

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.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a VINCENTO MUSOLINO per P.D. VICA SC.
 (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** al

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

(Barrare la casella di interesse)

ID: CODICE PROCEDURA VIA: 11169;
P.U.P. C41C23002750005. COLLEGE ATTINOSTABILE
TRACIA SIPIA E LA PACABRIA

(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):

- 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 SOCIALI E POLITICI

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è 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

SI ALLEGA AL PRESENTE MODULO IL TESTO
DELL' OSSERVAZIONE, 13 PAGINE, RELATIVO
AL PERICOLO DEL PARCO NATURALISTICO DI
VILLA SAN GIOVANNI (RE)
MODULO TRASMESSO DA SEGRETARIO DEL PERICOLO
VINCENTO MUSOLINO.

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).

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

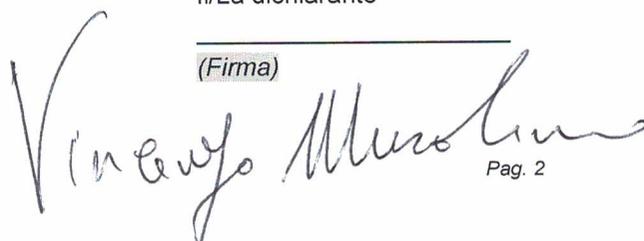
Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - TESTO DELLE OSSERVAZIONI (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente e unicamente in formato PDF)

Luogo e data REGGIO EMILIA, 07/10/2019
(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

(Firma)





1

CIRCOLO PARTITO DEMOCRATICO VILLA SAN GIOVANNI

C.U.P. C41C23002750005.

**COLLEGAMENTO STABILE TRA LA SICILIA E LA CALABRIA
OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI DOCUMENTALI PRODOTTE DALLA SOCIETA'
STRETTO DI MESSINA S.P.A, NEL CONTESTO DELLE PROCEDURE:
V.A.S., V.I.A., AUTORIZZAZIONE INTEGRALE AMBIENTALE**

ASPETTI DI CARATTERE GENERALE, CRITICITA' SOCIALI, DANNI AMBIENTALI, GLI EFFETTI DELLA MALA POLITICA

Le integrazioni progettuali e le precisazioni fornite dalla Società Stretto di Messina S.p.a., sulla base delle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente, confermano l'inadeguatezza del Progetto politico denominato "Ponte sullo Stretto" e i limiti intrinseci ad una procedura raffazzonata, eredità dei precedenti tentativi politici dell'era berlusconiana.

Non c'è nulla di davvero risolutivo nella produzione della Società committente, si apprezza, infatti, un continuo rimando ad altri elaborati e a precedenti pubblicazioni che consentono, retoricamente, di non affrontare le singole tematiche nel merito ma di rinviarle ad altro, al già detto, al già precisato.

È un tentativo mal riuscito per tentare di aggirare l'evidenza delle carenze tecniche e l'assenza di elaborati indispensabili per valutare tangibilmente l'impatto ambientale, sociale, politico, di un'opera "faraonica" che si caratterizza ormai per una certezza che è patrimonio di tutti gli attori coinvolti in buona fede:

"È UN'OPERA INUTILE PER IL TERRITORIO"

Tutto ciò è necessario evidenziarlo anche in un contesto di valutazioni ambientali:

come si fa, infatti, a pronunciarsi sulla fattibilità e sulla sostenibilità di un "Ponte" che non unisce, che non serve le Comunità, che non è richiesto dalla Popolazione, che esprime interessi esogeni alle due Sponde dello Stretto?

Come si fa a mantenere un profilo squisitamente tecnico – anche a fronte dei limiti di un progetto "definitivo" appena abbozzato e di un futuribile progetto esecutivo cui è demandata la risoluzione



2

di tutte le criticità – di fronte alla certa devastazione di una Città – Villa San Giovanni e di un Quartiere come Torre Faro?

In queste condizioni “l’Ambiente” più importante da tutelare è quello riferito alle donne e agli uomini che “vivono” e che fanno vivere le proprie Comunità, e così la questione tecnica diviene immediatamente questione sociale, di sopravvivenza:

il “Ponte” è estraneo allo Stretto, la cui unicità storico/spirituale/culturale è tutta fondata sull’attraversamento dinamico, sulla conurbazione millenaria, sulla commistione quotidiana di vite, di storie, di commerci, di professioni, di studi, e non sul tentativo di un “salto nel vuoto” – ad un’unica campata – che ha l’obiettivo dichiarato di bypassare Reggio, Villa, Messina e di appagare “appetiti” non meglio precisati di soggetti che nulla hanno a che fare con l’esigenza di unire la Sicilia e la Calabria.

Le ragioni “politiche” ed economiche di questo progetto stanno tutte nel Nord Italia, nell’ambito dell’offerta politica e della propaganda elettorale di una precisa forza politica:

la Lega Nord di Matteo Salvini, del Ministro delle Infrastrutture che, in questo caso, esprime chiaramente un “conflitto di interessi” preciso:

tra la funzione pubblica svolta come membro del Governo e l’interesse di parte proprio del “capo partito”.

E ad essere sotto attacco non è solo il “Territorio” delle due Sponde - vittima dell’ancoraggio (o, meglio, dell’arrembaggio) dei Pontisti, del “cantiere eterno” che sfregerà le due Città, degli espropri che allontaneranno la gente dalle proprie case, delle interferenze enormi tra i lavori mastodontici e il “vivere civile” che produrrà lo spopolamento di Villa e di Torre Faro –; ad essere sotto attacco è anche lo Stretto in sé, il suo destino di circolazione e passaggio, di “Via” prediletta per commerci e trasporti veloci, efficienti.

Negli ultimi mesi, infatti, il Circolo Pd di Villa San Giovanni, ha avuto importanti interlocuzioni con lo stesso Ministero dei Trasporti e con Società MSC, e le valutazioni sui risultati di queste interlocuzioni sono, per noi, precise e inquietanti:

il “franco navigabile” previsto nel progetto “Ponte sullo Stretto” non è sufficiente: molte navi porta container attualmente in navigazione e molte navi turistiche non potranno passarci sotto.



3

Il problema, va precisato, non riguarda solo il fenomeno del “gigantismo navale” proprio delle navi in costruzione in tutto il Mondo che superano gli ottanta metri di altezza, ma riguarda le navi attuali, il commercio e il turismo in essere:

le navi non passeranno con un franco navigabile programmato di 65 metri. A questa altezza va aggiunto un ulteriore margine per compensare l'oscillazione verticale del Ponte e l'eventuale moto ondosso. Non conta nulla - è una presa in giro! - dire che il franco navigabile diventa di 70 metri quando non ci passa su nessuno, quando è scarico, quando è chiuso.

Noi non abbiamo a che fare con un Ponte in astratto, con il “fantasma del Ponte”, ma con un'Opera che sta andando in appalto e che viene costruita per ospitare il transito, a pieno carico, di automobili, di TIR, di veicoli pesanti di ogni sorta e, soprattutto, di Treni!

La vittima designata di questo vero e proprio “MURO” che stanno costruendo sullo Stretto è il Porto di Gioia Tauro, a vantaggio di chi?

Quanto detto basterebbe a cassare definitivamente ogni follia inerente questa procedura farlocca e pericolosissima.

A tutto ciò, ovviamente, si aggiungono tutte le criticità specificatamente ambientali documentate dal “MASE” che le “integrazioni” della Società committente non hanno per nulla affrontato:

rimandano tutto a dopo, al domani, al progetto esecutivo, agli interventi dell'appaltatore “in itinere”, alla risoluzione estemporanea dei problemi emergenti, ad un “praticismo” tragi-comico che sembra dar corpo al vizio più odioso di un certo spirito italico che immaginavamo ormai superato definitivamente, consegnato alle barzellette:

quel “faso tuto mi” che - lungi dall'essere espressione di coraggiosa intraprendenza - negli intenti di Salvini e della Lega Nord sta diventando l'emblema del fallimento conclamato di un'operazione improvvisata, priva di studi seri e di valutazioni ponderate, indifferente alle esigenze dei territori, allergica al dibattito pubblico, che sta per “regalare” a Villa San Giovanni un provvedimento di “sfratto”, un ordine preciso:

abbandonate le vostre case o rassegnatevi a respirare polveri sottili e inquinanti, dimenticate ogni speranza di sviluppo vero e sostenibile.

Ed infatti, anche ogni valutazione seria sull'impatto sanitario, di igiene pubblica, sulla salute dei cittadini, è assente dai progetti e dagli elaborati fin qui prodotti; anche questo aspetto è rinviato a dopo l'apertura dei cantieri:



4

si studieranno gli effetti nefasti di un cantiere così grande - impiantato all'interno di aree così densamente popolate - solo a cose fatte, a danni prodotti, a malattie respiratorie emerse ... magari dopo le prime morti.

Un ultimo aspetto va segnalato:

abbiamo evidenziato - nelle osservazioni iniziali prodotte nel contesto della procedura VIA/VAS - come i cittadini siano stati presi in giro anche da un punto di vista economico e risarcitorio, nel contesto di una procedura ablatoria - quella espropriativa - che sta lasciando in braghe di tela tanti villesi e messinesi che hanno visto svalutare il proprio patrimonio immobiliare da un giorno all'altro; patrimonio che non possono cedere, oggetto - già dal 2023 - di precisi e reiterati vincoli preordinati all'esproprio.

Abbiamo chiesto conto alla Società committente; abbiamo chiesto conto degli indennizzi previsti dalla normativa per questi "vincoli" apposti sulle abitazioni dei villesi e dei messinesi, abbiamo chiesto conto dei soldi versati, dei risarcimenti prodotti.

Bene, nelle risposte alle osservazioni, la Società committente, come di prassi, non fornisce dati e si limita a dire che gli espropri saranno indennizzati - sempre domani, sempre dopo - secondo le disposizioni di legge.

Nulla ci dicono del diritto pieno dei proprietari - già ora, già prima della dichiarazione di pubblica utilità dell'Opera - di ottenere gli indennizzi normativamente previsti per il deprezzamento subito, per un vincolo operativo da tempo che blocca le compravendite, che trasforma la casa familiare, la residenza, la culla degli affetti, il progetto di una vita, in un ammasso di mattoni inutile destinato ad essere demolito, magari per far posto ad un assurdo e astratto "giardino verde", come una "macchia colorata" posta nelle vecchie e polverose carte di un "finto" Progetto, buona per "compensare" - sotto i piloni del Ponte - la distruzione di una Comunità.

Si ripropongono di seguito, semplificate, tutte le analisi già prodotte contro questa "follia" voluta dal SI IDEOLOGICO, augurandoci che il Ministero dell'Ambiente sappia fermare questo treno in corsa senza guida, né conducente valido, che sta per schiantarsi sul futuro della Calabria, della Sicilia, cui - per Decreto del Potere - deve bastare il "Ponte", solo l'incubo del "Ponte"

Non basta essere solo preoccupati o, di contro, affidarsi al "pensiero magico" e sperare nella fine spontanea dell'incubo.

Come innanzi ad abitanti di una terra "minore", di conquista, chi ha voluto questa ennesima accelerazione sul "Ponte" spaccia "perline colorate" in cambio della cessione di cittadinanza e diritti.

4





5

Ci offrono quello che già ci tocca, presentandolo come un dono.

Ai cittadini dello Stretto, quindi, deve bastare il Ponte, solo il Ponte; dal Ponte scaturiranno tutte le cose buone. Non solo "Grande Opera", quindi, ma panacea per tutti i mali.

Ci serve quest' approccio? È giusto? O aggiunge ambiguità a confusione?

Il "Ponte", la sottrazione dei Fondi di Coesione e Sviluppo, la legge sul Regionalismo Differenziato e sui "soldi delle tasse al Nord" sono tutti aspetti legati; tasselli di un mosaico tragico e doloroso.

Proprio per questo il Fondo di Coesione e Sviluppo (FCS) per Calabria e Sicilia è stato impropriamente utilizzato al fine di finanziare il "Ponte sullo Stretto", questa Grande Opera "feticcio".

Neutralità, terzietà, tatticismi, ambiguità linguistiche, atteggiamenti mutevoli, sono da respingere, non aiutano la nostra gente.

Siamo impegnati per un "NO corale", complesso, competente, di prospettiva.

Dopo gli ultimi avvenimenti non ci sono più scuse.

I documenti e i pareri raccolti dalla stessa Società Stretto di Messina, e dal Ministero dell'Ambiente, lo confermano: il progetto è lacunoso, mancano gli studi aggiornati, l'incertezza regna sovrana.

Non è giusto ascoltare la narrazione farlocca dei "padroni del vapore", è necessario reagire al sostanziale commissariamento dello Stretto.

Il giudizio storico sui tristi eventi dell'accelerazione attuale sul "Ponte" discriminerà tra coraggiosi, pavidì e simulatori.

A ciascuno il suo!

Il comitato scientifico della Società Stretto di Messina, il 29 gennaio u.s., ha espresso il proprio parere sul progetto definitivo del 2011 aggiornato (?) per il collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.

Il parere è "positivo" fatte salve una serie di considerazioni, osservazioni e raccomandazioni riassunte in 68 punti del documento.

In altri termini, si tratta di un parere subordinato che vincola il progettista a una serie di adempimenti per la stesura del progetto esecutivo. Non è un parere semplicemente "positivo", dunque, ma è un giudizio sottoposto a precise condizioni.

Il progetto ha pertanto svelato definitivamente tutte le sue carenze strutturali, i dubbi sulla sua fattibilità, i rischi enormi che comporterebbe la costruzione del "Ponte" e che potrebbe trasformare tutta la procedura nel più grande e tragico fallimento ingegneristico della storia.

Nel documento si evidenzia l'inadeguatezza delle regole di progettazione adottate ed inoltre mancano, per l'impalcato e i piloni, le prove esaustive di resistenza ai terremoti e ai fenomeni atmosferici estremi in rapporto alle tecniche di assemblamento previsti.

Particolarmente preoccupanti sono i rilievi sull'idoneità dei materiali che, invece, andrebbe aggiornata sulla base dell'evoluzione tecnologica e approfondita in rapporto alle sollecitazioni del duplice esercizio ferroviario e stradale.

5

u



6

Si sottolineano, poi, le carenze in tema di compatibilità e sostenibilità ambientali secondo i parametri assunti dall'Unione Europea.

Alla luce del parere prodotto appare evidente, dunque, che gli annunci fatti dall'attuale governo sull'imminente cantierizzazione dell'opera sono per lo meno affrettati e indicano mancanza di rispetto nei riguardi delle comunità coinvolte.

È lo stesso Comitato Scientifico della Società Stretto di Messina - va ribadito - a certificarlo in un parere che, nello specifico, individua i limiti della "relazione di aggiornamento al progetto definitivo" prodotta da WeBuild.

È intervenuta, inoltre, la Commissione VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente a denunciare le evidenti carenze del Progetto trasmesso per ottenere la Valutazione di Impatto Ambientale, e a chiedere sostanzialmente di riscriverlo.

Le Osservazioni del Partito Democratico sulla procedura Via/Vas sono state inviate al Ministero dell'Ambiente che le ha rese pubbliche, pubblicandole on line.

Entriamo allora ancora un po' nello specifico, indicando solo alcune delle criticità, solo alcuni degli errori emersi e ormai da tutti - o quasi - segnalati:

- 1. il progetto "aggiornato" (?) manca di studi essenziali per la realizzazione dell'opera;*
- 2. si auspica l'utilizzo di acciai differenti da quelli previsti;*
- 3. si censura la carenza di garanzie circa componenti essenziali;*
- 4. si chiarisce che non sono stati usati modelli affidabili per la gestione degli effetti delle turbolenze del vento;*
- 5. non sono stati approfonditi con cura gli studi sismici;*
- 6. non sono stati studiati opportunamente gli effetti potenziali di un maremoto (e se arrivasse nelle fasi di cantiere?).*

Tutto ciò cosa vuol dire?

Vuol dire che "scientificamente" il progetto "aggiornato" ha meritato la sonora bocciatura che ha avuto, va rifatto totalmente prima di giungere al progetto esecutivo.

Villa SG e Messina non meritano studi, valutazioni, interventi, analisi, attenzioni, precauzioni, specifiche e tarate specificamente sui nostri luoghi?

E se questa opacità dovesse continuare?

Se le prescrizioni per la Valutazione di Impatto Ambientale fossero nuovamente disattese? Cosa dovremo aspettarci?

Si affermerà un chiaro NO di tutela e di protezione di territori così fragili e preziosi?

È il tempo - PER TUTTI - dell'impegno e del coraggio, il tempo della verità e non della retorica.

È il tempo del diritto alla conoscenza, della precauzione, dell'attenzione contro i passi falsi, contro l'ottundimento programmato:

6



7

Abbiamo il diritto alla verità e i politici coinvolti, a tutti i livelli, hanno il dovere della "complessità", hanno il compito di affrontare tutti i nodi e, possibilmente, di scioglierli senza recidere di netto il "nodo gordiano" abbandonando i territori, senza protezione, lungo il crinale di un buco nero fatto di interventi per "mitigazione del danno", di opere sulle "interferenze" del Ponte, di false compensazioni di fronte ad una realtà evidente:

Villa SG e Messina saranno stravolte da un attraversamento stabile che non unisce, che divide.

Per quanto sopra espresso, appare evidente il fallimento di qualsiasi atteggiamento finto istituzionale teso a rivendicare collaborazione con il Ministero guidato dall'On. Salvini e con la Società Stretto di Messina guidata dall'a.d. Pietro Ciucci che, è evidente, hanno preteso "terzietà" solo per non avere intoppi nelle procedure attuate in spregio di un reale coinvolgimento dei territori interessati.

È ormai chiaro a tutti – per noi era chiaro fin dall'inizio dell'accelerazione sull'Opera – che si sta compiendo un grande inganno a carico della Città di Villa.

Lo ribadiamo, Non c'è un vero progetto, non c'è un'idea di sviluppo, ci sono solo esigenze elettorali della Lega Nord.

Villa, Messina e lo Stretto sono svendute per interessi di bottega.

Il consenso elettorale estorto con una narrazione semplicistica e disinformata, vale più del futuro dei villesi, dei messinesi, dei reggini e tutta la procedura posta in essere condurrà, inoltre, all'affossamento delle speranze di rilancio del Porto di Gioia Tauro.

Non si sta lavorando, infatti, per costruire un Ponte ma per innalzare un "muro" lungo lo Stretto che non consentirà il passaggio delle navi di ultima generazione, destinando "Gioia Tauro" al nanismo ed eliminando le rotte turistiche delle Grandi Navi sullo Stretto.

I danni ambientali e sulla salute dei cittadini incombono, inoltre, come una spada di Damocle, nell'apparente indifferenza dei politici nazionali e locali di Centrodestra:

tutte le fasi poste in essere mirano a d anestetizzare il territorio, a "privatizzare" la questione, a negare ruolo ai Consigli Comunali, attraverso un dialogo - nelle "segrete stanze" - realizzato solo con i Sindaci delle "Città vittime".

Cosa fare dunque ora?

È sempre più indispensabile reagire con forza - senza credere alla apparente "sospensione" tattica auto impostasi dalla Società Stretto di Messina solo per riorganizzare le forze in vista della prossima e definitiva accelerazione - concretizzando sempre meglio quel "dibattito pubblico" negatoci dalla "leggina" (sostanzialmente è un atto amministrativo) voluta da Salvini.

Dibattito Pubblico, va detto con orgoglio, che nella Città di Villa, in via sostitutiva, è stato introdotto sin da subito – sin da quando i "ben informati" ci consigliavano di stare in silenzio, di attendere, di non informare i cittadini - dal Partito Democratico, dagli altri partiti progressisti e ambientalisti, dallo storico e plurale Movimento No Ponte.

È opportuno, ora, che il Consiglio Comunale villese – in maggioranza nopontista – produca un deliberato di Aula che sancisca formalmente i limiti dannosi per il territorio del Progetto Webuild/Società Stretto di Messina, affermando - sulla

7



8

scorta dell'applicazione del "principio di precauzione" - la sospensione di tutti gli atti propedeutici ad una futura cantierizzazione, con trasmissione della decisione dell'Aula Consiliare ai Parlamentari, al Governo, ai Consiglieri Regionali, al Presidente della Repubblica.

Occorre inoltre, ripensare la partecipazione del Comune di Villa (fino, se del caso, a ritirarne i rappresentanti) alla finora inutile e controproducente Conferenza di Servizi Istruttoria (finalizzata alla approvazione del "Progetto che non c'è" da parte del Cipess) che in maniera assurda continua i propri lavori nonostante il Ministero dell'Ambiente - nel contesto della procedura Via Vas - abbia ormai prescritto integrazioni essenziali al Progetto, per poter solo cominciare a ragionarne davvero con serietà.

Come è possibile, quindi, che un progetto certificato come carente dagli organi ministeriali possa continuare ad essere oggetto, in altra sede, di un esame nel merito?

Il Comune di Villa - ma anche quello di Messina e la Città Metropolitana di Reggio - dovrebbe immediatamente sollevare questa eccezione, annunciare l'impossibilità di ogni pronuncia su contenuti oggetto di modifica e variazione, affermare un NO secco a documenti, ad elaborati, a carte prodotte solo per confondere, per obnubilare menti e coscienze.

Le carenze indicate dal Ministero dell'Ambiente, e prima ancora dalla commissione degli esperti della stessa Società Stretto di Messina, infatti, non riguardano solo i contenuti relativi alla procedura Via/Vas ma segnalano deficit, storture, abbagli, malintesi, sviste, "illeggibilità", che, senz'altro, rivestono un ruolo notevole su tutti i tavoli istituzionali che hanno il compito - per le diverse procedure in atto - di esprimersi su un'Opera che non c'è, che non è stata mai davvero oggetto di studio.

Un "mostro" di cartapesta, la cui "ombra" pericolosissima minaccia di oscurare, di inquinare, di pregiudicare, di fuorviare, di contaminare, di infettare la buona Politica, la buona Amministrazione, la trasparenza e l'imparzialità dell'agire pubblico, a tutti i livelli.

Tutti rischi già segnalati - anche dal Partito Democratico - alla Procura della Repubblica di Roma, a quella di Reggio Calabria, con esposti sempre suscettibili, come sta accadendo in queste ore, di importanti integrazioni riferite a dinamiche propriamente locali.

1. ASPETTI PROGRAMMATICI/PROGETTUALI/AMBIENTALI

• ESPROPRI

Con il Ponte sullo Stretto, si riapre la partita degli espropri. Tra Sicilia e Calabria, ci sono più di 300 edifici da demolire e una lista con centinaia di particelle catastali che la società Stretto di Messina Spa dovrà acquisire.

Proprietà private ma anche pubbliche e demaniali, dove sorgeranno le torri da 400 metri del Ponte, gli ancoraggi dei cavi di acciaio, gli svincoli stradali, le infrastrutture ferroviarie e ogni altra opera necessaria.

È tutto stabilito dal 'vecchio' progetto preliminare del Ponte sullo Stretto che risale al 2011. Tra le migliaia di elaborati, c'è anche un corposo piano di espropriazioni che adesso è stato aggiornato dalla nuova edizione di metà febbraio 2024.



9

Il piano di espropriazioni non è mai andato oltre la fase iniziale. Nel 2003 vennero apposti i "vincoli preordinati all'esproprio"; furono cioè delimitate tutte le aree da riservare a cantieri e opere del Ponte. La ricognizione da 600 pagine con elenchi, fotografie e descrizioni è allegata al progetto del Ponte.

I vincoli, di durata quinquennale, vennero confermati nel 2008.

Nel 2013 l'opera venne accantonata dal governo Monti. La Legge di bilancio 2023, che ha riattivato la Stretto di Messina Spa (era in liquidazione), ha anche reiterato i vincoli. È stato solo un primo passo.

Con l'adozione del nuovo progetto, la Stretto di Messina Spa avvierà la procedura vera e propria, con la dichiarazione di pubblica utilità.

Il Cipess (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) dovrà approvare il progetto definitivo e dichiarare la pubblica utilità dell'opera. Questo consentirà l'avvio degli espropri con le comunicazioni ufficiali ai proprietari degli immobili.

I 'vincoli', seppur in qualche modo "dormienti", hanno comunque congelato ogni sviluppo urbanistico.

I valori di mercato sono precipitati, perché nessuno ha interesse a comprare immobili su cui pende il rischio di un esproprio. La svalutazione è un danno economico vero e proprio.

• CANTIERIZZAZIONE

Il progetto definitivo prevede n. 10 cantieri in Sicilia (su 6 lotti) e n. 2 cantieri in Calabria (su 2 lotti).

Le criticità principali si possono riassumere:

1. *Il consumo di risorse/materie prime e produzione di rilasci nell'ambiente.*

Su circa 60 opere di maggiore dettaglio stimate all'interno dei lotti (6 in Sicilia e 2 in Calabria) considerando materie prime come inerti per la produzione di calcestruzzo, materiali per rilevati, cemento e acqua per usi industriali e civili, i valori calcolati rappresentano solo stime che certamente necessiterebbero di approfondimenti con indagini ed analisi approfondite già nella fase di progetto definitivo. Approfondimenti che mancano.

Questo si riscontra per le seguenti materie:

- *Inerti per la produzione di calcestruzzi*
- *Materiali per rilevati e riempimenti*
- *Cemento*
- *Acqua per impieghi industriali e civili.*

Non vengono fornite adeguate informazioni per i rilasci in ambiente delle acque reflue, tenendo conto anche delle attività industriali. Non vengono forniti dettagli sugli scarti di lavorazione (limi, argille prodotte per lavaggio di sabbia, ed eventuali materiali in esubero) e la loro possibile destinazione nei siti di recupero ambientale.



10

Anche le stime di incidenza acqua uso civile nei vari cantieri (campo base e Uffici di cantiere) non sono parametrizzati rispetto alla disponibilità reale e questo in attesa di eventuali nuovi pozzi o potenziamento della disponibilità delle sorgenti sia in Calabria che in Sicilia risultano sottostimati.

A titolo di riferimento, per i due soli blocchi di ancoraggio (lato Sicilia e Calabria) necessitano da progetto definitivo (andrà in aumento nell'esecutivo) più di mille (1.000) tonnellate di inerti, più di 200.000 tonnellate di cemento e circa 400.000 tonnellate di riempimenti. Solo per il Centro direzionale lato Calabria (lotto 7) sono previsti 3.371.016,60 tonnellate di riempimenti.

Per brevità non indichiamo tutte le opere con le relative tonnellate di inerti, cemento, riempimenti. Quante risorse idriche saranno necessarie per i 5 – 6 anni (stimati)? Probabilmente un quantitativo pari a quanto sufficiente per i bisogni di tutta la popolazione di quest'area (Sicilia e Calabria) per i corrispondenti anni.

- GESTIONE TERRE E ROCCE DA SCAVO CONTAMINATE

Non sono specificate le quantità previste nonché l'eventuale destinazione, delle terre e rocce da scavo contaminate, come da legislazione in materia di rifiuti.

Necessita approfondimento sulla gestione delle terre e rocce da scavo contaminate e loro prevista localizzazione, oltremodo sono attività che fanno lievitare i costi nel periodo lungo notevolmente.

- INTERVENTI PER LA SOSTENIBILITÀ IDRICA DEI CANTIERI

Le osservazioni sono così sintetizzabili:

Non risultano indagini preventive adeguate dello stato conoscitivo sulle reti e sugli impianti destinati a ricevere i reflui di cantiere.

Non risulta analizzata la compatibilità idraulica del sistema depurativo sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo.

Non sono state investigate adeguatamente le modalità di approvvigionamento idrico aggiuntivo rispetto alla rete acquedottistica esistente, né indicate azioni da intraprendere in caso di carenza idrica (prevedibilissima vista la disponibilità insufficiente allo stato attuale sui circa 15.000 abitanti di Villa SG) tale da garantire la continuità lavorativa dei cantieri, evitando di compromettere la risorsa idrica alla popolazione servita dagli acquedotti.

Non risulta dettagliata la gestione delle acque di cantiere al fine di verificare il potenziale rilascio di sostanze pericolose e le relative modalità di trattamento.

Non risulta un piano e/o azioni finalizzate al perseguimento della sostenibilità dei prelievi, con particolare riguardo alla tutela delle utenze attualmente servite.

- ACQUE SOTTERRANEE

Le risultanze delle indagini piezometriche sono riferite alle indagini pregresse eseguite nell'arco temporale 1984-2002. Il censimento dei punti di d'acqua (91 pozzi, di cui solo 28 accessibili) è come per i piezometri, risalente al 2002.



Il progetto definitivo risulta carente delle informazioni su piezometri e pozzi. Le fasi di monitoraggio e di approfondimento utili e indispensabili per il progetto esecutivo, e la successiva realizzazione delle opere, risente di queste carenti informazioni. Sarebbe, per tanto, necessario procedere al:

- Ripristino della strumentazione piezometrica laddove ancora disponibile e individuare (non con semplici prime indicazioni come recita elaborato P.CA:AB-019) altri punti di installazione di piezometri, anche alla luce della attualizzazione degli interventi e delle aree di cantiere con il riesame degli elaborati.
- Alla revisione e all'aggiornamento del censimento delle risorse idriche (pozzi e sorgenti).

Quanto sopra riteniamo debba essere fatto in una fase precedente alla fase di AO (ante opera).

• AMBIENTE (RICETTORI)

Come si rileva dalla tabella estratta dalla relazione del progettista non è stato aggiornato il censimento dei ricettori dopo la fase del 2012.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO	
Descrizione metodologica			
L'aggiornamento del censimento dei ricettori finalizzato al controllo della nuova edificazione intervenuta dal 2012 ad oggi, alla conferma delle informazioni acquisite nel 2012 in termini di destinazione d'uso e di consistenze edilizie, permette di verificare la corretta posizione dei punti di calcolo per le previsioni di impatto del rumore, delle vibrazioni e della qualità dell'aria, in fase di costruzione delle opere e in fase di esercizio delle infrastrutture di trasporto stradale e ferroviario.			
Sintesi degli eventuali interventi di mitigazione e di compensazione ambientale			
Componenti ambientali rumore, vibrazioni e atmosfera			
L'aggiornamento del censimento dei ricettori, finalizzato al controllo della nuova edificazione intervenuta dal 2012 ad oggi e alla conferma delle informazioni acquisite nel 2012 in termini di destinazione d'uso e di consistenze, consentirà in PE di aggiornare o introdurre nuovi interventi di mitigazione degli impatti in fase di costruzione e di esercizio.			

Il non allineamento dello stato di fatto con i dati del 2012 comporterà nella fase di PE modifiche e integrazioni nonché un certo aggravio dei costi e dei tempi, con ricadute anche sulla fase di espropri.

• AMBIENTE (MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE)

Gli studi sono riferiti al rispetto delle aree a protezione speciale sia lato Calabro che Siciliano; tuttavia, il livello di dettaglio nella relazione del progettista risente ancora delle prescrizioni ambientali del MIBACT del 2011 – 2012 e delle risposte e osservazioni che verranno dalle procedure di VIA la cui valutazione è in corso, avendo il CG inviato solo il 27 febbraio la documentazione al MASE.

Non sono rilevabili nella relazione del progettista note specifiche di interventi di compensazione concordate con gli enti locali coinvolti nell'opera, genericamente si parla di mitigazione ambientale nella relazione paesaggistica a pag. 100, laddove viene specificato che << non sussistono variazioni sostanziali rispetto alle valutazioni della precedente fase



12

istruttoria, tenuto conto che le opere/manufatti in questione costituiscono nel contesto paesaggistico elementi puntuali poco e per nulla percepibili a livello territoriale>>.

Alla luce della tempistica prevista per l'inizio delle attività, si registra un incomprensibile ritardo per l'attuazione delle misure di Monitoraggio Ambientale (PMA), questo impatterà con la inevitabile trasformazione dell'ambiente in fase di realizzazione delle opere, se non saranno predisposte adeguate azioni di salvaguardia e di contenimento che a tutt'oggi non si intravedono nel progetto definitivo.

Non sono state sviluppate le opere di inserimento territoriale ed urbanistico atte a valorizzare contestualmente le misure di mitigazione e compensazione, tenendo conto sia di quelle previste nel progetto definitivo che delle ulteriori che potranno eventualmente emergere nel PE, nonché dalle risultanze dell'iter autorizzatorio cui sarà sottoposto il progetto.

Le considerazioni di cui sopra risultano in antitesi con quanto dichiarato dal CG a pag. 24 del testo approvato il 29 gennaio 2024 laddove il CG ritiene << sufficiente ed adeguata la conoscenza acquisita del contesto culturale e ambientale interessato dal progetto, ai fini del prosieguo della progettazione>>.

- SALUTE PUBBLICA

Il progettista disattende completamente (vedi estratto della sua relazione) la problematica nella fase di progetto definitivo, dimostrando di non avere contezza della particolarità sulla sponda Calabria e Sicula dei fattori inquinanti dovuti al traffico veicolare e nello Stretto, elementi questi che, invece, sono da valutare sin dalla fase di progetto definitivo, considerata l'incidenza delle malattie causate dal traffico.

Certamente l'arco temporale dei lavori previsti, l'innunerevole quantità dei mezzi necessari al trasporto dei materiali, le lavorazioni, le polveri, e gli inquinanti, alzeranno in modo esponenziale i rischi di malattie.

		
RELAZIONE DEL PROGETTISTA		Codice documento GER0326_REV01.docx

dell'adeguamento alla compatibilità ambientale afferente alle componenti antropiche

3.4.4.1 Salute pubblica

Per quanto riguarda la Salute Pubblica, non esistono azioni da attuare nel PE che assumano carattere progettuale, in quanto riconducibili ad una fase di valutazione dei diversi indicatori ambientali, che rientra più propriamente in una mera situazione di valutazione ambientale e non di intervento progettuale.

Gli aggiornamenti riferiti a questa componente sono pertanto stati sviluppati all'interno del SIA nella monografia AMR0911 - "Profili di salute ante-operam della popolazione potenzialmente esposta alle emissioni legate all'infrastruttura", alla quale si rimanda per maggiori dettagli.

FOCUS GALLERIE SOCIETA' SdM E RFI LATO CALABRIA

- GALLERIE CALABRIA (SCAVO TRADIZIONALE)

Lato Calabria sono previste gallerie stradali e gallerie Ferroviarie (che dovranno in futuro raccordarsi con il nuovo tracciato di AV in progettazione da parte di FS lotto 6 AV SA-RC).

I terreni sotto il profilo geologico sono classificati come Conglomerato di Pezzo x circa 1,7 km e Plutoniti x 0,5 km.

12



13

Scavo in tradizionale su 4 canne, tracciato in sotterraneo per 2.28 KM. Tempi di scavo con tecnologia tradizionale sono previsti in 5 anni, con un avanzamento previsto di 1,5m giornaliero.

In totale, in un raggio di 2 – 3 km, si dovranno realizzare con punti di interconnessione e accavallamenti dei tracciati n. 6 gallerie stradali e due ferroviarie.

La configurazione finale prevede che la SdM esegua il primo tratto del collegamento ferroviario fino all'innesto della linea AV/AC che verrà realizzata a cura di RFI, con diramazioni che consentano il collegamento sia in direzione Salerno che in direzione Villa San Giovanni - Reggio Calabria.

La prima considerazione è riferita alla tecnologia di scavo lato Calabria:

Utilizzare lo scavo tradizionale nell'area in cui ricadono le gallerie sia stradali che Ferroviarie ha già comportato enormi difficoltà, con fornelli, smottamenti, infiltrazioni di acqua che oltre i rischi per le abitazioni e i cittadini hanno generato un enorme dispendio di tempo e di costi non previsti già nel 2012, allorquando sono state realizzate - per la modifica al tracciato autostradale della nuova A2 in località Piaie - le due canne per la variante del tracciato autostradale per fare posto alle "nuove opere" e al Centro Direzionale funzionale alla realizzazione del Ponte e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari.

Ci chiediamo se il livello di conoscenza della natura dei terreni non porti invece ad una valutazione diversa nella tipologia di scavo, per evitare il ripetersi di quanto sopra.

La seconda considerazione è riferita ai lavori che RFI dovrebbe fare una volta completati gli interventi per il ponte:

Ai 5- 6 anni previsti per l'opera di attraversamento, e suoi derivati, occorre aggiungere, infatti, le opere a carico di RFI, il cui progetto per il lotto 6 di AV/AC tratta Gioia Tauro – Reggio Calabria è ancora in fase di studio, e non ancora finanziato.