

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i  
piani/programmi/progettisottoposti 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.  
X Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
X Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_ BARBAGALLO ANTHONY  
EMANUELE

*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

**PRESENTA**

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

- Piano/Programma, sotto indicato  
X Progetto, sotto indicato

*(Barrare la casella di interesse)*

ID: ...11169 Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (CUP C41C23002750005).....

*(Inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA) e obbligatoriamente il codice identificativo ID: xxxx del procedimento)*

*N.B.: eventuali file allegati al presente modulo devono essere unicamente in formato PDF e NON dovranno essere compressi (es. ZIP, RAR) e NON dovranno superare la dimensione di 30 MB. Diversamente NON potranno essere pubblicati.*

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle)*

- x Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)  
x Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)  
x Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)  
x Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)  
x Altro *(Specificare)* \_\_\_\_\_ Contrasto con le normative europee \_\_\_\_\_

## ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

*(Barrare le caselle di interesse, e possibile selezionare più caselle):*

- 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 \_\_\_\_\_ COME DA DOCUMENTO

ALLEGATO \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Il/La Sottoscritto/a 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](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

### ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - Documento contenente osservazioni

*(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente e unicamente in formato PDF)*

Luogo e data Roma 12/10/2024

*(inserire luogo e data)*

Il/ La dichiarante



(Firma)

**Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica**  
**Direzione Generale valutazioni ambientali (VA)**

**PEC:** [VA@pec.mite.gov.it](mailto:VA@pec.mite.gov.it)

**OGGETTO: Osservazioni relative al progetto di collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (C.U.P. C41C23002750005) per la Valutazione di impatto ambientale e per la Verifica di ottemperanza – codice procedura 11169- Integrazioni**

Con il presente atto si formulano osservazioni sui documenti depositati in esito alle integrazioni richieste dai Ministeri competenti e sui riscontri forniti alle osservazioni formulate dal pubblico. Questo atto deve intendersi connesso ed integrato alle Osservazioni presentate nella prima fase della procedura (Prot. MASE 2024-0070077) e contiene ulteriori osservazioni sia in relazione ai riscontri forniti che agli allegati presentati.

### **Sul contrasto tra norme nazionali e norme europee**

Preliminarmente si deve rimarcare il contrasto tra le disposizioni normative interne (DL 35/23 e norme successive) che hanno autorizzato la realizzazione dei progetti del Ponte sullo Stretto e le normative europee, già ampiamente motivato nelle precedenti osservazioni. A tal proposito sembra opportuno far rilevare come il contrasto tra norme statali e disciplina UE non dà luogo all'invalidità o all'illegittimità delle norme interne, ma comporta la loro disapplicazione o non applicazione al caso concreto. Tale principio è stato affermato nella giurisprudenza della Corte Costituzionale (tra le altre sentenza 168/1991).

Non vi è dubbio che i contenuti obbligatori dello Studio di impatto ambientale sono quelli determinati dalla Unione Europea, contenuti innanzitutto nella Direttiva 2011/92/UE del Parlamento e del Consiglio poi modificata dalla Direttiva 2014/52/UE recepita dall'Italia con il D.Lgs. 104/2017.

La UE ha ritenuto di dover intervenire con una *Lettera di costituzione in mora per l'Italia dalla Commissione Ue il 12 febbraio 2020 per il non corretto recepimento della direttiva 2014/52/UE sulla valutazione di impatto ambientale (Via)*.

Secondo la Commissione Europea le carenze nel diritto nazionale riguardano, tra l'altro, le modalità di consultazione del pubblico, le norme che disciplinano le consultazioni transfrontaliere nel caso dei progetti proposti in Italia che potrebbero interessare altri Stati membri, la comunicazione di informazioni pratiche sull'accesso alla giustizia e i sistemi messi in atto per evitare i conflitti di interesse.

Da quanto più sopra enunciato deriva che, come nel caso che ci occupa, **gli atti inerenti la VIA effettuati prima di quella data sono in palese contrasto con la normativa europea.**

Ne deriva, altresì, che dal momento che i pareri in materia di VIA ed i successivi atti di esternazione si basano sulle risultanze dello Studio di impatto ambientale, una significativa variazione normativa dei contenuti dello stesso, porta, nella applicazione della Direttiva attuale, ad un contrasto e alla conseguente necessità della **non applicazione delle norme che fanno salve valutazioni di impatto non concluse, come nel caso in esame.**

### **Sui riscontri forniti da SDM.**

La Sdm ha fornito riscontri alle osservazioni presentate sul precedente Sia rispetto alle quali si formulano le seguenti ulteriori osservazioni.

### **Sulla mancata effettuazione della Vas.**

Sulla osservazione relativa al mancato svolgimento delle procedure di Vas, dopo avere affermato che la Vas non si applica in questo caso, la Sdm fa esplicito rinvio all'articolo 5 del decreto legislativo 152/06 che contiene le definizioni relative alle procedure di valutazioni ambientali. Il riferimento non viene illustrato e lo stesso risulta pertanto alquanto oscuro. Se poi la Sdm intende fare riferimento alla lettera e) dell'articolo 5 che descrive a quali piani e programmi si applica la Vas, sembra a noi che nelle previsioni di tale lettera ricada perfettamente il programma dei progetti (oltre 60) che riguardano il Ponte sullo Stretto.

D'altra parte è la stessa Sdm che afferma testualmente; " il progetto del Ponte consiste nella elaborazione di un sistema infrastrutturale che riguarda l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina e dei collegamenti stradali e ferroviari sui versanti delle regioni Calabria e Sicilia". **Trattasi quindi di un piano (o di un programma).**

### **Sul mancato dibattito pubblico**

Sulla osservazione relativa al mancato svolgimento del dibattito pubblico, Sdm afferma che il processo pubblico è assicurato dalla Via e dalla Conferenza dei servizi. Ora, la partecipazione del pubblico alla procedura Via ha lo scopo di consentire ai cittadini di poter conoscere l'impatto di un'opera, la Conferenza dei servizi riguarda non i cittadini ma soggetti istituzionali competenti. Ben diversa è la funzione del dibattito pubblico come disciplinato dal Codice degli appalti che è il processo (questo sì) che consente al pubblico di conoscere un progetto e le sue alternative e di presentare osservazioni e proposte.

Si fa altresì rilevare ancora una volta la mancata applicazione della Convenzione di Aarhus che si configura quindi come violazione di legge.

### **Sull'impatto paesaggistico**

Nelle osservazioni presentate nella fase precedente venivano evidenziati numerosi punti critici relativi all'impatto sul paesaggio e allo stravolgimento, in alcuni casi vera e propria distruzione, dei beni materiali aventi valore paesaggistico. Nel documento relativo al riscontro alle osservazioni del pubblico, Sdm risponde ai punti 214 e 215, elencandone soltanto pochissime parti e dichiarando che la documentazione paesaggistica prende in considerazione le esigenze di tutela per l'intera opera.

Nei fatti, Sdm non ha risposto ad alcuna delle questioni prospettate nelle osservazioni già formulate e pertanto non può essere considerato minimamente soddisfatto l'obbligo di una specifica risposta, fosse anche per confutarne *in toto* i contenuti, previsto dal procedimento in corso.

Allo stesso modo, nell'aggiornamento della Sintesi non tecnica, che è il documento su cui può basarsi la valutazione di un osservatore del pubblico, non si rintracciano sostanziali elementi di diversità rispetto alla

impostazione della precedente Sintesi.

Si ritiene pertanto necessario richiamare e sia pure in forma sintetica alcune delle osservazioni con le criticità ivi rappresentate:

Quelle relative alla natura dello Stretto di Messina come unicum mondiale e per questo oggetto di numerosi atti di tutela paesaggistico-ambientale, anche in sede pianificatoria a cui Sdm contrappone “ la questione ancora aperta sul valore/significato dei grandi cambiamenti introdotti dal Ponte e delle principali opere annesse il cui livello di focalizzazione e di scontro nelle opinioni espresse è commisurato alla dimensione e alla scala delle opere che definiscono il Ponte stesso (stravolgimento di un quadro unico e irripetibile o coniugazione di una grande opera dell'ingegneria con le unicità della natura?)”.

Tale affermazione è contemporaneamente criptica e generica, e lascia del tutto senza risposte il tema principale del confronto: proprio quello generale dell'impatto del ponte in progetto e delle imponenti opere accessorie sui beni paesaggistici tutelati nella loro specificità, così come la legge richiede.

Quella relativa alle interferenze dell'infrastruttura là dove Sdm sostiene che non ci sono interferenze dirette con beni storico-culturali o monumenti, ma solo con aree di interesse paesaggistico di cui si terrà conto con una importante strategia di compensazione degli impatti residui. Basterebbe citare la grande ricchezza del patrimonio paesaggistico, ambientale, storico-architettonico e storico-artistico del territorio dello Stretto per valutare come almeno superficiale tale affermazione, ma è bene mettere in evidenza anche l'approccio volto più alla compensazione e mitigazione degli impatti negativi che alla tutela delle emergenze culturali e ambientali.

A proposito di quanto affermato sul sistema di mitigazioni menzionato, è bene notare che si tratta del minimo che un progetto di opera pubblica deve prevedere. Sarebbe concepibile un approccio che non tenesse conto delle mitigazioni, delle compensazioni, delle indagini preliminari (per esempio archeologiche)? Si tratta di misure previste dalle leggi vigenti nel nostro ordinamento, non di concessioni nei confronti della tutela del patrimonio culturale. Si tratta inoltre dell'approccio qualitativo “minimo” rispetto all'enorme impatto delle opere e al pregio culturale, paesaggistico, ambientale dei beni paesaggistici interessati.

**Le misure di mitigazione degli impatti appartengono dunque alla categoria degli obblighi progettuali, non certamente costituendo in alcun modo elementi di valutazione positivi sé stessi.**

Quella sugli impatti percettivi, là dove occorre precisare che la dichiarazione della Sdm sulla volontà di sostituire un paesaggio (quello naturale, modellato dal lavoro dell'uomo per millenni), con un altro (quello delle infrastrutture con una pesante e irreversibile trasformazione antropica, protratta e perfino aggravata durante i lunghi anni di lavori che è possibile prevedere).

Incidentalmente mette conto notare che la tutela paesaggistica viene esercitata dagli organi deputati non sulla qualità potenziale di nuovi paesaggi, ma sulla consistenza materica dei paesaggi esistenti, definiti dalle norme vigenti in Italia come beni di notevole interesse pubblico paesistico e come tali tutelati dal nostro ordinamento.

Per Sdm, invece, la compatibilità paesaggistica del manufatto *ponte* è una caratteristica intrinseca dell'opera stessa e non occorre mettere in campo azioni particolari. Il tema della intervisibilità viene infatti liquidato nella “Sintesi non tecnica” con poche retoriche parole dal significato oscuro.

Quella relativa alla approvazione del Piano Paesaggistico della Regione Siciliana (2019), Ambito 9, dalla quale sono emersi *alcuni elementi di criticità* in relazione alla realizzazione dell'opera che non sono adeguatamente trattati, mentre si ribadisce che si tratta di conflitti fra progetto e norme di tutela vigenti sul territorio non superabili con le semplici misure di compensazione.

Quella relativa alle opere di raccordo stradale e ferroviario sui versanti calabrese e siciliano (per complessivi 20,3 km di collegamenti stradali e 20,2 km di collegamenti ferroviari), in massima parte in galleria, che, al di là delle considerazioni esclusivamente percettive su come il paesaggio dello Stretto subisce lo stravolgimento di un quadro unico e irripetibile, determinano uno stravolgimento profondo e definitivo dei territori. Tali stravolgimenti non paiono essere stati assoggettati ad alcuna verifica né, tanto meno, ad accettazione da parte delle comunità locali.

Sui percorsi di pubblicità e partecipazione pubblica non sono stati forniti elementi di risposta, né è stata fornita alcuna informazione.

Infine, quelle relative alle “ trasformazioni di settori più localizzati riferibili ad esempio alle nuove stazioni che [...] non si possono che ritenere di grande interesse le nuove polarità che si andranno a creare nei tessuti urbani in grado di determinare nuove opportunità anche di riqualificazione urbana.”

Risulta evidente che il progetto si pone come elemento in grado di ridisegnare, come effetto “secondario” anche lo sviluppo urbanistico del territorio, in alternativa, e come si è visto anche in conflitto, con gli atti di pianificazione e programmazione degli Enti locali e delle Regioni.

### **Sui tempi di attraversamento**

Sui tempi di attraversamento del trasporto ferroviario, la risposta fa riferimento all’orario dei treni per l’anno 2024, confrontandolo con quello del 2018 e dichiarando che la riduzione a 1h53’è frutto degli interventi effettuati dal gestore delle ferrovie sui locomotori a batterie e sulla scomposizione di alcuni treni, aggiungendo che da parte delle ferrovie non sono previsti ulteriori interventi nel futuro. Tali affermazioni non tengono in alcun conto il complesso degli interventi per un importo di 510 milioni (in gran parte finanziati dal Pnrr e dal Pnc) destinati al rinnovo e al potenziamento, anche in tema di velocità, del naviglio, del rinnovo del materiale rotabile, del potenziamento e della riqualificazione degli approdi e delle stazioni marittime tuttora in via di realizzazione. Secondo la relazione del MIMS del 7/3/22, ultimati tali interventi, il tempo di percorrenza a regime sarà di 1h05’, assai lontano da quello profetizzato dalla Sdm.

Per il percorso ferroviario tra Reggio Calabria e Messina, presentato con enfasi come una vera e propria metro di superficie (con le conseguenti fermate intermedie), Sdm sostiene che il tempo di percorrenza sarà di 45 minuti, comparabile con il tempo impiegato dagli aliscafi veloci. Ora, il tempo di viaggio degli aliscafi è di circa 30/35 minuti (da Messina porto che è in centro città –a Reggio Calabria porto che è in centro città). Del tutto complicato da raggiungere è invece il tempo di 45 minuti per la metro in servizio locale, dal momento che dovrà fermarsi in 4 stazioni intermedie tra Reggio C. e Villa S.G. e si fermerà in 4 stazioni intermedie a Messina. Attualmente un Frecciarossa impiega 17/20 minuti per il percorso Reggio C. Villa S.G., un treno locale circa 30 minuti. I 17,5 Km da percorrere a Messina non potranno essere percorsi dalla metro in meno di 30 minuti. Considerato il tempo per salire e scendere e di attraversamento del Ponte si arriva a circa 1.10’, non comparabile con il tempo degli aliscafi veloci.

### **Sulla mancata Via su opere complementari**

Nell’allegato che contiene la risposta della Sdm alle osservazioni presentate nella prima fase della procedura Via, è contenuta l’osservazione classificata come numero 214: “ Come evidenziato in precedenza, la VIA attuale non prende in considerazione alcune opere di collegamento strettamente connesse al Ponte che, pure essendo necessarie per l’accesso ferroviario e stradale, sono state affidate ad altri soggetti. La VIA attuale non prende quindi in considerazione l’effetto cumulativo dei progetti. E’ evidente, nel caso che ci occupa, che siamo in presenza di uno “spacchettamento” di opere, in contrasto con la normativa europea sulla VIA “.

La risposta fa riferimento al DL 35/23 concludendo che in questa fase non deve essere presa in considerazione l'opzione zero.

Risulta di tutta evidenza che la risposta non è pertinente e pertanto l'osservazione che elencava anche le quattro opere strettamente indispensabili (2 sul versante calabro e 2 sul versante siciliano) non ha avuto alcuna risposta. **La mancata Via su queste opere inficia la validità dell'attuale Via.**

### **Sulle compensazioni territoriali**

A proposito delle compensazioni territoriali e sociali come richieste e individuate dagli Enti locali interessati al Ponte di cui nelle precedenti osservazioni si era lamentata la non rintracciabilità negli allegati, è stata fornita una risposta che rimanda alla risposta (VIA 11) ad analoghe integrazioni richieste dal Mase. Si apprende così che " lo scenario del progetto paesaggistico territoriale comprende anche un elenco di interventi di compensazione territoriale e sociale individuati dagli Enti Locali i quali, però, saranno oggetto di una successiva valutazione da parte del CIPESS – di concerto con gli enti locali - in ordine alla fattibilità tecnica ma anche economica".

Sembra così di dover dedurre che i progetti di questi interventi non esistono ancora, che il loro costo non è stato individuato – se non come limite di spesa nel 2003! – e che pertanto **non formano oggetto né del piano di spesa, né della VIA attuale.**

Tutto ciò viene in rilievo anche per la problematica VAS, dal momento che anche per questa via si dimostra come si sia in presenza di un Piano/programma di opere, da sottoporre a Vas.

### **Sui nuovi elaborati**

#### **Sulla pianificazione urbanistica**

Nella Sintesi non tecnica è stato inserito un quadro relativo agli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti in Calabria e in Sicilia e che hanno refluenze sul progetto del Ponte.

A pagina 48 viene indicato il PRG della Città di Messina attribuendone la approvazione al DDG n. 117/DRU del 22/5/2019. Orbene, il decreto citato non ha alcuna attinenza al Ponte, in quanto tratta della approvazione di una parziale e molto limitata variante al PRG vigente che è stato approvato con DDR n. 686 del 2/9/2002. Viene in questo modo sottratto alla conoscenza del pubblico quale sia lo strumento urbanistico preso in considerazione per il progetto e se questo sia stato oggetto di previsione nella sua interezza dallo strumento di pianificazione urbanistica della Città, anche in considerazione delle impressionanti modifiche che le opere del Ponte apporterebbero all'assetto della città.

Non vengono fornite informazioni utili a conoscere quali strumenti di pianificazione sono stati variati per prevedere le opere del Ponte e quali invece devono ancora essere variati. Si fa notare che le varianti al PRG di un Comune necessitano, per essere valide, di essere sottoposte a procedura Vas o almeno alla Verifica di assoggettabilità. Si possono citare a tal proposito numerose sentenze della Corte Costituzionale (fra le altre: 58/2013; 197/2014; 118/2019; 118/2022).

#### **Sull'analisi costi benefici**

Per quanto riguarda l'Analisi costi benefici, la Sdm presenta come integrazione un "Aggiornamento dell'analisi con benefici BAC del Cert-et della Università Bocconi di Milano redatta nell'anno 2012 ". C'è da notare che tale aggiornamento è redatto dalla stessa Sdm invece che, come sarebbe stato logico e

opportuno, da un Istituto indipendente. C'è da considerare, inoltre, che questo indispensabile documento di aggiornamento arriva parecchi mesi dopo che con legge è stato deciso di realizzare comunque il Ponte. Ciò lascia dubbi sulla correttezza delle stime condotte nell'analisi, senza dubbio volte a dimostrare la prevalenza dei benefici sui costi.

Ciò che determina il risultato positivo dell'analisi condotta viene dato dalla riduzione delle emissioni climalteranti il cui beneficio viene valutato in 10,6 miliardi di euro. I benefici sono altresì stimati per l'arco di tempo che arriva al 2063 (400 milioni), ma ciò contrasta con il raggiungimento della neutralità per le emissioni di gas serra che è già stato deciso avvenga nell'anno 2050. Inoltre, viene determinato un beneficio unitario di oltre 800 euro, là dove, ad esempio, il valore delle quote di emissione di gas serra nel sistema ETS europeo si attesta intorno ai 60 euro e non ha mai superato i 105 euro, mentre il costo dell'abbattimento delle emissioni di CO2 nel mondo è stimato a cifre notevolmente più basse di quelle prese a riferimento nell'aggiornamento fornito da Sdm.

A proposito della attivazione della linea metropolitana ME-RC che il ponte renderebbe possibile, con eliminazione del servizio aliscafo che diventerebbe non economicamente sostenibile, non essendo stato possibile fare riferimento all'aggiornamento dei flussi di transito contenuti in un documento non da noi rintracciabile, si fa riferimento all'Aggiornamento della analisi costi benefici. In esso si riferisce che è stata presa in considerazione l'attivazione di un servizio TPL ferroviario tra Messina Centrale e Reggio Centrale, per il quale si afferma si svolgeranno nell'arco di 17 ore 34 coppie di corse di cui metà dirette Me-Rc, l'altra metà come locale.

La previsione di movimento passeggeri non risulta supportata da dati di spostamento associabili agli aliscafi. La relazione del MIT "Trasporto veloce passeggeri Messina-Reggio Calabria-Relazione per la verifica di mercato" mostra che il trend è in costante diminuzione, dal momento che si è passati dai 728.082 del 2016 ai 650.061 del 2019.

Una analisi più attenta considera che il picco massimo mensile è stato registrato regolarmente nel mese di Ottobre e che nell'anno 2019 è stato di 70.204 passeggeri trasportati con una media di 1132 persone che ogni giorno andrebbero avanti ed indietro.

Va considerato ancora che il servizio metropolitano ferroviario deve percorrere 39 km e che la velocità massima è di 80 km/h tra una stazione ed un'altra, nel caso di treni diretti, con una media più alta rilevata di 50 km/h, mentre una metropolitana che svolge servizio locale ha velocità reali medie di 33 km/h. I tempi di percorrenza sarebbero nel primo caso 47 minuti, nel secondo 71 minuti. Di contro un aliscafo impiega, come già in altra parte di queste osservazioni evidenziato, 30/35 minuti.

Il servizio ferroviario metropolitano, secondo i dati forniti, avrà la frequenza di due corse ogni ora. Attualmente solo circa 1.200 persone ogni giorno fanno un percorso di A/R ME-RC con aliscafi che percorrono 383 Km, mentre a parità di orari serviti i treni ne percorrerebbero 2730.

Quindi il quadro emissivo andrebbe riportato a tali valori, il che darebbe risultati ben diversi da quelli prospettati.

Ulteriori dubbi sulla valutazione della riduzione delle emissioni di CO2 sorgono a proposito del fatto che non sembra siano state prese in considerazione tutte le possibili fonti attive nell'area dello Stretto che verrebbero generate dalla realizzazione del Ponte, tra queste l'aumento del traffico delle imbarcazioni, perché, come pubblicamente affermato dalla Sdm in risposta ad alcune osservazioni " la presenza di una

grande opera di ingegneria attira turisti interessati a vederla da vicino: ad esempio, il Golden Gate di San Francisco attiva un importante traffico di battelli a scopo turistico “.

### **Sul Sia e sulla Sintesi non tecnica**

Si richiamano innanzitutto i contenuti del Sia secondo la vigente normativa europea evidenziando quelli più rilevanti per le argomentazioni qui svolte, riportati nell' Allegato IV – Informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1 (Informazioni per il rapporto ambientale):

Punto 1 lettera c). *La descrizione delle principali caratteristiche della fase di funzionamento del progetto (in particolare dell'eventuale processo produttivo), con l'indicazione, per esempio, del fabbisogno e del consumo di energia, della natura e delle quantità dei materiali e delle risorse naturali impiegate (quali acqua, territorio, suolo e biodiversità);*

Punto 2. *La descrizione delle alternative ragionevoli (ad esempio in termini di concezione del progetto, tecnologia, ubicazione, dimensioni e portata) prese in esame dal committente, adeguate al progetto proposto e alle sue caratteristiche specifiche, indicando le principali ragioni alla base dell'opzione scelta, incluso un raffronto degli effetti ambientali.*

Punto 5. *Una descrizione dei probabili effetti rilevanti sull'ambiente del progetto, dovuti, tra l'altro:*

*a) alla costruzione e all'esistenza del progetto, inclusi, ove pertinenti, i lavori di demolizione;*

*d) ai rischi per la salute umana, il patrimonio culturale o l'ambiente (ad esempio in caso di incidenti o calamità);*

*e) al cumulo con gli effetti derivanti da altri progetti esistenti e/o approvati, tenendo conto di eventuali problemi ambientali esistenti, relativi ad aree di particolare importanza ambientale suscettibili di risentirne gli effetti o all'uso delle risorse naturali;*

*f) all'impatto del progetto sul clima (ad esempio natura ed entità delle emissioni di gas a effetto serra) e alla vulnerabilità del progetto al cambiamento climatico;*

*La descrizione dei possibili effetti significativi sui fattori specificati all'articolo 3, paragrafo 1 include sia effetti diretti che eventuali effetti indiretti, secondari, cumulativi, transfrontalieri, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto. La descrizione deve tenere conto degli obiettivi di protezione dell'ambiente stabiliti a livello di Unione o degli Stati membri e pertinenti al progetto.*

Punto 9. *Un riassunto non tecnico delle informazioni trasmesse sulla base dei punti da 1 a 8.*

Punto 10. *Un elenco di riferimenti che specifichi le fonti utilizzate per le descrizioni e le valutazioni incluse nel rapporto.*

Il progetto del Ponte si basa su alcuni elementi assolutamente ipotetici e **lo Studio di impatto ambientale è carente se non in assoluto contrasto con i contenuti obbligatori.**

Il confronto tra l'allegato IV della Direttiva 2011 così come modificata dalla richiamata direttive 2014/52/UE ed il precedente Allegato IV vigente tra il 2009 ed il 2012 mostra che si è passati dai 7 punti della vecchia ed abrogata direttiva ai 10 punti della nuova che il SIA deve affrontare e una sostanziale differenza nel punto 2.

Al momento della valutazione fatta precedentemente vigeva per il SIA (punto 2) la seguente disposizione sulle alternative :

*Una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal committente, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale.*

Il punto 2 oggi vigente recita:

*La descrizione delle alternative ragionevoli (ad esempio in termini di concezione del progetto, tecnologia, ubicazione, dimensioni e portata) prese in esame dal committente, adeguate al progetto proposto e alle sue caratteristiche specifiche, indicando le principali ragioni alla base dell'opzione scelta, incluso un raffronto degli effetti ambientali.*

Si è passati da una "sommaria descrizione" al "raffronto degli effetti ambientali." E' appena il caso di richiamare i risultati del Gruppo di Lavoro della Struttura tecnica di missione del MIMS che aveva identificato altre possibili soluzioni al Ponte a campata unica, sulla base di esperienze maturate dopo la prima valutazione e richiedeva una valutazione comparativa tra Collegamento stabile e Collegamento dinamico a seguito degli importanti investimenti in corso su materiale rotabile, navi, stazioni e approdi.

#### **Ciò non è stato effettuato**

Rilevante poi è il raffronto con il punto 5, che in origine prevedeva *Una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e se possibile compensare rilevanti effetti negativi del progetto sull'ambiente.*

Ad oggi il punto è il seguente :

*Una descrizione dei probabili effetti rilevanti sull'ambiente del progetto, dovuti, tra l'altro:*

- a) alla costruzione e all'esistenza del progetto, inclusi, ove pertinenti, i lavori di demolizione;*
- b) all'uso delle risorse naturali, in particolare del territorio, del suolo, delle risorse idriche e della biodiversità, tenendo conto per quanto possibile della disponibilità sostenibile di tali risorse;*
- c) all'emissione di inquinanti, rumori, vibrazioni, luce, calore, radiazioni, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento e recupero dei rifiuti;*
- d) ai rischi per la salute umana, il patrimonio culturale o l'ambiente (ad esempio in caso di incidenti o calamità);*
- e) al cumulo con gli effetti derivanti da altri progetti esistenti e/o approvati, tenendo conto di eventuali problemi ambientali esistenti, relativi ad aree di particolare importanza ambientale suscettibili di risentirne gli effetti o all'uso delle risorse naturali;*
- f) all'impatto del progetto sul clima (ad esempio natura ed entità delle emissioni di gas a effetto serra) e alla vulnerabilità del progetto al cambiamento climatico;*
- g) alle tecnologie e alle sostanze utilizzate.*

La descrizione dei possibili effetti significativi sui fattori specificati all'articolo 3, paragrafo 1 include sia effetti diretti che eventuali Effetti indiretti, secondari, cumulativi, transfrontalieri, a breve, medio e lungo termine, permanenti, temporanei, positivi e negativi del progetto. La descrizione deve tenere conto degli obiettivi di protezione dell'ambiente stabiliti a livello di Unione o degli Stati membri e pertinenti al progetto.

Nel SIA a pag. 45 si legge che: “ Nel progetto sono, altresì, comprese le opere di raccordo stradale e ferroviario sui versanti calabrese e siciliano, progettate per assicurare da un lato il collegamento del Ponte al nuovo tracciato dell’autostrada Salerno-Reggio Calabria e alla prevista linea ferroviaria AV/AC Napoli-Reggio Calabria, e dall’altro per assicurare il collegamento del Ponte alle tratte autostradali Messina-Catania e Messina-Palermo nonché alla prevista nuova stazione ferroviaria di Messina ”.

Il progetto, quindi, per compensare il sicuro impatto con alcuni benefici, cita alcune opere definite fondamentali ma nessuno di tali progetti previsti risponde al requisito né di approvato né tantomeno di esistente.

#### **Le opere di compensazione previste per la VInCA non sono state notificate alla UE.**

Al contempo non risulta che sia stato acquisito **il parere preventivo da parte dell’ Autorità di Bacino** per gli interventi che possono compromettere la Direttiva quadro 2000/60/CE.

Ulteriore violazione evidenziabile a seguito della variazione del punto 1) lettera d) è la mancata stima della quantità e della tipologia di rifiuti prodotti durante le fasi di costruzione e **di funzionamento** delle opere.

#### **Sul franco navigabile**

Risultano del tutto insoddisfacenti le risposte fornite da SDM agli interrogativi che sono stati sollevati sul c.d. **franco navigabile**. Tra tutte si citano qui le obiezioni formulate da Luigi Merlo, presidente di Federlogistica e responsabile delle relazioni istituzionali dl Gruppo Msc in Italia in un’intervista al quotidiano La Repubblica evidenziando che l’altezza massima prevista di 65 metri per il franco navigabile del nuovo ponte impedirebbe la navigazione ad alcune grandi navi, in particolare quelle “alte più di 68 metri”. A tali osservazioni la risposta fornita è stata che è assicurata un’ altezza minima di 65 mt al centro dell’impalcato, in presenza di traffico pesante.

A parte la considerazione che per assicurare il transito a navi con altezza maggiore bisognerebbe attendere l’assenza di traffico pesante (né treni, né mezzi di trasporto merci, né autobus), non sembra che tra i fattori considerati per stabilire l’altezza del ponte vi sia **l’abbassamento dovuto alla dilatazione termica**.

Le stime conosciute sul Ponte Verrazzano a New York, notevolmente più corto del Ponte, indicano che tale effetto porta ad un abbassamento di oltre tre metri nella corsia inferiore del ponte. A seguito di tale possibile effetto non valutato il Ponte interferirebbe con il traffico navale con effetti sui paesi UE come Spagna, Francia, Grecia e Malta, **che non risulta siano stati messi al corrente**.

#### **Sulla manutenzione dell’opera**

Non sono secondari gli effetti legati al fabbisogno finanziario per raggiungere il BEP economico. Non essendo stati forniti tali dati, in questo documento si procede per via deduttiva dall’analisi dei costi di pedaggi e dal volume dei traffici di ponti che per età avrebbero già dovuto ammortare il costo iniziale.

Il costo di manutenzione ordinaria è stato sviluppato ma non è credibile che per i primi 7 anni di vita il costo sia zero e che sia di soli 8 milioni dopo 30 anni, stimando i costi di gestione in 72 milioni.

Con un volume di 6 milioni l’anno di veicoli stimati e prendendo a paragone le cifre relative ai tre ponti (negli Stati Uniti) che sono stati presi in considerazione, il pedaggio per garantire una manutenzione sarebbe pari per raggiungere lo stesso valore a 39,20 euro senza quota d’ammortamento.

Nel caso in cui, invece, si mantenesse il transito attuale di autoveicoli, ovvero sia 1.794.627 mezzi anno , il pedaggio per garantire la manutenzione senza ammortamento sarebbe di 131,07 euro a mezzo.

In questo caso ci si chiede se sia praticabile tale cifra e quali altri interventi pubblici saranno richiesti a copertura.

Come rilevato, tra i contenuti obbligatori del Sia deve essere considerato l'impatto dell'eventuale demolizione dell'opera. Questa analisi non viene citata nella Sintesi non tecnica. Da parte di Sdm viene affermato che l'opera ha una durata di vita di 200 anni. Nella analisi costi benefici, invece, i tempi di vita considerati variano in relazione alle diverse parti del manufatto e sono notevolmente più bassi.

Osservazioni presentate da On. Anthony Emanuele Barbagallo