmazione e progettazione dell'opera, come definite dall'articolo 3 della norma stessa.

Ciò premesso la "*Relazione del Progettista*", avrebbe la finalità di fornire una guida alla consultazione ordinata e agevole dell'intera documentazione, relazionale e grafica, afferente a questo specifico compendio, consentendo l'assunzione preliminare, nei confronti delle amministrazioni statali e degli enti territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera in esame, di un quadro di informazioni utili alla valutazione dei relativi contenuti e alla formazione dei giudizi di merito, che dovranno essere perfezionati nell'ambito delle procedure istruttorie propedeutiche all'approvazione dell'opera stessa. Appare evidente, invece, che la "*Relazione del Progettista*" è in realtà un semplice elenco di attività progettuali da svolgere nell'ambito della redazione del progetto esecutivo: sia da un punto di vista metodologico, sia da un punto di vista pratico, la maggior parte degli argomenti da sviluppare è indispensabile al fine di poter esprimere un giudizio di merito sul progetto.

Si evidenzia, preliminarmente a qualunque altra osservazione, dunque, che il livello attuale di progettazione non consente l'espressione di un giudizio di merito in quanto carente di elementi essenziali di valutazione su aspetti primari dell'impatto ambientale dell'opera sulla Città di Villa San Giovanni.

Nonostante ciò, questo ente intende rappresentare nel testo di seguito riportato e nell'allegato n.3 dell'Ufficio tecnico comunale, le osservazioni richieste, non potendo esimersi da un'ulteriore considerazione: la riduzione alla metà dei termini di legge per la presentazione delle suddette osservazioni pregiudica questo ente locale nel valutare l'impatto per quale esso sia. Così come pregiudica la poca chiarezza delle relazioni tra il progetto originario, le integrazioni e/o le sue sostituzioni al precedente; non si è reso disponibile l'atto di approvazione del progetto.

Villa San Giovanni è la Città dell'impatto, la città su cui ogni scelta inciderà, in modo definitivo, dal punto di vista urbanistico, ambientale, economico e sociale. Quest'opera tocca il litorale, il mare, gli ecosistemi tutelati, i torrenti, l'assetto geomorfologico del territorio. Quest'ente è chiamato alla valutazione di un progetto approvato come "definitivo" ma che oggi non c'è: non c'è a livello di definitivo, non c'è per le gravi carenze documentali riscontrate in questi intensi mesi di esame ed analisi. Soprattutto il progetto definitivo non c'è per la Città di Villa San Giovanni che oggi non è in grado di valutare gli effetti di breve, medio e lungo periodo che la realizzazione dell'opera comporterebbe: erosione costiera, fiumare, dissesto idrogeologico, impatto climatico e inquinamento visivo, acustico, ambientale, valutazione di impatto sulla salute pubblica non sono per nulla stimati.

Comune di Villa San Giovanni (RC) - Prot. n. 0011561 del 13-04-2024 in partenza Cat 6 Cl. 5 Fascicolo

In questo contesto si sono analizzati i contenuti degli elaborati, al fine di verificare la rispondenza dello stato della progettazione con le problematiche inerenti la Città di Villa San Giovanni, particolarmente sulla fase di cantiere e i relativi impatti certamente rilevanti in termini di qualità di vita, aspetti sociali ed economici.

È evidente che l'impatto della fase di cantiere avrà conseguenze fortemente negative sulla qualità della vita degli abitanti, delle attività economiche adiacenti e potrebbe portare ad un decadimento complessivo della qualità di vita della comunità interessata, come peraltro già verificato in adiacenza di altri cantieri di forte impatto e di lunga durata.

Vanno valutati, criticamente, tutti quegli aspetti che potrebbero rallentare la realizzazione dell'opera: è interesse primario della Città di Villa San Giovanni che i tempi di realizzazione dell'opera siano certi, al fine di evitare il prolungarsi di un cantiere che, certamente, porterà impatti negativi considerevoli.

- **Con riferimento alla verifica di ottemperanza del Ministero dell'Ambiente del 15/03/2013** si sottolinea che, contrariamente a quanto riportato nella "Relazione del Progettista" (pagg. 25-29), si era conclusa con un esito negativo, dal momento che la Commissione VIA aveva ritenuto lacunose, parziali e non sempre esaustive le integrazioni fornite dal proponente, e aveva dichiarato sul documento finale:
  - di non poter esprimere alcuna valutazione sulle Varianti sostanziali (che riguardano tutti gli impattanti progetti di collegamenti stradali e ferroviari), né sul versante siciliano, né sul versante calabro;
  - di ritenere ottemperate n. 6 prescrizioni e solo parzialmente altre n. 20;
  - per le aree protette (SIC e ZPS), interferite dall'opera l'istruttoria delle VINCA, ha evidenziato un'incidenza negativa sugli *habitat* prioritari del SIC ITA03008 Capo Peloro - Laghi di Ganzirri e sull'avifauna appartenente a specie di interesse conservazionistico comunitario della ZPS IT9350300 Costa Viola e della ZPS ITA030042 Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area Marina dello Stretto.

Oltre tali osservazioni finali il documento conteneva, peraltro, un lungo elenco di precisazioni su aspetti di dettaglio, errori di calcolo, lacune e mancanze della progettazione ad oggi non superate.

Si rappresenta, inoltre, che recentemente è stata scoperta, sui fondali del versante calabrese dello Stretto di Messina, una foresta di Laminaria ochroleuca - un'alga gigante, rarissima e protetta, nota nel Mediterraneo solo per isolate sezioni dello Stretto di Messina e del Mare di Alboran. Nella zona di Cannitello cresce ad oltre 50 m di profondità. Dagli studi è emerso che le foreste di Laminarie ochroleuca accolgono una biodiversità superiore in proporzione a quella delle foreste terrestri. Inoltre, offrono un notevole servizio ecosistemico come *carbonsink*, trattenendo l'anidride carbonica

Comune di Villa San Giovanni (RC) - Prot. n. 0011561 del 13-04-2024 in partenza Cat 6 Cl. 5 Fascicolo

che dall'atmosfera penetra nell'acqua, rilasciando ossigeno. Fondamentale per le popolazioni costiere e per questo ricco ecosistema: le laminarie ochroleuca sono una vera e propria *nursery*, dove trovano rifugio moltissime specie. Questa foresta, classificata come "*strettamente protetta*" dalla Convenzione di Berna, necessita di condizioni particolarissime per sopravvivere e necessita di essere tutelata per l'ambiente, gli studi della comunità scientifica e la popolazione.

Per quanto riguarda le osservazioni e le puntualizzazioni, in particolare sulla VIA-VAS, chiediamo a codesto Ministero la formulazione in termini di danno presunto/probabile derivante dalla cantierizzazione e prodotti del manufatto, in termini di danno al Capitale Naturale dello Stretto e dei Servizi Ecosistemici che da esso derivano. Chiediamo, inoltre, un'indagine della *Willingness to pay* per il Capitale Naturale sul territorio di tutti i comuni interessati dagli effetti dell'opera.

È solo una notazione per la richiesta di aggiornamento ai nuovi percorsi della valutazione costi-benefici nella VIA-VAS ed adeguamento agli *standard* perfino ISO.

- **Con riferimento alla previsione cantieristica relativa a Villa San Giovanni**, si premette che il cantiere principale opera, di fatto, un'interruzione netta della continuità territoriale della Città, suddividendo la stessa in due parti con interessamento delle due uniche vie di transito (via Nazionale e lungomare di Città).

  Manca innanzitutto una previsione definitiva di soluzioni viabilistiche alternative che attenuino la problematica del traffico (già attualmente insostenibile per la Città a causa dell'attraversamento intraurbano di milioni di mezzi leggeri e pesanti da e per la Sicilia) e che devono essere realizzate prima dell'eventuale inizio dei lavori.

  La zona di cantiere è interessata, inoltre, da una rete di sottoservizi essenziali come la rete fognaria con depuratore collocato in adiacenza al cantiere e acquedotto, già in precarie condizioni, che non sono prese in considerazione: il depuratore, infatti, necessita già alla data odierna di un ampliamento che al momento non viene considerato nel progetto e che sarebbe definitivamente precluso alla Città qualora, in questa fase, non si attuino i correttivi progettuali necessari al suddetto ampliamento, o anche in ipotesi alla realizzazione di un secondo impianto di depurazione.

  La gestione delle acque piovane derivanti da eventi atmosferici rilevanti non è sviluppata: data l'estensione del cantiere, le caratteristiche fisiche dello stesso con pendenza accentuata verso il mare, la problematica deve essere analizzata in maniera definitiva con soluzioni atte a minimizzare il rischio di pesanti afflussi a mare di acque di dilavamento del cantiere cariche di sostanze inquinanti (da qui la necessità della progettazione e realizzazione di un depuratore di cantiere).

Comune di Villa San Giovanni (RC) - Prot. n. 0011561 del 13-04-2024 in partenza Cat 6 Cl. 5 Fascicolo

- **Per le conseguenze sulla costa stessa a livello erosivo**, peraltro già ampiamente verificatosi negli ultimi anni, si rileva come gli studi di dettaglio sono rimandati alla progettazione esecutiva e, quindi, per l'ente non è possibile esprimere un giudizio di merito (vedi osservazioni dell'UTC relativamente al cosiddetto pontile di servizio davanti alla zona del cantiere). Si rappresenta che quella dell'erosione è l'emergenza più problematica determinata dall'unicità dello Stretto di Messina, per l'intensità delle correnti e la specificità dei flussi di trasporto solido, tali che ogni installazione fissa lungo questo tratto di costa (neppure minimamente paragonabile al pontile e al pilastro del ponte) provoca un'erosione immediata.

  Si rappresenta che il prof. Felice Arena, indicato dal Rettore dell'Università degli studi Mediterranea, ha evidenziato all'ente che dalla consultazione dei documenti messi a disposizione dall'amministrazione comunale di Villa San Giovanni (che altro non sono che i documenti forniti dalla Stretto di Messina e poi resi pubblici dal MASE e dal MIT) non è "*nelle condizioni di esprimere valutazioni di merito sui documenti del progetto. Con riferimento ai contenuti affini alle aree tecnico-scientifiche, gli attuali elaborati del progetto definitivo, rimandano la maggior parte delle descrizioni al progetto esecutivo, o addirittura ad altre progettazioni. In queste condizioni non è possibile fornire un supporto tecnico-scientifico*".

  Il rimando a successive fasi progettuali di studi ed indagini proposte, che dovrebbero già essere a corredo del progetto definitivo, non può costituire ottemperanza alle specifiche e puntuali prescrizioni del parere del CT-VA e del MIBAC a riguardo.

  Si rappresenta che, a differenza di quanto previsto sulla costa siciliana, il progetto nulla prevede sulla sponda calabrese come attività di ripascimento costiero.

Relativamente agli **impatti derivanti da polveri, rumori ed emissioni**, ugualmente gli stessi sono rimandati alla progettazione esecutiva e non è quindi possibile esprimere un giudizio.

Anche gli **aspetti ambientali di dettaglio** sono rimandati alla progettazione esecutiva, per cui, oltre a non potere esprimere un giudizio di merito, non si comprende come sia esprimibile un giudizio di compatibilità ambientale degli stessi.

- Con riferimento agli **aspetti sismici** si rileva la mancanza di alcun riferimento relativo agli eventi del febbraio-marzo 1783 ed, in particolare, al terremoto del 6 febbraio 1783 che ebbe effetti devastanti sui luoghi interessati dal progetto: Punta Pezzo fu uno dei cinque punti in cui si registrarono crolli ben documentati sulla costa tra Scilla e Villa San Giovanni originati dalla faglia sismica che è peraltro segnalata sulle carte sismiche. Faglia sismica ben visibile lungo tutto il territorio di Cannitello ed in particolare in adiacenza alla cosiddetta "variante ferroviaria" realizzata come opera propedeutica al Ponte. Sulla possibilità normativa di realizzare un'opera

Comune di Villa San Giovanni (RC) - Prot. n. 0011561 del 13-04-2024 in partenza Cat 6 Cl. 5 Fascicolo

di questo impatto in prossimità di una faglia sismica sarebbero necessari approfondimenti normativi e tecnici di dettaglio.

- Con riferimento alla **gestione delle terre e rocce da scavo**, le valutazioni di merito vanno dettagliate nel contesto del progetto definitivo: è un tema essenziale per garantire tempi e costi certi all'opera e, negli elaborati prodotti, vengono semplicemente elencati siti di conferimento dei vari materiali. In questo caso vanno verificate le seguenti condizioni: vanno verificate con prove di dettaglio la qualità dei materiali, al fine di definire la tipologia dei siti di conferimento (recuperi ambientali, discariche, eventuali ripascimenti), la loro fattibilità e i relativi costi, altrimenti sono solo ipotizzabili; si nota, peraltro, come alcuni siti indicati distano circa 70 km dal cantiere, per cui l'impatto e il costo dei trasporti appaiono irragionevoli. I siti di conferimento devono avere un progetto già approvato in questa fase, come previsto per legge. In particolare le ipotesi di riutilizzo dei materiali di scavo per ripascimento deve essere valutata nel dettaglio, essendo evidente che i ripascimenti sono possibili solo previa valutazione di estremo dettaglio dei materiali (qualità degli stessi, compatibilità a seguito di analisi chimiche, biologiche, granulometriche, colore compatibile con i luoghi di collocamento) e, in ogni caso, necessitano di studi idraulici e meteomarini di dettaglio, nonché di valutazioni di impatto ambientale particolarmente complesse. Nel caso di Villa San Giovanni, vista le problematiche di erosione costiera presenti, è indispensabile una valutazione di merito sulla possibilità di utilizzo degli scavi per ripascimento dell'intera costa.

- Con riferimento ai **beni archeologici della Città** si rappresenta che il blocco di ancoraggio ricade nell'area occupata dal forte murattiano denominato Forte Batteria Beleno: sorprende che rispetto ad esso non sia stata sollevata alcuna osservazione e/o prescrizione da parte della Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio, neppure nel 2011/2013. Il forte è senza alcuna protezione, soprattutto con riferimento al fossato lungo il perimetro della struttura fortificata così come originariamente progettato dagli ingeneri militari nel 1888. Dalla sovrapposizione della tavola progettuale allo stato dei luoghi, emerge con evidenza adamantina che il blocco di ancoraggio pregiudica anche la consistenza del forte, certamente quella del terreno circostante. Il che non è di poco conto per la Città di Villa San Giovanni dal momento che insiste in quell'area un progetto PNRR previsto per il recupero e la valorizzazione del Forte Batteria Beleno, tanto auspicato ed agognato negli ultimi dieci anni, giunto alla data odierna alla fase di validazione e aggiudicazione già realizzata di un appalto integrato per progettazione esecutiva e realizzazione. Tale progetto è di fatto "sospeso" in quanto l'area di interesse ricade nel Piano Particellare d'Esproprio e, quindi, sottoposta a vincolo preordinato all'esproprio. Per l'effetto, tale stato di cose, già determina a priori un danno alla Città di Villa San Giovanni di cui il realizzando "Parco a Verde" risulta essere una grande opera sociale e di rimando al Quartiere

Comune di Villa San Giovanni (RC) - Prot. n. 0011561 del 13-04-2024 in partenza Cat 6 Cl. 5 Fascicolo

di Piale nel cui territorio esso è compreso e indissolubilmente legato sin dai tempi della sua costruzione (anno 1888).

In allegato al n.3 le ulteriori osservazioni tecniche, qui da intendersi integralmente trascritte, pervenute dall'ufficio tecnico comunale, in cui si evidenziano altri profili rispetto a quelli sopraenunciati.

La Sottoscritta dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione
Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso
Allegato 3 - Relazione di accompagnamento alle osservazioni

Villa San Giovanni lì, 13 aprile 2024

La dichiarante

Comune di Villa San Giovanni (RC) - Prot. n. 0011561 del 13-04-2024 in partenza Cat 6 Cl. 5 Fascicolo

CITTÀ DI VILLA SAN GIOVANNI

CITTÀ METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA

SETTORE LAVORI PUBBLICI, QUALITÀ URBANA E AMBIENTALE

SETTORE PATRIMONIO, SUAP, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Via Marconi, 107 - tel. 0965/702702 - PEC: protocollo@pec.comune.villasangiovanni.rc.it

C.F./P.IVA: 80003650803 - www.comune.villasangiovanni.rc.it

Opera: Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria - CUP C41C23002750005.

Soggetto Proponente: Stretto di Messina S.p.A.

Ubicazione: Territorio comunale di Villa San Giovanni (RC) e altri.

Relazione di accompagnamento alle osservazioni maturate in Commissione Territorio

Visto l' "Avvio Conferenza di Servizi ai sensi dell'articolo 3 comma 4 del D.L. 31 marzo 2023 n. 35. Trasmissione Progetto Definitivo e relative integrazioni" del 27 febbraio 2024 da parte della Società Stretto di Messina S.p.A. relativamente al progetto definitivo per il "Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria - CUP C41C23002750005";

Vista la "Comunicazione di avvio, ai fini del relativo aggiornamento e completamento, della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la procedura di Valutazione di Incidenza e della verifica del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo" del 14 marzo 2024, richiesta dalla Società Stretto di Messina S.p.A. ai sensi dell'articolo 3 comma 4 del D.L. 31 marzo 2023 n. 35, dell'articolo 255 del D.Lgs. 31 marzo 2023 n. 36, e degli articoli 165, 167 e 183 del D.Lgs. 12 aprile 2006 n. 163, integrata ai sensi dell'articolo 10 comma 3 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152, con la procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale di cui all'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 e per la verifica del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo di cui all'articolo 9 del D.P.R. 13 giugno 2017, relativamente al progetto definitivo per il "Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria - CUP C41C23002750005";

Vista l' "Indizione della conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 3, comma 4, del D.L. 31 marzo 2023 n. 35, convertito dalla Legge 26 maggio 2023 n. 58" del 29 marzo 2024 da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su richiesta della Società Stretto di Messina S.p.A.;

Esaminata:

- la documentazione tecnico-progettuale relativa alle opere di cui in oggetto, trasmessa in formato digitale e acquisibile mediante link dedicato dalla Società Stretto di Messina S.p.A. con nota protocollo 417/2024 del 27 febbraio 2024;
- la documentazione tecnico-progettuale relativa alle opere di cui in oggetto, disponibile sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Info/10711) pubblicata in data 14 marzo 2024;
- la documentazione tecnico-progettuale relativa alle opere di cui in oggetto, trasmessa in formato digitale e acquisibile mediante link dedicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Considerato che:

- il copioso numero di elaborati a corredo del progetto non hanno consentito un esame esauriente, né una valutazione completa al fine dell'espressione di un parere;
- le integrazioni al progetto approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società Stretto di Messina S.p.A. il 29 luglio 2011, richieste in sede di Valutazione d'Impatto Ambientale e ai sensi dell'articolo 3 del D.L. 31 marzo 2023 n. 35, non forniscono i chiarimenti e gli elementi essenziali per la valutazione globale dello stesso, ma rimandano lo sviluppo alla successiva fase progettuale;

lo scrivente architetto Salvatore Foti, in qualità di Responsabile del Settore LL.PP., Qualità Urbana ed Ambientale e del Settore Patrimonio, SUAP, Pianificazione Territoriale del Comune di Villa San Giovanni e componente della Commissione Territorio Integrata giusta Deliberazione del Consiglio Comunale n. 36 del 16 dicembre 2022, in relazione al progetto definitivo per il "Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria - CUP C41C23002750005" con opere e attività da realizzarsi anche nel Comune di Villa San Giovanni (RC), con la presente, per come richiesto dalla succitata commissione in data 10 aprile 2024, trasmette, in allegato,

ALLEGATO_4 m_amte.MASE.REGISTRO UFFICIALE.ENTRATA.0070285.15-04-2024

al Presidente del Consiglio Comunale le risultanze di quanto valutato in Commissione Territorio relativamente all'opera succitata.

Ad integrazione ancora, rappresenta che dalla documentazione acquisita alla data odierna, emergono diverse criticità non risolte o non trattate. Nello specifico, indipendentemente dall'opera "Ponte", si elencano alcune tra le più rilevanti che possono incidere sugli aspetti ambientali:

OSSERVAZIONE 1:

- la costruzione del pontile, data la consistenza e la funzionalità sia in fase di realizzazione dell'opera primaria che successivamente, fa si che lo stesso non possa essere considerato come un'opera provvisionale. Dalla tavola dove viene rappresentato, non si evince il dimensionamento delle opere in fondazione, né la risoluzione del basamento a mare; l'impatto negativo sull'ambiente e sul litorale deriverà in primis dai lavori di costruzione e successivamente dalla posizione essendo lo stesso costituito prevalentemente da un habitat costiero sabbioso.

OSSERVAZIONE 2:

- cosi come il pontile sopradescritto, anche le opere a mare "a difesa della costa" (o a difesa dei piloni) non sono supportate da studi specifici che allontanano il rischio dell'avanzamento dell'erosione costiera in atto. Ma non solo, la progettazione delle stesse non ha tenuto conto dell'evoluzione della linea di costa e la carenza di analisi rafforza l'idea che la barriera riflettente comporterà riflessi negativi su tutta l'unità fisiografica che comprende le aree SIC e ZPS Costa Viola;
- stessa approssimazione è stata attuata negli studi relativi alla canalizzazione dei torrenti. Non tenendo in considerazione il fondo mobile dell'alveo, le ripercussioni si vedranno non solo nelle aste fluviali, a anche alla foce;

OSSERVAZIONE 3:

- lo studio e le analisi dell'impatto sulla qualità dell'aria durante la cantierizzazione e durante le fasi di lavorazione, non possono essere rinviati al progetto esecutivo, sia per le alte concentrazioni previste, sia per i cambiamenti climatici in atto; il tutto a tutela della salute non solo dei lavoratori e degli abitanti di Villa San Giovanni, ma dalla popolazione concentrata nel raggio di spostamento degli stessi.

Inoltre, dato atto che, per quanto di competenza, il Settore LL.PP. Qualità Urbana ed Ambientale e il Settore Patrimonio, SUAP, Pianificazione Territoriale del Comune di Villa San Giovanni sono chiamati ad esprimersi in ordine agli aspetti urbanistici e di pianificazione, acustici, cimiteriali, di viabilità, scarichi di acque reflue, esercizio e distribuzione di carburanti oltre che delle funzioni trasferite ai comuni ai sensi della L.R. della Calabria del 12 agosto 2002 n. 34

FORMULA LE SEGUENTI ULTERIORI OSSERVAZIONI

1. Con riferimento agli aspetti urbanistici e della pianificazione territoriale, gli interventi previsti e le opere da realizzare non sono conformi allo strumento urbanistico vigente (Piano Regolatore Generale, adottato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 22/80 ed approvato con Decreto P.G.R. n. 1657 del 26 luglio 1983) ed in contrasto alle Deliberazioni di Consiglio Comunale n. 44 del 12 dicembre 2023 e n. 47 del 23 dicembre 2023 dove il Comune di Villa San Giovanni ha approvato le linee di indirizzo strategico volte al rispetto del principio generale della pianificazione territoriale urbanistica sul contenimento del consumo di suolo del Piano Strutturale Comunale ex articolo 27 della LUR n. 19/02, aderendo al principio di "Pianificazione a consumo di suolo zero" di cui all'articolo 27-quater della citata norma e adottato il Documento Preliminare del Piano Strutturale Comunale, ex articolo 27 e 27-quater della LUR n. 19/02.

   La trasformazione del territorio, a conclusione della realizzazione dell'opera, snaturerà il contesto urbano della città unitaria, mentre durante le fasi di esecuzione le imponenti aree di cantiere "consumeranno il suolo" fino ad oggi preservato dall'antropizzazione. E nel contempo non sono previste opere e misure di compensazione tali da mitigare l'impatto che l'opera porterà sul territorio.

2. La deroga al superamento dei limiti delle emissioni acustiche durante le fasi di esecuzione, non può essere considerata come "occasionale", in quanto la durata del cantiere è paragonabile ad un'attività fissa e non temporanea.

Questo influirà sicuramente sulla salute pubblica dei residenti e degli utenti delle aree interessate che si intratterranno per un arco temporale giornaliero superiore alle poche ore. Inoltre non è considerato in alcuna fase l'eventuale superamento della soglia di danno immediato (anche accidentale).

3. Dalle integrazioni al progetto approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società Stretto di Messina S.p.A. il 29 luglio 2011, e nello specifico nella relazione del Progettista, il riferimento ai vincoli cimiteriali viene trattato solo per *"un modesto spostamento di circa 10 metri in direzione Nord-Est dell'ancoraggio lato Sicilia, al fine di evitare l'interferenza dei cavi del sistema di sospensione con l'esistente edificio cimiteriale"*, mentre il sito dove sorge il Cimitero Comunale di Cannitello non viene considerato, pur essendo lo stesso "circondato" da aree soggette ad esproprio per superfici da assoggettare a pubblici servizi o che si espropriereanno per ferrovia. Inoltre a ridosso dello stesso, all'interno della fascia di rispetto, dovrebbe sorgere un impianto di betonaggio.

4. In merito agli scarichi di acque reflue (comprese quelle prodotte dalle lavorazioni di materiali sicuramente notevoli), alla regimazione, al convogliamento e al recepimento delle acque di prima pioggia, le analisi di dettaglio vengono rimandate alla progettazione esecutiva, senza dare la possibilità di valutare preventivamente possibili soluzioni.

Inoltre, come anzidetto, l'eccessivo consumo di suolo che renderebbe lo stesso impermeabile, potrebbe creare sia in situazioni di "normalità" che in casi di condizioni metereologiche avverse fenomeni di smottamento, e anche il semplice dilavamento potrebbe far confluire a mare, essendo l'area in declino verso la costa, qualsiasi sostanza inquinante presente in cantiere o nelle aree interessate non essendo prevista la caratterizzazione delle acque di risulta e dei terreni.

5. Relativamente alle risorse naturali non rinnovabili, e nello specifico anche in riferimento all'approvvigionamento idrico, sia per l'utilizzo destinato al consumo umano che quello per la produzione di materiali per le lavorazioni, viene rinviato tutto al progetto esecutivo.

Cosa altresì da non sottovalutare è il possibile mutamento delle fonti, a seguito delle lavorazioni sia per la realizzazione delle opere a mare che quelle a monte, soprattutto delle sorgenti e dei pozzi idrici che oggi, anche se non di proprietà, alimentano la Città di Villa San Giovanni.

6. Riguardo la risoluzione delle interferenze (rete idrica, rete fognaria, pubblica illuminazione, viabilità), non può essere valutata la sola proposta relativa alla "soluzione finale" che sposta la linea temporale al completamento dell'opera. Né tantomeno sono sufficienti le tavole di cantierizzazione a corredo del progetto che trattano la tematica.

Villa San Giovanni subirà trasformazioni quasi quotidiane con lo sviluppo del cantiere, pertanto bisognerebbe estendere i vari layout, dove le interferenze vengono trattate e risolte nelle varie fasi relative alle modifiche delle aree. Questo affiche il Settore comunale preposto riesca a garantire i servizi essenziali e necessari alla comunità che vive non solo a ridosso di dette aree, ma all'interno del territorio comunale tutto.

Tanto si doveva a favore dello sviluppo, del progresso, ma soprattutto a tutela del territorio e delle comunità.

Villa San Giovanni lì, 12 aprile 2024

Il Responsabile del
Settore LL.PP., Qualità Urbana ed Ambientale Settore
Patrimonio, SUAP, Pianificazione Territoriale
architetto Salvatore Foti

COMUNE DI VILLA SAN GIOVANNI (RC)
SETTORE LAVORI PUBBLICI QUALITA' URBANA ED AMBIENTALE

Comune di Villa San Giovanni
Sindaco Giusy Caminiti

Commissione per il Ponte dello Stretto / Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

A seguito delle riunioni svolte e dell'incontro del 19 marzo scorso presso la Sede Comunale di Villa San Giovanni, alla presenza della società Stretto di Messina e della rappresentanza dei progettisti e consulenti sul Ponte dello Stretto, come da Vostra gentile richiesta, invio alcune brevi note in merito al progetto espresse sulla base degli elaborati e della presentazione disponibile alla quale ho avuto accesso.

La relazione "Collegamento Stabile tra la Sicilia e la Calabria" non evidenzia né dati, né riflessioni di approfondimento, operative e di dettaglio per quanto riguarda le opere a terra, l'impatto ambientale e le operazioni di mitigazione e compensazione (né esprime distinzioni tra la fase di cantierizzazione e quello di uso continuo dell'opera, per quanto riguarda tutti gli aspetti ambientali).

Nel quadro di riferimento ambientale, si evidenziano le aree interessate e le aree oggetto di screening e vengono citati, genericamente, interventi relativi alla mitigazione dell'impatto luminoso dell'opera e dell'impatto acustico sui cetacei (solo per la fase delle opere propedeutiche – modalità di infissione dei pali), facendo riferimento unicamente a una pianificazione del monitoraggio subacqueo.

Si indica genericamente il ripristino degli "habitat definitivamente sottratti" senza precisare una strategia progettuale. Viene dichiarato un aumento delle quantità in valore assoluto e il rapporto di compensazione per il versante siciliano, su dune, pinete, foreste, percorsi sub-steppici e fiumi mediterranei, senza ulteriori specifiche.

Allo stesso modo, per le necessarie operazioni di compensazione per l'avifauna non sono indicate modalità operative, riferendo solo la prassi di monitoraggio.
Per quanto riguarda gli aspetti di impatto paesaggistico (con il derivato culturale e turistoco, particolarmente per quanto riguarda le opere a terra), non viene messa in evidenza alcuna difformità (rispetto alle valutazioni già espresse in precedenza), rispetto alla situazione corrente.
Alla voce Relazione Paesaggistica il documento recita "*Non sussistono variazioni sostanziali rispetto alle valutazioni della precedente fase istruttoria, tenuto conto che le opere/manufatti in questione costituiscono nel contesto paesaggistico elementi puntuali poco e per nulla percepibili a livello territoriale*."

La relazione è lacunosa degli approfondimenti obbligatori e richiesti per partecipare ai progetti pubblici in Italia, che sarebbero ancora più importanti nel caso del Ponte dello Stretto, opera di interesse internazionale e di rivalutazione geopolitica dell'area come nuovo elemento di implementazione del Corridoio scandinavo.
Non sono espresse valutazioni proiettive - indispensabili per i cittadini dello Stretto che subiranno l'impatto dell'opera a scala individuale e collettiva - sulla compromissione dell'ecosistema sociale.

È indubbio che il lavoro di questa Commissione non è quello di mettere in discussione l'opera ma di portarla, viste la natura e l'ambizione che il Paese gli attribuisce, al massimo livello per gli argomenti progettuali sui quali ha immediato e specifico impatto diretto (**territorio, paesaggio, ambiente, illuminotecnica, acustica, mobillità, architettura, società, economia, cultura, turismo,** ….), sia per il territorio locale, sia regionale, sia nazionale.

Come aggiornamento del progetto del 2011, il livello di approfondimento è assimilabile a quello di progettazione definitiva (secondo la codifica del Codice Appalti): dovrebbe, quindi, già contenere indicazioni esaustive, oltra ai sopracitati approfondimenti. Ricordiamo che all'approvazione del progetto definitivo, segue la fase esecutiva puramente tecnica e di conferma.

Il Ponte dello Stretto può essere letto come un unico corpo territoriale con diversi organi che lo caratterizzano

- **Cuore e spina dorsale ossia l'opera di ingegneria** *(3666 mt lunghezza, 65 mt ha franco navigabile),* paradossalmente la parte più complessa e, insieme, più "facile", in quanto, in primis, deve soddisfare questioni squisitamente tecniche di statica e dinamica, dei flussi, della meccanica, dell'aerodinamica, delle scienze delle costruzioni, dell'economia;
- **Sistema distributivo periferico e sistema venoso** ossia le infrastrutture di raccordo *(20,3 di raccordi stradali complessivi, 20,2 km di raccordi ferroviari complessivi)* al ponte, al cuore, che recano sia aspetti complessi di ingegneria stradale e ambientale, sia, come derivazione sostanziale, impatto urbanistico, paesaggistico, di separazione e/o cesura di parti di territori e di tutti gli aspetti ambientali.

Nell'analisi dei documenti che è stato possibile visionare non abbiamo potuto riscontrare

- Un'analisi di impatto sociale, né conseguenti azioni progettuali e di intervento in merito;
- alcun progetto paesaggistico di approfondimento e di dettaglio che tenga in considerazioni il rapporto territorio/paesaggio/città;
- l'area "centro direzionale" e piazza appare poco approfondita e integrata al paesaggio, così come tutte le opere che insistono sui territori;
- le valutazioni energetiche, tecniche e di materiali che dovrebbero portare a realizzare un'opera con obiettivo "carbon zero":

- le indicazioni sui materiali, dal punto di vista innovativo per i temi di carbon zero, durata e manutenzione nel tempo
- gli imbocchi delle gallerie, i viadotti, le aree stradali non si configurano come opere che siano approfondite secondo un disegno di paesaggio, essendo “le porte” di ingresso e di uscita all’opera di ingegneria;
- le valutazioni della scelta cromatica, aspetto affatto secondario nell’equilibrio ambientale globale, (rischio isola di calore).

Sono indispensabili per ogni punto indicato (di quello che è, peraltro, un elenco non esaustivo) approfondimenti dedicati e ipotesi di sviluppo organico dell’opera nel suo complesso.

La proposta è di organizzare un confronto con il territorio attraverso atelier dedicati da sviluppare intensamente e in maniera operativa entro un tempo massimo di due mesi che permetterebbero di raggiungere l’obiettivo, sia per la società Stretto di Messina, sia per il progetto nel suo valore d’impatto complessivo.

MICHELANGELO PUGLIESE

Adjunt Professor in Landscape Design: University of Naples Federico II

Per Commissione Comune di Villa San Giovanni Progetto Ponte

L'impressione è che pur nella sua complessità, il tema del Ponte sullo Stretto tenga sullo sfondo una, tra le tante riflessioni significative relative alla sua realizzazione, ovvero la connessione fisica e materica di quella che diverrebbe una *polis* di circa **mezzo milione di abitanti**.

La considerazione non è da poco, se si tiene conto della sua posizione geografica e di una condizione culturale di sintesi certamente unica. Questo significherebbe, banalmente, portare la **Città dello Stretto** ad una soglia alta di competitività all'interno del bacino del Mediterraneo.

Una città nello stretto, una visione di città che spesso riappare nei tempi, quasi come Morgana, in uno scambio continuo, fisico e culturale tra le due sponde, dove l'elemento unificante ovvero il suo corpo unico è da sempre **il Paesaggio**.

Se la questione, economica e geografica della **CITTÀ DELLO STRETTO** sembrerebbe porre la scelta su un piano politico, oltre che economico l'argomento del disegno del Ponte e delle sue implicazioni fisiche e percettive col paesaggio e con le comunità insediate, rimettono invece la discussione sul Piano della Bellezza (nel senso di Dostoevskij) e della sua percezione.

Rimettere la bellezza al centro della scena, significa certamente pensarla dal punto di vista architettonico dell'infrastruttura ma, soprattutto come elemento di ridisegno del paesaggio.

Significa rivederla attraverso un progetto che non cerchi la mitigazione come azione compensatrice o di riscatto ma un progetto di paesaggio che dialoghi con l'esistente e con le sue trasformazioni, col tempo presente e le sue comunità insediate, partecipi e coscienti. Questo dovrebbe avvenire in tutte le sue fasi, dalla progettazione e condivisione fino alla cantierizzazione, che si preannuncia lunga anche nelle sue implicazioni sociali e psicologiche, oltre che materiche.

Il progetto del Ponte si rivelerebbe così come un progetto pilota di paesaggio *tout court*, non solo di architettura quindi o di infrastruttura urbana, ma di trasformazione fisica e psicologica di questi luoghi. Di consapevolezza e valutazione delle scelte proposte.

Un luogo che deve evolvere e non certamente appagarsi di un progetto di paesaggio di scarto, che riporta ad una condizione di subalternità la bellezza!

(L'importante tema delle due spalle-torri, ad esempio, sembra essere ancora un tema in cerca d' autore)

Crediamo che il Ponte di per sé, come tema, non sia una scelta pregiudizialmente in conflitto col paesaggio, potrebbe certamente peggiorarlo, come migliorare una condizione certamente compromessa della costa e della sua condizione di prossimità dell'abitare, aiutando a rigenerare nuove forme comunitarie del tessuto urbano frammentato o a costruire nuove percezioni non ancora immaginate. La questione rimane sempre come lo si fa, chi guiderà il processo, il progetto e quale sarà il grado di consapevolezza degli attori in campo.

Quale sarà di conseguenza l'impronta che lasceremo come elemento di ancoraggio alle due sponde?

Crediamo possa essere utile condurre in contemporanea al ***progetto del ponte*** un progetto del **"Non ponte"** (F. Zagari), perché sembrerebbe che alla mancanza della prima ipotesi, (Ponte) non debba corrispondere un'alternativa e che debba rimanere sempre lo *status quo*.

Ricercare la Bellezza come elemento fondamentale del progetto dovrebbe essere l'ambizione di una comunità nelle sue diverse componenti: sociali, politiche, civiche e culturali.

Il progetto ambientale del Ponte deve trovare assieme al progetto paesaggistico, nuove forme di relazione con queste comunità insediate. Questo dovrebbe aprire ad una serie di importanti azioni sui temi degli insediamenti esistenti (spesso spontanei sulla costa) sugli eventuali nuovi centri, potrebbe creare nuove ipotesi sulla mobilità (turistica, connettiva, servizio, naturalistica), sui flussi, sul recupero dei materiali di scavo, sull'energia ecc.

La questione ancora aperte di una V.I. A. non chiara che procrastina alla fase successiva il progetto delle terre e rocce di scavo ed il loro riutilizzo o deposito nello stesso sito di produzione, ad esempio, definisce già assetti paesaggistici complessi. Il sistema delle nuove percorrenze di cantiere o le loro alternative, non fa comprendere quale paesaggio subiremo per i prossimi anni: quali scelte urbane e pianificatorie dovrà affrontare nel futuro la città di Villa San Giovanni? Come queste scelte avranno modo di rapportarsi ad esempio a tutti i parametri europei in atto su cambiamento climatico, consumo del suolo DNSH ecc. e su quale visione urbana per i prossimi trenta anni? Sono domande di non poco conto per una comunità.

L'ANAILISI DEL PROGETTO DI PAESAGGIO

Lo studio sull'impatto paesaggistico del Ponte appare oramai vecchio nella sua impostazione, nell'affrontare il tema e nel proporre soluzioni. Affronta l'argomento in maniera disgiunta dal progetto nel suo insieme e lo pratica dal punto di vista della mitigazione dei materiali, e del *camouflage* delle sue deiezioni, più che affrontare il tema dal punto vista del **progetto di paesaggio** nel suo valore etico, estetico, percettivo e di conoscenza.

Il paesaggio è il piano sul quale si condensano tutte le nostre scelte, architettoniche, viabilistiche, di scavi, di costruzioni positive e negative nello spazio. È il disegno del nostro volto e della nostra società, definisce un palinsesto che diviene nel tempo somma di contemporaneità. **La Convenzione Europea del Paesaggio (2006)** fissa dei valori culturali e sociali importanti, ed ha contribuito in maniera decisiva ad una nuova concezione del paesaggio, finalmente inteso come globalità di aspetti ambientali, storici, culturali, legato strettamente alle identità locali e alla partecipazione.

Bisogna ripartire da qui e da quale significato dare a queste trasformazioni e come queste alterazioni incideranno nel futuro delle due città, economiche, ambientali, di qualità dell'habitat o della socialità.

"Porre oggi la questione di una rigenerazione del paesaggio significa auspicare un cambiamento drastico di mentalità ed evocare un tema di importanza prioritaria essenziale per definire un'idea di democrazia e un obiettivo politico, culturale, economico e sociale. (F. Zagari),

Il tema della qualità dell'habitat di chi vive questi luoghi deve essere sempre al centro del dibattitto. Bisogna affrontare il tema del progetto di paesaggio considerando **il tempo stesso del cantiere**, le sue lunghe azioni, i tempi intermedi, le trasformazioni temporanee che comporta questa opera e la qualità della vita di chi abita queste continue trasformazioni.

ALCUNE AZIONI

Un **grande arboreto dello Stretto** (trasversale), ad esempio, con qualità botaniche straordinarie, che ne raccontino l'evoluzione, il passato ed il presente di questi luoghi, con qualità di accessibilità, accoglienza, comunicazione e scientificità dei "Grandi parchi nazionali americani" è solo una suggestione che potrebbe spostare di molto il tema da **mitigazione a progetto**.

Questo potrebbe essere solo uno dei temi che aiuterebbe attraversare questo iato. Un sistema di flussi e percorrenze mare montagna che ne valorizzi le qualità, i punti di vista e la storia, una nuova narrazione percettiva di questo luogo e delle sue componenti naturali ed antropiche. La costellazione dei fortini umbertini come elemento Twins della due coste, sembrano essere già pronti come delle *Folies*, a governare i processi di questo grande sistema. Delle **Case dello Stretto** condivise, dove le comunità sviluppano temi, approcci e progetti per questo luogo straordinario

pugliese
michelangelo
12.04.2024
11:09:23
GMT+01:00

La Fragilità dell'Analisi Costi-Benefici del progetto del Ponte sullo Stretto

Nell'ambito della pianificazione e realizzazione di grandi opere infrastrutturali, l'Analisi Costi-Benefici (ACB) rappresenta uno strumento cruciale per valutare l'efficacia e l'efficienza di un progetto. Questa analisi permette di quantificare in termini economici i benefici e i costi associati, offrendo una base razionale per le decisioni politiche e amministrative. Tuttavia, l'affidabilità e la validità di tale analisi dipendono fortemente dalla considerazione di un ampio spettro di variabili e dall'esplorazione di diverse alternative progettuali. In questo contesto, il primo e fondamentale punto debole dell'ACB relativa al progetto del Ponte sullo Stretto risiede proprio nella mancata valutazione di ipotesi alternative. L'ACB che abbiamo analizzato si mostra come estremamente superficiale, basata su valutazioni fortemente opinabili e suffuse di un eccessivo ottimismo delle previsioni. È un documento che non valuta nulla, si limita a fare i conti della spesa di alcuni benefici, peraltro anche abbastanza opinabili, tralasciando tutto il resto. Qualunque esperto di ACB potrà confermare che non considerare adeguatamente le diverse alternative è un errore da matita rossa che rende sostanzialmente inutile l'analisi stessa. La mancanza di una valutazione approfondita delle ipotesi alternative nell'ACB del Ponte sullo Stretto non solo solleva dubbi sulla validità delle conclusioni raggiunte ma limita anche la capacità dei decisori di scegliere la soluzione più appropriata in termini di beneficio collettivo. Per garantire che grandi progetti infrastrutturali come questo siano realmente al servizio dello sviluppo sostenibile, è essenziale adottare un approccio olistico e inclusivo, che prenda in considerazione una varietà di scenari futuri e le loro implicazioni socio-economiche ed ambientali. L'assenza di un'esplorazione sistematica delle alternative rappresenta, quindi, non solo un punto debole dell'analisi condotta ma anche un'opportunità mancata di indirizzare le risorse verso investimenti che massimizzano il benessere collettivo. Affrontare questa criticità significa aprirsi a una visione di pianificazione più ampia e resiliente, capace di navigare la complessità delle sfide contemporanee e di costruire le fondamenta per un futuro più sostenibile e inclusivo.

L'ACB esaminata individua tre principali fonti di benefici:

1) La riduzione di Emissioni di CO_2

2) Il beneficio connesso con i costi di attraversamento

3) L'esclusione dai costi di circa 540 milioni di euro dovuto all'utilizzo per la costruzione di disoccupati residenti nelle regioni meridionali.

Sul primo punto si richiama il contributo di Ramella pubblicato su lavoce.info che spiega benissimo la debolezza di questa ipotesi argomentando che l'elemento che emerge con prepotenza è la valutazione dei benefici climatici derivanti dalla riduzione

delle emissioni di CO2, stimati in 10,6 miliardi di euro. Questo aspetto risulta essere determinante per giustificare il progetto, nonostante le perplessità sulla metodologia utilizzata per la quantificazione di tali benefici. La stima si basa su un "costo esterno" crescente per la tonnellata di CO2, in linea con gli obiettivi di riduzione delle emissioni al 2050. Tuttavia, l'efficienza di questa riduzione appare discutibile se confrontata con i costi attuali per l'abbattimento delle emissioni di CO2 e con la curva dei costi di abbattimento globale, suggerendo che l'approccio adottato possa essere notevolmente inefficace. In conclusione, la valutazione economica del Ponte sullo Stretto pende su un'ipotesi di riduzione delle emissioni che solleva dubbi sulla sua effettiva sostenibilità e convenienza, evidenziando una volta di più le complessità e le sfide legate alla gestione delle grandi opere infrastrutturali in Italia.

Sul secondo punto si segnalano le considerazioni fatte da Guido Signorino che rileva che il confronto del progetto con l'attuale sistema di attraversamento (navi traghetto per il trasporto di automobili, passeggeri e treni) è improprio, poiché ignora l'evoluzione delle tecniche di caricamento dei treni sulle navi già sperimentata da RFI per migliorare l'efficienza del sistema "dinamico", tramite l'applicazione di batterie alle elettromotrici (anteriore e posteriore) dei treni passeggeri di lunga percorrenza e il loro frazionamento in due soli semitreni, con risparmio immediato di 40' sull'attuale tempo di attraversamento dei treni passeggeri e, atteso a regime, di 1h su 2h:05'. Di conseguenza il beneficio stimato è enormemente sovrastimato.

In relazione al terzo beneficio presunto, si deve in primo luogo evidenziare che il risultato positivo è dovuto semplicemente al fatto che non si considerano ipotesi alternative. Se infatti si valutassero diversi progetti di investimento il beneficio dell'utilizzo di disoccupati varrebbe per entrambi i progetti. Quello che viene spacciato per un beneficio legato al Ponte è in realtà un beneficio legato a qualunque tipo di investimento nelle regioni meridionali. Tuttavia, non si può non evidenziare che, se come previsto nel progetto, dal 2032 verranno dismesse le navi traghetto e gli aliscafi occorrerà reinserire i lavoratori rimasti disoccupati e pertanto, nella migliore delle ipotesi la nuova occupazione creta dal progetto del ponte servirà semplicemente a bilanciare il saldo negativo della dismissione dell'attraversamento su navi e aliscafi.

Fin qui abbiamo solo messo in evidenza l'estrema debolezza dei benefici addotti, relativi al progetto del Ponte, oltre alla circostanza estremamente grave della mancanza della valutazione delle alternative di progetto. Ma per completare il quadro che mette in evidenza l'estrema insussistenza dell'ACB presentata dalla Stretto di Messina, va specificato che nell'ACB vengono omessi numerosi costi sociali connessi al progetto del Ponte.

Il primo aspetto su cui ci soffermiamo è quello degli impatti sul trasporto marittimo dovuto all'altezza del Ponte. Infatti, la prospettiva di costruire il Ponte sullo Stretto di Messina solleva preoccupazioni significative per il porto di Gioia Tauro, che potrebbe vedere ridursi il traffico marittimo di navi portacontainer di un'entità tra l'11% e il 17%.

Questa stima dipende dal carico delle navi e varia se navigano a pieno carico o in zavorra. Tuttavia, il calo potrebbe essere anche maggiore, data la complessità delle variabili in gioco. Una delle principali incognite riguarda l'altezza dell'intradosso del ponte rispetto al livello del mare, una misura ancora non definita con precisione, anche se il dato progettuale è di 65 metri, nonostante le assicurazioni del governo che non limiterebbe il passaggio delle navi moderne. La decisione finale sull'altezza consentita delle navi sotto il ponte spetterà alle autorità marittime, che dovranno considerare le variazioni di altezza causate dal carico sul ponte e dal moto ondoso, introducendo potenzialmente restrizioni sul transito delle navi. Le compagnie di navigazione dovranno valutare quali navi far passare attraverso lo Stretto, tenendo conto del rischio di collisione con il ponte dovuto a fattori ambientali come il vento e le onde. Di conseguenza, è probabile che eviteranno di rischiare il passaggio di navi con un'altezza prossima al limite massimo consentito. Analizzando i dati relativi al traffico di navi portacontainer a Gioia Tauro, si evidenzia che una percentuale significativa di queste potrebbe non riuscire a transitare attraverso lo Stretto una volta costruito il ponte, soprattutto se si considera un margine di sicurezza adeguato per tenere conto di fattori ambientali imprevisti. Questo scenario potrebbe avere un impatto sostanziale sul core business del porto, che dipende in larga parte dal traffico delle navi madre per il transhipment. La riduzione di almeno il 17% del traffico container vale per Gioia Tauro. Se ipotizziamo che il valore di un container è di circa 5000 euro, la riduzione del 17% annuo porta a stimare un danno annuo di 2,5 miliardi di euro per il porto di Gioia Tauro, senza considerare che in presenza di una simile barriera alla navigazione le compagnie di transhipment potrebbero prendere in considerazione l’ipotesi di utilizzare porti alternativi all’interno del Mediterraneo, portando alla chiusura di Gioia Tauro.

Un secondo costo sociale non valutato è il costo esistenziale legato agli espropri che coinvolge almeno 450 famiglie fra Reggio e Messina. In relazione a questo costo, di difficile stima dal punto di vista esistenziale, non si può non notare che semplicemente pensando dimensione puramente monetaria della perdita di valore immobiliare degli immobili possiamo tranquillamente avere una stima di 500.000.000 di euro. E questo non è un danno ipotetico, ma un danno che si è già prodotto con la pubblicazione del piano degli espropri.

Un terzo costo sociale non valutato sarà il danno che coinvolgerà circa 400.000 abitanti dell’area dello Stretto per la presenza per almeno 8 anni di cantieri altamente impattanti. E cosa dire dei 6 siti di stoccaggio temporaneo delle rocce di scavo (in termini meno tecnici discariche) che dovranno essere realizzati nelle province di Reggio Calabria e Messina.

Un quarto costo sociale non valutato è quello ambientale. Si è stati tanto solerti nel tentare di stimare la riduzione di CO2, senza però porsi il problema dell’impatto di questa costruzione sulle aree SIC e ZPS che si trovano su territorio, il problema delle polveri emesse nella fase di cantiere, dell’impatto sulla migrazione degli uccelli,

sull’alterazione del moto ondoso in prossimità delle coste, del potenziale dissesto idrogeologico di aree già fragili.

La somma di questi impatti negativi, se valutati opportunamente, nella migliore delle ipotesi, azzererebbero completamente i benefici indicati nell’ACB, dimostrando la totale insostenibilità del progetto.

Valutazione delle integrazioni di progetto all'analisi multicriteria.

La richiesta di integrazione richiesta al punto 3 dalla precedente Commissione Via e relativa all'Analisi multicriteria non risultano affatto ottemperate con l'aggiornamento del Progetto.

L'analisi delle integrazioni fornite dal Contraente Generale denota una straordinaria pervicacia nel non rispondere e nell'evitare accuratamente di fornire le risposte richieste. Infatti, nessuna delle integrazioni richieste viene di fatto fornita e vengono sviluppati dei ragionamenti che oltre che essere inconsistenti dal punto di vista scientifico, alcune volte lo sono anche dal punto di vista logico.

La precedente Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale formulava 2 richieste di integrazioni che vengono di seguito sintetizzate

1) Integrare lo studio predisponendo un'AMC basata sul confronto della soluzione progettuale prescelta con alternative attuali anche legate a singoli tratti (microalternative) fornendo un elenco di indicatori necessari per la costruzione della matrice di Valutazione, applicando funzioni di utilità o normalizzazione, attribuendo i pesi ed effettuando analisi di sensitività.

2) Effettuare una valutazione degli impatti non solo di tipo qualitativo, ma anche quantitativo per ogni singola componente sia in relazione alla fase di cantiere che a quella di esercizio tenendo in considerazione la gravità, la durata, la permanenza, la reversibilità e la cumulatività degli impatti.

Da punto di vista tecnico la richiesta di integrazione chiede di fare una **vera Analisi Multicriteriale** sul progetto considerando le alternative attuali e d anche le microalternative, specificando gli indicatori usati e i pesi, effettuando analisi di sensitività e valutando gli impatti con indicatori di tipo quantitativo e non qualitativo.

Le richieste della precedente Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, avevano recepiscono in pieno le osservazioni che questo gruppo di lavoro aveva formuòlato in sede di progetto definitivo.

In particolare chiedeva di eliminare la tautologia del confronto fra Progetto preliminare e Progetto definitivo, definendo nel contempo una metodologia quantitativa rigorosa.

Queste richieste che sembrerebbero già pesanti, se riferite ad una tesi di laurea, in quanto avrebbero stroncato gran parte del lavoro, sono un macigno enorme se riferite a quello che dovrebbe essere il progetto più complesso della storia delle Infrastrutture italiane.

In questa nuova VIA, viene riproposta pari pari, senza alcuna modifica l'Analisi Multicriteriale che già era stata bocciata dalla Commissione VIA nel 2011 che in proposito scriveva testualmente: "Molti dubbi sorgono sulla reale valenza valutativa di questa metodologia. Il risultato è nella migliore delle ipotesi tautologico. Sarebbe infatti molto strano che e redazioni successive di un progetto o addirittura il passaggio da un progetto di massima a un progetto definitivo non portino ad un miglioramento del progetto complessivo. I progettisti sarebbero in questo caso da censurare in maniera forte. Ma oltre questo tipo di risultato scontato non si vede nessuna utilità pratica nel realizzare questa analisi valutativa multicriteriale, né si intuisce la reale utilità di questi risultati."

Esilarante è la giustificane fornita al in relazione alla validità degli indicatori qualitativi. È sicuramente vero che l'analisi multicriteria può funzionare anche con indicatori di tipo qualitativo basate ad esempio su scale di Likert, ma se stiamo valutando la più grande opera di ingegneria italiana che prevede un investimento di 13 miliardi di euro è abbastanza strano che il tutto si realizzi sulla base delle valutazioni di un soggetto che da un voto da 1 a 4.

Ma l'inconsistenza dell'AMC raggiunge il suo acme quando afferma che quando di fatto viene usata per dimostrare che il progetto definitivo è preferibile a quello preliminare. Sarebbe strano il contrario, ma alla fine qual è l'utilità di questa analisi?

In realtà il confronto con le alternative non è mai stato fatto!

Va poi sottolineata dal punto di vista logico la facile economia di pensiero che viene sottesa utilizzando il concetto di progetto vincente. In soldoni si dice che se il progetto definitivo è preferibile rispetto al progetto preliminare e il progetto preliminare è preferibile rispetto ad un ipotesi alternativa, anche il progetto definitivo è preferibile all'ipotesi alternativa. Questo assunto è sbagliato per due ordini di motivi:

a) Nessuno ci assicura che le preferenze siano transitive

b) Il cambiamento nel tempo delle condizioni di base della valutazione rende sicuramente poco credibile l'uso della proprietà transitiva.

•