volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Il ponte sullo stretto di Messina: un progetto insostenibile e devastante

Autore: Kyoto Club, Legambiente e WWF

L'idea di costruire un ponte sullo stretto di Messina, ennesima grande opera inutile in un paese incapace di gestire i trasporti ordinari e la manutenzione del territorio, non tramonta mai. Essa è stata, in ultimo, riesumata dal Gruppo di lavoro istituito lo scorso anno dall'allora Ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli per «valutare le soluzioni più adeguate per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina» che ha prodotto una relazione, trasmessa al Parlamento il 7 maggio scorso, nella quale (bontà sua!) si ritengono non praticabili i **progetti di tunnel**, ma si sostiene la validità di un **ponte sospeso ad unica campata o di un ponte a più campate** con piloni in alveo (soluzione, quest'ultima, ritenuta preferibile)

A quella relazione rispondono le associazioni Kyoto Club, Legambiente e WWF con un dossier predisposto da un gruppo di lavoro composto da Beatrice Barillaro, geologa; Anna Donati, responsabile Mobilità Kyoto Club e già presidente Commissione Lavori Pubblici del Senato della Repubblica; Antonio Di Natale, biologo marino e esperto ONU sulla valutazione dello stato dell'Oceano; Anna Giordano, naturalista e ornitologa WWF; Stefano Lenzi, responsabile Ufficio relazioni istituzionali WWF Italia; Maria Rosa Vittadini, professoressa emerita IUAV, già DG VIA Ministero dell'Ambiente e presidente della Commissione Tecnica VIA e VAS ed Edoardo Zanchini, vicepresidente nazionale Legambiente. Nel dossier di evidenzia come la scelta del ponte venga invocata senza adeguate analisi tecniche, trasportistiche ed economiche e senza l'analisi dell'alternativa del traghettamento e del rafforzamento dei collegamenti ferroviari al sud. In conseguenza si sostiene che la relazione trasmessa al Parlamento è **irricevibile** ? perché viziata dalla esclusione pregiudiziale di una delle alternative (il miglioramento e potenziamento con soluzioni innovative del traghettamento) e perché mancante degli elementi di base essenziali (costi di realizzazione, manutenzione e gestione e valutazione degli impatti ambientali) per poter giustificare la scelta di ponte ? e deve, per questo, essere **rinviata al Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibile**, perché si proceda davvero a un vaglio delle ipotesi più sostenibili e realizzabili per il Paese dal punto di vista economico-finanziario, sociale e ambientale.

Il dossier evidenzia, tra l'altro che:

– **la costruzione di un ponte avrebbe un costo elevatissimo** (nel 2010 il costo prudenziale del ponte ad unica campata era di 8,5 miliardi di euro), **tutto a carico dello Stato italiano**, perché, come confermato il 18 maggio della Commissaria europea ai Trasporti, l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina non è, ad oggi, tra gli interventi prioritari e finanziabili delle Reti di Trasporto Transeuropee TEN-T;

– il traghettamento (che già oggi assicura, tempi di attraversamento di 20-35 minuti con corse per le persone con auto al seguito con frequenza di 40 minuti o 1 ora e con tempi per il traghettamento dei treni che possono essere portati da 1 ora e 10 a 40 minuti) è **l'alternativa migliore dal punto di vista economico-finanziario, sociale e ambientale**;

– **il ponte non sarebbe competitivo e giustificato nemmeno considerando i traffici sulle lunghe distanze** per **trasporto merci** e **passeggeri**;

– v'è, in zona, un **rischio sismico elevato** posto che che la Calabria meridionale (tutta l'area di Reggio Calabria) e la Sicilia Orientale (area messinese), sono ricomprese nella Zona sismica 1 (a maggiore pericolosità), secondo la Classificazione sismica – aggiornata al novembre 2020, del Dipartimento della Protezione Civile;

– **il ponte inciderebbe, modificandolo in modo irreversibile, su un ambiente naturale unico** che va dalla fragile costa calabrese, alla importante zona umida della Laguna di Capo Peloro, al prezioso ecosistema botanico dei Monti Peloritani. Nello Stretto di Messina, importantissimo luogo di transito per l'avifauna e per i mammiferi marini, si concentra una delle più alte concentrazioni di biodiversità al mondo e non è un caso che nel 2005 che la Commissione Europea era pronta ad aprire una procedura d'infrazione contro l'Italia per violazione della Direttiva Comunitaria Uccelli proprio in relazione al progetto del ponte ad unica campata. Nello Stretto, una delle rotte migratorie per l'avifauna più importanti tra il continente africano e l'Europa sono state censite 328 specie diversi di uccelli e si assiste al transito di almeno 38 specie diverse di rapaci. La parte marina dello Stretto è un unicum nel Mediterraneo, con caratteristiche peculiari dal punto di vista oceanografico e delle biocenosi dei fondali;

– nel corso degli anni sono stati realizzati **studi di ogni tipo sull'opera costati centinaia di milioni di euro di risorse pubbliche, che sembrano la vera ragione e interesse di imprese e strutture di ricerca**;

Il testo integrale del dossier delle associazioni si trova qui:
https://www.legambienteme.org/blog/wp-content/uploads/2021/06/Osservazioni-Associazioni-Relazione-MIMS-su-Attraversamento-Stabile-Stretto-di-Messina-27maggio21-1.pdf