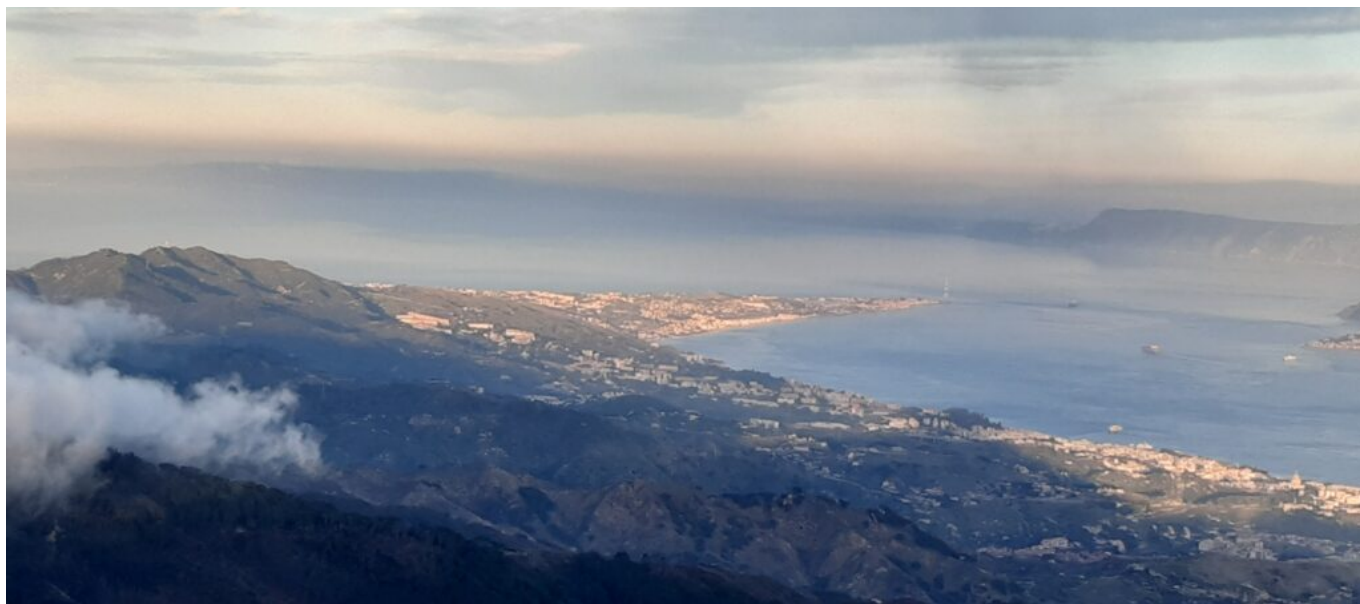




Perché così non s'ha da fare

Perché così non s'ha da fare

La posizione degli ambientalisti: 9 punti critici che sintetizzano un articolato dossier di analisi dello stato dei fatti

[LEGGI GLI ALTRI CONTRIBUTI DELL'INCHIESTA «STRETTO DI MESSINA: IL PONTE DEI SOSPIRI»](#)

Published 31 maggio 2023 – © riproduzione riservata

La recente approvazione da parte del Parlamento **del decreto legge n. 35/2023** voluto dal governo **che rilancia il progetto del 2011 del ponte ad unica campata** sullo Stretto di Messina **non supera gli elementi di contestazione di fondo sollevati dagli ambientalisti sull'insostenibilità dal punto di vista ambientale, economico-finanziario e sociale dell'opera**. Le criticità del progetto sono esposte nell'articolato dossier ***Lo Stretto di Messina e le ombre sul rilancio del ponte*** redatto da Kyoto Club, Lipu e WWF, grazie al contributo di un qualificato pool di esperti*, che hanno contribuito a individuare le principali questioni che rimangono irrisolte.

La fattibilità

Nel dossier si ricorda che fu il gruppo di lavoro istituito nel 2021 dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MiMS) ad evidenziare i **punti di debolezza** del progetto di ponte ad unica campata del 2011 redatto dal general contractor Eurolink (capeggiato da Webuild): l'**ubicazione dell'opera** nel punto di minima distanza tra Sicilia e Calabria che allontana l'attraversamento dai baricentri delle aree metropolitane di Messina e Reggio Calabria; **quelli collegati al vento per la stabilità dell'impalcato e agli eventi sismici** (in una delle aree a più elevato rischio sismico del Mediterraneo); **la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50% di quella del ponte più lungo ad oggi costruito al mondo** con i conseguenti rischi e criticità circa la costruibilità; il **notevole impatto visivo** dell'opera, anche in relazione all'altezza necessaria per le torri (400 metri).

Il franco navigabile

Inoltre, nel dossier si rileva che, con un'infrastruttura con un "franco navigabile", in condizioni di massimo carico, di 65 metri com'è nel progetto attuale, **si bloccherebbe il transito delle più grandi portacontainer** in rotta dall'Oceano Indiano verso Gioia Tauro, il più importante scalo italiano di transhipment. Inoltre, le grandi portacontainer in partenza da altri porti italiani (Genova, Napoli, Livorno e Salerno), dovendo circumnavigare la Sicilia, subirebbero un aggravio del costo e dei tempi di navigazione. Innalzare l'impalcato di 15 metri (per avere la certificazione del "franco navigabile") comporterebbe una riprogettazione integrale dell'opera.

Il costo e la gara

Secondo gli ambientalisti **non è possibile la reviviscenza del contratto con il general contractor Eurolink** (GC) caducato ex lege nel 2013, dovendosi eventualmente ricorrere a nuova procedura di gara, ai sensi della normativa nazionale ed europea. Va ricordato a questo proposito che il **prezzo di riferimento attualizzato**, rispetto al valore originario del ponte di 3,9 miliardi di euro del 2003, sulla base degli indici di costo ISTAT, è oggi di 6,065 miliardi di euro e il limite massimo entro cui il valore può crescere senza gara (il Codice appalti e la Direttiva 2014/24/CE stabiliscono un tetto del 50% del valore originario) è di poco più di 9 miliardi di euro, **ben al di sotto dei 14,6 miliardi di euro** (quasi un punto di PIL) **indicati dal**

governo nel DEF.

Aspetti finanziari

Le carenze di analisi economica determinano, come viene documentato nel dossier dagli esperti, l'**indisponibilità della comunità finanziaria a sostenere il progetto con partecipazione al capitale di rischio**. A conferma di ciò, fu il gruppo di lavoro del MiMS a sostenere che appare evidente come la brevità del percorso di attraversamento e delle relative opere connesse non consente di prevedere un numero di pedaggi a carico degli utenti in grado di consentire un'operazione di project financing.

Il traffico

I flussi non ripagano l'opera, si sostiene nel dossier. Il gruppo di lavoro del MiMS documentò che il 76,2% degli spostamenti su nave in ambito locale avviene da parte di passeggeri senza auto al seguito e, complessivamente, coloro che ogni giorno si muovono tra le due sponde sono 4.500 persone, un numero assai esiguo a confronto con altre direttrici nazionali.

La Valutazione d'impatto ambientale

La procedura **va rifatta dal principio**, visto che, come viene stabilito nel Codice dell'ambiente, sono passati oltre cinque anni senza che il progetto sia stato realizzato e il provvedimento di VIA dev'essere reiterato nel rigoroso rispetto dell'art. 9 della Costituzione che tutela il paesaggio, l'ambiente e l'ecosistema.

Il valore naturalistico

La realizzazione di una barriera trasversale, qual è il ponte, **alla migrazione e la distruzione di aree di sosta e alimentazione contrasterebbe nettamente con la responsabilità di conservazione degli uccelli migratori**. Lo Stretto di Messina è un'area cruciale per la migrazione afro-euroasiatica ed è considerato uno dei punti di concentrazione (*bottle-neck*) della migrazione dei rapaci diurni e delle cicogne più importanti del Paleartico occidentale. Per la sua tutela sono state designate la Zona di protezione speciale ITA030042

“Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina” e la ZPS IT9350300 “Costa Viola”, poste sui due versanti dello Stretto. Inoltre, sulle due sponde sono localizzati altri 11 siti di interesse comunitario.

Il paesaggio

Nel progetto definitivo del ponte **manca** dal punto di vista paesaggistico **una visione olistica che consideri l'armatura eco-paesaggistica dell'intera area e non c'è alcun rispetto dei vincoli e prescrizioni esistenti dettati dalla pianificazione territoriale locale** (Guida del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale della Sicilia, Piano d'Ambito 9 del messinese, Quadro territoriale Regionale Paesaggistico della Calabria) che, d'altra parte, non contempla la realizzazione del ponte. I quasi 1,5 milioni di metri quadri di paratia verticale costituiti dal sistema piloni-trave-asse di attraversamento rompono l'unitarietà e la continuità scenografica del contesto dello Stretto con un impatto estetico-percettivo e ambientale dai profondi risvolti sociali, collettivi e individuali.

Legittimità costituzionale

I giuristi che hanno contribuito alla stesura del dossier contestano la legittimità costituzionale delle norme introdotte nella legge di Bilancio 2023 e dal DL n. 35/2023, convertito con modificazioni in legge, per la **sospetta violazione degli articoli 9** (tutela del paesaggio e dell'ambiente), **32** (tutela della salute) **e 41** (iniziativa economica privata) **della Costituzione**. Perché la tutela del paesaggio e dell'ambiente, anche nell'interesse delle future generazioni, rientra tra i principi fondamentali e prevale nel bilanciamento dei valori, in quanto valori primari e sistemici (Corte Costituzionale n. 179 del 2019).

** Gruppo di lavoro di redazione del dossier Lo Stretto di Messina e le ombre sul rilancio del ponte: **Aurelio Angelini**, docente di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio presso l'Università di Enna Kore; **Antonio Di Natale**, ecologo marino e esperto ONU; **Anna Donati**, coordinatrice Mobilità sostenibile Kyoto Club; **Giorgia Gaibani**, responsabile Difesa del territorio e Rete Natura 2000 Lipu; **Anna Giordano**, naturalista WWF Italia; **Stefano Lenzi**, responsabile Ufficio relazioni istituzionali WWF Italia; **Domenico Marino**, docente di Politica economica presso l'Università del Mediterraneo di Reggio Calabria; **Aurora Notarianni**, avvocatessa in Messina; **Antonio Romano**, avvocato in Messina; **Guido Signorino**, docente di Economia presso l'Università e componente coordinamento*

“Invece del ponte – cittadini per lo sviluppo sostenibile dell’area dello Stretto”; **Giuseppe Vivarelli**,
avvocato in Messina; **Alberto Ziparo**, docente di Pianificazione urbanistica presso l’Università di
Firenze

 Condividi