

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.

Il Sottoscritto Guido Signorino

in qualità di legale rappresentante della Associazione

Invece del ponte – Cittadini per lo sviluppo sostenibile dell'Area dello Stretto

PRESENTA

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

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato

ID: C.U.P. C41C23002750005 - Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

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 – Aspetti giuridici e procedurali

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 - rischio legato alla realizzabilità dell'opera in assenza di adeguate prove sui cavi

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Cfr. testo allegato nel file PDF: "Osservazioni VIA ponte Stretto ass. Invece del ponte"

Il Sottoscritto 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

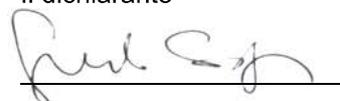
Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 – Documento in formato PDF: “Osservazioni VIA ponte Stretto ass. Invece del ponte”

MESSINA, 13/10/2024

Il dichiarante

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ferdinando', is written over a horizontal line.

INVECE DEL PONTE

CITTADINI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE DELL'AREA DELLO STRETTO DI MESSINA

VIA P. CASTELLI, 35 – 98123 MESSINA, ITALY (CF 97141850830)

MESSINA, 13/10/2024

Alla COMMISSIONE VIA – VAS

per l'aggiornamento e completamento
della procedura VIA sul progetto di
Collegamento stabile tra Sicilia e Calabria
(Ponte sullo Stretto di Messina).

Oggetto: ***Procedura di Impatto Ambientale*** (ID 11169) *esame Riscontri della Società Stretto di Messina s.p.a. ad Osservazioni del Pubblico ed integrazioni documentali richieste e prodotte in ordine al Progetto Definitivo Ponte sullo Stretto di Messina - Documentazione Integrativa ai sensi della Legge n. 58 del 26.05.2023: (i) Contributo giuridico a sostegno Osservazione 308 (Prof. Risitano) documento AMW3260 (questione indagini a fatica cavi portanti); (ii) Rilievi avverso RELAZIONE DI RISPOSTA ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DEL MASE documento AMW3252 prodotto dalla Società Stretto di Messina (questione scenari sismici, suolo e sottosuolo, sistemi di faglia attivi e capaci).*

L'odierno contributo giuridico prende le mosse dall'esame del documento AMW3260, laddove la Stretto di Messina s.p.a. replica all'osservazione n. 308 del Prof. Ing. Risitano, sulla questione "indagini a fatica sui cavi portanti" e del documento AMW3252, laddove la medesima società è stata chiamata dal MASE ad affrontare la questione degli scenari sismici e dei sistemi di faglia attivi e capaci.

Il tema che si vuole qui affrontare e sottoporre all'attenzione della Commissione è quello della idoneità delle risposte fornite dalla Stretto di Messina s.p.a. in merito ai due superiori argomenti e sul grado di approfondimento necessario al riguardo, già in fase di progettazione definitiva.

Infatti, anche a volere tralasciare, per il momento, la questione della legittimità e della certezza, o meno, delle fasi costruttive del Ponte sullo Stretto, della indeterminatezza sui costi e del rischio di incompiuta, già a livello di progettazione definitiva - cui si correla lo svolgimento dell'odierna procedura di impatto ambientale – occorre, comunque, fornire

risposta “certa” al quesito preliminare circa la fattibilità o meno del progetto (recte: dell’opera nel suo complesso), aspetto questo che prescinde dalla circostanza che il progetto sia stato aggiornato.

Non è questo, infatti, il momento in cui affrontare la questione della successiva progettazione esecutiva e se essa possa effettivamente essere sviluppata per fasi costruttive e se, ancora, al di là degli aspetti terminologici il c.d. decreto-legge infrastrutture n. 89/2024, convertito in legge n. 120/2024, non finisca piuttosto per volerne suddividere e frazionare l’esecuzione in lotti (non funzionali) e se ciò contrasti o meno con l’appalto unitario dell’opera “Ponte sullo Stretto” per come inizialmente previsto.

Ma procediamo per ordine.

A) La sottovalutazione, da parte del proponente, del tema riguardante le indagini a fatica dei cavi portanti è di una banalità disarmante.

Al di là delle acrobazie dialettiche utilizzate dalla Stretto di Messina s.p.a. nella risposta al MASE, resta il fatto, insuperabile, che lo stesso Progettista dell’opera aveva previsto (sin da progetto di massima) che andassero eseguite dette prove, e non appare affatto grave l’osservazione del prof. Risitano che richiama, ai fini della verifica di fattibilità, la necessità che vengano effettuate in sede di Progettazione Definitiva le dovute verifiche su elementi (c.d. provini) in scala reale e con l’impiego di una specifica macchina, che possa testare la resistenza a fatica dei quattro cavi principali che costituiscono *“i componenti strutturali più importanti di un ponte sospeso a campata unica”*, per cui dovrebbero effettuarsi sperimentazioni di difficilissima esecuzione e con esiti allo stato non pronosticabili.

C’è, semmai, da restare straniti del tentativo della Stretto di Messina s.p.a. di sottovalutare un tale profilo, che, al di là di ciò che ne pensi la predetta società, rileva, eccome, in termini di fattibilità dell’intera opera, non sussistendo fase progettuale o esecutiva che possa prescindere dalla predetta preliminare ed indefettibile concreta verifica.

D’altro canto, la risposta/controdeduzione fornita dal proponente non specifica quali dispositivi esistenti si vorrebbero impiegare per effettuare le necessarie prove, né appaiono verosimili le dimensioni dei macchinari di prova o i tempi di testing indicati in dette controdeduzioni, tanto più che, per espressa previsione del progettista dell’opera, le prove devono essere fatte in “scala reale”.

Mentre, l’asserzione del proponente circa la presunta possibilità di effettuare simulazioni di breve durata ed in laboratori di prova già esistenti è esposta con argomenti in alcun modo verificabili sulla base degli atti e, quindi, meramente assertivi, come tali privi di alcun valore scientifico.

In definitiva, risulta assolutamente illogico, irragionevole, e scientificamente inammissibile, che per un'opera dalle caratteristiche come quella in oggetto si possa anche soltanto lontanamente immaginare – in sede di progettazione definitiva – di prescindere dalla conoscenza delle caratteristiche di resistenza meccanica dei cavi portanti e dalle indispensabili prove di resistenza al riguardo, risultando piuttosto evidente che Webuild e Stretto di Messina s.p.a tendono a volersi sottrarre ad un tale indefettibile incombenza, in mancanza del quale non si fa certamente torto a nessuno nel sostenere che non risulta verificata la “fattibilità” dell'opera Ponte sullo Stretto.

Orbene, è assolutamente intollerabile che si possa immaginare che per una mega opera, come quella che ci occupa, mai costruita prima, tanto più nelle particolari condizioni date dello Stretto di Messina, si possa pensare di liquidare la questione “cavi portanti” con delle mere ed insufficienti controdeduzioni cartolari, come quelle fornite dalla Stretto di Messina s.p.a. sull'osservazione n. 308 presentata dal prof. Risitano.

Piuttosto, la lacunosa ed inverosimile risposta fornita dal proponente pone in evidenza la palese inosservanza da parte dello stesso proponente delle previsioni del Progetto preliminare, prima, e del Progetto definitivo, ora, che con specifico riguardo alla procedura di VIA in corso di svolgimento deve consegnare all'Autorità procedente e, quindi, alla competente Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto, un elaborato, in linea con i contenuti e previsioni del livello di progettazione raggiunta (definitiva), che consenta a detta Commissione l'effettivo svolgimento delle sue prerogative e pertinenti valutazioni proprie della fase in itinere.

Insomma, **risulta indispensabile** prima di procedere all'approvazione del Progetto Definitivo ed anzi, ancor prima dell'espressione del parere di competenza su tale Progetto Definitivo da parte della ridetta Commissione Tecnica, **effettuare le dovute propedeutiche verifiche, test e prove; a meno di non voler illegittimamente rinviare alla successiva fase della progettazione esecutiva un tale indefettibile e preliminare esame e così, però, svuotare di effettivo contenuto la stessa procedura di VIA su elementi essenziali (che siano le selle, i cavi, l'impalcato o altro) sottoposti alla sua valutazione, che non verrebbero esaminati.**

Allo stadio e livello progettuale (definitivo) in cui si è giunti ed in funzione delle richieste avanzate dalla Commissione Tecnica, non è sufficiente, infatti, disquisire e controdedurre – così come fa la Stretto di Messina s.p.a. - su come e se vadano effettuate le prove di verifica su elementi portanti dell'opera (che ovviamente vanno effettuate), ma, **piuttosto, devono essere concretamente ed effettivamente effettuate dette prove, i cui risultati soltanto potranno fornire alla Commissione Tecnica, prima, ed al MASE, poi, nonché al CIPES i necessari riscontri tecnico/scientifici su cui effettuare le**

proprie valutazioni di competenza e prendere le proprie consapevoli determinazioni sull'approvazione o meno del progetto.

B) L'altra questione da esaminare riguarda la Relazione di risposta degli scenari sismici e dei sistemi di faglia attivi e capaci, fornita da Stretto di Messina s.p.a. con documento del 6.9.2024 AMW3252.

Per quanto risulta dalle "Premesse" di detta Relazione con la stessa il proponente ha inteso fornire riscontro alle richieste di integrazioni del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica trasmesse con nota prot. 4899 del 15.04.2024, fornendo risposta ad ogni singola richiesta di integrazioni; in particolare affermandosi che *"Tale relazione è pertanto corredata da una **nuova versione del SIA da intendersi sostitutiva di quella originariamente inoltrata all'Autorità nonché di ulteriori documenti progettuali relativi a temi specifici approfonditi in esito alle richieste di integrazione**"*.

Due sono, quindi, le questioni da attenzionare, ai fini della valutazione da parte della competente Commissione Tecnica ed approvazione del Progetto definitivo:

- a) la dichiarata produzione di una nuova versione del SIA, differente ed integralmente sostitutiva di quella precedentemente presentata all'Autorità;
- b) i temi che sarebbero stati approfonditi, in esito alle richieste di integrazione formulate dal MASE, e soprattutto la sufficienza di un tale approfondimento in considerazione del livello di progettazione definitiva raggiunto e della finalità per la quale detti approfondimenti sono stati richiesti dal MASE.

La indicata Relazione riepiloga i macro-temi esaminati, e per quel che qui interessa evidenziare, si prendono in considerazione:

- (i) Maremoto e scenari sismici.
- (ii) Suolo e Sottosuolo

In riferimento al **punto (i) maremoto e scenari sismici** si sostiene che sarebbe stato presentato uno studio specialistico i cui risultati dimostrerebbero *"che il ponte non altera gli effetti di un potenziale **maremoto**, nella VINCA e nel SLA è stato evidenziato come non ci sono correlazioni tra il ponte e la presenza degli habitat marini"*, anche se a parere di chi scrive la risposta avrebbe dovuto riguardare, al contrario, semmai gli effetti che un potenziale maremoto potrebbe provocare sul Ponte (essendo stata piuttosto ammesso - cfr. pag. 112 punto 2 doc. AMW3252 - che per quanto riguarda l'Opera di Attraversamento sussiste la possibilità di onde che investano le fondazioni delle torri e la Struttura Terminale siciliana, affermandosi poi solo genericamente che queste non potrebbero avere effetti significativi a fronte delle dimensioni delle stesse).

Mentre, per quanto riguarda gli **scenari sismici**, sarebbero state commissionate “*una serie di attività a università italiane... , al fine di produrre una valutazione aggiornata della pericolosità sismica del progetto*” e si afferma che “*L’attività si sviluppa in tre fasi, di cui la prima (analisi di pericolosità classica e avanzata basata su modelli a zone sismogenetiche e/o a griglia) è stata già conclusa e ha portato alla predisposizione delle informazioni di base per la rivalutazione degli scenari di rischio sismico dell’opera nelle fasi di costruzione e operativa delle opere*”.

Il che val quanto dire che **sotto il profilo degli scenari e pericolosità sismica del progetto definitivo “Ponte sullo Stretto” non è stato svolto alcun approfondimento specifico** ma, per come candidamente ammesso dal proponente, si sarebbe proceduto soltanto ad una prima fase di raccolta di “informazioni di base”, rimandando la rivalutazione degli scenari di rischio dell’opera – neppure alla fase di progettazione esecutiva (il che sarebbe stato comunque illegittimo) – addirittura alle fasi di costruzione e operativa dell’opera.

Stando così le cose, non è chi non veda come non sia stato svolto alcuno specifico approfondimento e non si riesce proprio a comprendere sulla base di quali reali e concrete cognizioni scientifiche si possa affermare, poi, in detta Relazione che “*Dal punto di vista del rischio da terremoto, già il completamento della prima fase (delle tre che compongono l’aggiornamento sugli scenari sismici) permette di affermare che le azioni utilizzate nel progetto definitivo sono generalmente cautelative rispetto a quanto valutato allo stato delle conoscenze attuali, per cui rimangono maggioranti del rischio i valori utilizzati per sviluppare il Progetto Definitivo*”, e sulla base di quale approfondimento (che non risulta concretamente effettuato, se rapportato all’importanza ed imponenza del progetto dell’opera) si pretenderebbe di poter conseguire l’obiettivo di superare in maniera esaustiva la presente fase istruttoria da parte della competente Commissione Tecnica.

In merito al **punto (ii) suolo e sottosuolo** il proponente afferma, invece, che l’aggiornamento della documentazione geologica e geomorfologica avrebbe riguardato, tra l’altro:

4. lo studio geologico-strutturale dell’area, gli studi di microzonazione sismica e gli effetti di sito;

5. i sistemi di faglia attivi e capaci.

A tal proposito si specifica, poi, nella ridetta Relazione, che il punto 4 attiene alla microzonazione sismica di 1° livello dei tre territori comunali interessati (Villa San Giovanni, Campo Calabro, Messina), con produzione di elaborato che sovrappone le carte di MS alle opere di progetto; mentre il punto 5 tratta dei sistemi di faglie attive e capaci presenti nell’area e si sostiene che la stessa esistenza di dette faglie sarebbe controversa, né vi sarebbero notizie certe per poterle caratterizzare o localizzare, giungendo finanche

solo ad ipotizzarne – e quindi a metterne in dubbio - l'esistenza, mentre non si esclude che il ripetersi dell'evento terremoto del 1908 (che interessò proprio lo Stretto di Messina) darebbe luogo a spostamenti tra i due piloni, sia come quota che come distanza (cfr. pagg. 25 e 26 doc. AMW3252).

Orbene, anche sotto tale profilo **emerge come non sia stato svolto alcun concreto approfondimento dei temi richiesti dal MASE.**

Invero, nella progettazione di nuove opere o di interventi su opere esistenti, gli studi di Microzonazione Sismica evidenziano la presenza di una possibile amplificazione dello scuotimento legata alle caratteristiche litostratigrafiche e morfologiche dell'area e di fenomeni di instabilità e deformazione permanente attivati dal sisma.

Gli studi di Microzonazione Sismica, quindi, possono offrire elementi conoscitivi utili per la progettazione delle opere.

La Microzonazione Sismica (MS) si propone l'obiettivo, infatti, di definire la pericolosità sismica locale attraverso l'individuazione di zone o porzioni di territorio caratterizzate da un comportamento sismico omogeneo (MOPS).

Nello specifico la MS individua e caratterizza:

- le zone stabili (ZS), ove il moto sismico non viene modificato rispetto a quello atteso in condizioni ideali di roccia rigida e pianeggiante, e gli scuotimenti attesi sono equivalenti a quelli forniti dagli studi di pericolosità sismica di base;
- le zone suscettibili di amplificazione sismica (ZSA) in cui il moto sismico viene modificato rispetto a quello atteso in condizioni ideali di roccia rigida e pianeggiante, a causa delle caratteristiche litostratigrafiche e/o morfologiche locali.
- le zone suscettibili di instabilità (ZI) in cui sono presenti o si possono ipotizzare attivazioni di casi di deformazione permanente del territorio indotti o innescati dal sisma (instabilità di versante, liquefazioni, **fagliazione superficiale**, cedimenti differenziali, ecc.).

In buona sostanza, **lo studio di Microzonazione Sismica** è uno strumento conoscitivo dalle diverse potenzialità, differente in funzione del livello di approfondimento che si vuole raggiungere:

- **il livello 1** (che è quello a cui si sarebbe fermata l'indagine della Stretto di Messina s.p.a.) è un livello propedeutico e qualitativo ai veri e propri studi di MS, in quanto consiste in una raccolta di dati preesistenti, elaborati per suddividere il territorio in microzone qualitativamente omogenee;
- **il livello 2** introduce l'elemento quantitativo associato alle zone omogenee, utilizzando ulteriori e mirate indagini, ove necessarie, e definisce una vera carta di MS;
- **il livello 3** restituisce una carta di MS con approfondimenti su tematiche o aree particolari.

Giova aggiungere che le modalità tecniche di esecuzione e di applicazione della MS sul territorio italiano sono definite, com'è noto, dagli “**Indirizzi e Criteri per la Microzonazione Sismica**” (ICMS), approvati dal Dipartimento della Protezione Civile e dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome (Gruppo di lavoro MS, 2008).

Ciò che emerge, quindi, nel caso che ci occupa è che lo studio di Microzonazione sismica che sarebbe stato commissionato dalla Stretto di Messina s.p.a – fermatosi al 1° livello - non ha raggiunto alcun effettivo livello di approfondimento indispensabile per consentire alla Commissione Tecnica di svolgere le proprie valutazioni.

Parimenti deve dirsi per quanto riguarda lo **studio e la disciplina sull'area interessata da Faglie Attive e Capaci (FAC)**, dove la disciplina di riferimento si rinviene nelle **Linee guida per la gestione del territorio in aree interessate da Faglie Attive e Capaci (FAC)** - Commissione tecnica per la microzonazione sismica, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome – Dipartimento della Protezione Civile, Roma 2015.

Orbene, in accordo con i predetti ICMS (Gruppo di Lavoro MS, 2008) è considerata attiva una faglia che si sia attivata almeno una volta negli ultimi 40.000 anni, ed è considerata capace una faglia attiva che raggiunge la superficie topografica, producendo una frattura-dislocazione del terreno.

Stando così le cose **non si riesce, quindi, a comprendere come nella Relazione del 6.9.2024 della Stretto di Messina s.p.a. si sia potuto affermare che la stessa esistenza delle faglie nell'area in questione sarebbe controversa, né vi sarebbero notizie certe per poterle caratterizzare o localizzare**, visto che a tal proposito esiste l'**Inventario delle faglie attive del progetto ITHACA (ITaly HAZard from CAPable faults)**. Fonte: ITHACA Working Group (2019). ITHACA (ITaly HAZard from CAPable faulting), A database of active capable faults of the Italian territory. Version December



- Faglie sismogenetiche attive e capaci nell'areale interessato -

Dal database si evince come nell'areale investigato e aree limitrofe si hanno numerosissime faglie attive e capaci della cui esistenza non v'è motivo di dubitare: Curcuraci-Larderia, Curcuraci-Larderia 01, faglie da Capo Peloro sino alla falce dello stretto di Messina, e faglie lungo la sponda Calabria (Cannitello, Pezzo, Acciarello, ecc.).

Per completezza giova soltanto aggiungere che la letteratura a cui fa riferimento il Catalogo ITHACA per la definizione di faglia capace è rappresentata dalle Guide tecniche IAEA, compilate per la caratterizzazione di siti destinati ad ospitare impianti ad alto rischio (centrali nucleari, depositi di scorie nucleari), ed offrono uno schema metodologico applicabile al siting di qualunque struttura ingegneristica.

Detto ciò, si deve osservare che il MASE, con l'imposizione di prescrizioni aveva preteso da parte del proponente l'effettuazione e/o l'approfondimento di studi che avrebbero dovuto invece essere presentati ex ante ai fini dell'ottenimento della VIA e non semplicemente verificati ex post.

Stando così le cose ed avuto riguardo ai mancati approfondimenti dei temi sopra indicati non è dato neppure immaginare come la Commissione VIA potrebbe mai considerare verificata la compatibilità ambientale dell'opera, tanto

più che la sostanziale variazione apportata al SIA da parte della stessa Società proponente determina la sostanziale regressione del procedimento in itinere.

Infatti, ai sensi dell'art. 185, co. 5, d.lgs. n. 163/2006, *“Qualora il progetto definitivo sia diverso da quello preliminare, la commissione riferisce al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio il quale, ove ritenga, previa valutazione della commissione stessa, che la differenza tra il progetto preliminare e quello definitivo comporti una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, dispone, nei trenta giorni dalla comunicazione fatta dal soggetto aggiudicatore, concessionario o contraente generale, **l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso, anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati.** L'aggiornamento dello studio di impatto ambientale può riguardare la sola parte di progetto interessato alla variazione”*.

Orbene, anche a voler prescindere, per un momento, dal fatto che **le imposte prescrizioni avrebbero preteso l'effettuazione e/o approfondimento di studi che la Società Stretto di Messina s.p.a. avrebbe dovuto fornire ex ante al MASE per le sue valutazioni, e che come visto non ha effettuato**, nondimeno risulterebbe autonomamente dirimente il fatto che **la medesima Società ha ritenuto** (e ciò per l'evidente rilevanza ed incidenza delle prescrizioni, che rendevano lo Studio, precedentemente presentato a corredo del progetto, non più idoneo) **di dover presentare un nuovo Studio di Impatto Ambientale integralmente sostitutivo del precedente** (sul quale si erano svolte ed in riferimento al quale erano state calibrate le osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati), **circostanza questa (aggiornamento del SIA) che, quantunque autonomamente proveniente dal proponente, parimenti determinerebbe la necessità della sua nuova pubblicazione e di riapertura della fase delle osservazioni al riguardo.**

Nel caso di specie, quindi, la Commissione Tecnica non potrebbe giammai esprimere parere di compatibilità ed una eventuale determinazione in tal senso denoterebbe notevole perplessità.

Da un lato, infatti, avuto riguardo alle deduzioni del proponente, essa non ha ricevuto minimamente, in riferimento agli aspetti sopra evidenziati, i richiesti approfondimenti; dall'altro la Società ha ritenuto necessario modificare (recte: sostituire) integralmente il SIA affermando genericamente che quanto prodotto non modifica il progetto presentato, il che mal si coniuga con l'affermata mancanza di sostanziale modifica del progetto oggetto di VIA, tanto più in considerazione delle numerosissime richieste di approfondimento dello studio di impatto ambientale per la necessaria valutazione delle interferenze con le componenti ambientali da parte della ridetta Commissione, al contempo rinviando, detta Società, l'effettuazione dei richiesti approfondimenti alla fase esecutiva; circostanze queste

che escludono che possa essere verificata ex ante in concreto la compatibilità ambientale del progetto.

Per tale via, ove venisse dichiarata una tale compatibilità ed il progetto definitivo venisse approvato, si verificherebbe un sostanziale svuotamento del giudizio di compatibilità ambientale che costituisce, secondo principi giurisprudenziali consolidati, il limite delle prescrizioni (cfr. Cons. St., IV, 14.2.2023, n. 1555). Ritenere, infatti, positivamente accertata la compatibilità ambientale a condizione che le risposte ed approfondimenti richiesti vengano effettuati ex post e senza riaprire, mediante sua pubblicazione, la fase di confronto con le osservazioni degli interessati sul nuovo SIA presentato dalla Società si risolverebbe in un mero sofisma che sottenderebbe, in realtà, la manifesta assenza di un giudizio consapevolmente espresso.

Consegue, da quanto sopra detto, l'assoluta impossibilità di approvazione del Progetto Definitivo del Ponte sullo Stretto di Messina ed ancor prima di espressione di qualsivoglia favorevole presupposto parere della CTVIA circa la compatibilità ambientale del progetto medesimo, che se favorevolmente reso risulterebbe certamente illegittimo perché reso in assenza di adeguata istruttoria, sui punti oggetto di richiesto approfondimento, e mancando comunque, a seguito della presentazione del nuovo SIA da parte della Società, gli adempimenti previsti dall'art. 185, co. 5, d.lgs. n. 163/2006 (cfr. in termini, per l'annullamento degli atti con i quali si era rimandata ex post la valutazione istruttoria preliminare degli elementi concernenti la compatibilità ambientale dell'opera, **TAR Lazio, Roma – Sezione Terza n. 1536/2024 del 24.7.2024**).

Tanto basta, per il momento, per poter sostenere che il Progetto Definitivo del Ponte sullo Stretto di Messina non possa favorevolmente superare il giudizio di compatibilità ambientale da parte della CTVIA e non possa quindi essere in alcun modo approvato dalla competente Autorità.

Il Presidente dell'Associazione

Prof. Guido Signorino

