

# Ponte sullo stretto. 40 tavoli di lavoro in tutta Italia smontano il piano del governo

Category: In breve

scritto da Agenzia Stampa - Staffetta Rossa | Aprile 18, 2024

*I comitati e le associazioni schierate contro la costruzione del ponte sullo stretto di Messina hanno smontato il progetto di Salvini. Adesso i tempi si allungano.*

Dal 16 marzo 2023 il governo Meloni ha riavviato l'iter per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina. Un'opera che Salvini, ministro dei trasporti e delle infrastrutture, sta tentando di chiudere in fretta e furia. Per farlo passa sopra salute e sicurezza delle masse popolari e aggira valutazioni strutturali e di impatto ambientale. A fronte dei tentativi del governo le organizzazioni popolari del territorio – alcune già presenti dal 2011 – si sono fatte trovare pronte.

All'indomani dell'avvio della Valutazione di impatto ambientale (VIA), avvenuta lo scorso 14 marzo 2024, comitati e associazioni hanno prontamente denunciato le manovre volte a ostacolare la partecipazione delle masse popolari per la valutazione del progetto. Una su tutte è la riduzione delle tempistiche per la presentazione di osservazioni contrarie entro 30 giorni invece dei consueti 60.

A fronte di questo le varie organizzazioni hanno sin da subito attivato la loro rete locale e nazionale. Così i comitati No Ponte (Invece del ponte e No Ponte Capo Peloro), le associazioni Italia Nostra, Kyoto Club, Legambiente, Lipu, Man e Wwf – tramite l'organizzazione di 40 tavoli di lavoro – il 13 aprile hanno presentato oltre 530 pagine di osservazioni al Mase (Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica).

Le osservazioni hanno smascherato l'operato del governo. Prima di tutto ha rilevato che il 95% degli elaborati del progetto sono documenti del 2011-2012. Un pastrocchio generato dalle "ansie da ponte" del ministro Salvini. Troppo costoso e lungo rifare il progetto da capo, meglio usare i progetti del 2011 anche se già bocciati dalla Commissione nel 2013. Tant'è che anche la Commissione tecnica è stata spinta a chiedere 239 integrazioni al progetto presentato dalla società *Stretto di Messina spa*, che "non convince i tecnici".



Il dossier con le osservazioni prodotte dai comitati entra poi nel merito delle componenti ingegneristiche e ambientali del progetto ministeriale, di cui hanno messo in risalto l'insufficienza delle valutazioni per la sostenibilità strutturale dell'opera. Un focus è stato fatto inoltre sull'impatto per la salute pubblica, completamente sottovalutato nel dossier ufficiale. Alla base del lavoro svolto da comitati sta il piano di una diversa gestione delle risorse economiche: alla prova dei fatti l'opera del ponte non ha un impatto più significativo sui pendolari di quanto non lo avrebbe una diversa gestione dei trasporti pubblici già presenti. Le risorse economiche quindi a parere di comitati e associazioni devono essere dirottate per infrastrutture urgenti, come la rete ferroviaria siciliana.

Per Salvini e il governo Meloni oltre al danno si aggiunge la beffa. Notarianni infatti, esponente del comitato No Ponte ha detto a Messina Today: *"l'unica cosa per cui, paradossalmente, oggi mi sento di ringraziare il ministro Matteo Salvini è che per preparare le osservazioni al progetto e difendere e conservare lo stretto di Messina tante e tanti professionisti, competenti e appassionati, hanno scritto sulla rara, fragile e inestimabile bellezza dei luoghi molto spesso mi sconosciuta dalle stesse persone che qui vivono e adesso riscoperta con gli occhi di chi ama questo lembo di terra e dei migliori esperti che hanno studiato e prestato il loro tempo gratuitamente per proteggerla"*. Attorno ai comitati già esistenti, infatti, altri se ne formano e diverse categorie di lavoratori si mobilitano (vedi ad esempio la mobilitazione dei Docenti no ponte).

Come a dire che per le Larghe intese il terreno si fa sempre più

difficoltoso. Più tentano di proseguire speditamente in opere e misure ai danni delle masse popolari restringendo spazi di agibilità, più soffiano sul fuoco della mobilitazione e rafforzano l'organizzazione che è capace di fermarli. Non solo di fermarli, perché quando le masse popolari si organizzano e lavorano su un obiettivo esprimono le necessità e le potenzialità dei territori che abitano, scrivono piani e sono capaci di governare meglio di speculatori e affaristi i propri territori.

### **Quando le leggi le scrivono le masse popolari**

Nei giorni scorsi il Collettivo di Fabbrica ex Gkn ha steso un disegno di legge regionale per la creazione di consorzi pubblici che intervengano sulle aree industriali in crisi. Consorzi aperti a istituzioni, università, privati, cooperative e centri di ricerca che nel caso specifico facciano di Gkn un polo delle energie rinnovabili e della mobilità sostenibile. La legge è stata presentata dagli operai ai consiglieri regionali e il 15 aprile il Consiglio comunale di Firenze ha approvato una risoluzione per chiedere alla regione di fare proprio il testo.

La battaglia per fermare la costruzione del Ponte sullo stretto non si esaurirà certo qui. Già i comitati promettono di vigilare le future mosse del governo e denunciare ogni tentativo di avvio dei lavori e di impedire la costruzione di cantieri. Questa è l'azione di una nuova classe dirigente emergente. Piani, leggi e mobilitazioni per attuarli sono l'ossatura di un nuovo governo dei territori, capace di scalzare quello delle istituzioni.

Nel prossimo periodo comitati e associazioni contro il progetto dello stretto possono approfittare delle imminenti elezioni regionali ed europee per entrare di prepotenza nella campagna elettorale in corso. Per irrompere nel teatrino dei politicanti e metterli davanti alla prova dei fatti: contenuto del dossier, denunce, boicottaggi, proteste devono essere portate nei comizi e nelle passerelle per imporle all'opinione pubblica e allargare la partecipazione delle masse popolari alla gestione dei propri territori.

\*\*\*

### **Ponte di Messina, i tecnici fanno a pezzi il progetto**

I pareri arrivati alla Commissione Via – Le critiche. Dalle associazioni oltre 530 pagine di rilievi su fattibilità, ambiente e benefici. “Il 95% degli atti risale al 2011”. E ora andranno integrati: i tempi s'allungano

Di Carlo Di Foggia

Il dato forse più eloquente si trova già a pagina 15: “Dei 9.537 elaborati – si legge – la quasi totalità (circa il 95%) sono stati redatti nel 2011 o nel 2012”. Significa che oltre 9mila pagine depositate nella procedura di Valutazione d'impatto ambientale del Ponte sullo Stretto di Messina –

apertasi il 14 marzo scorso – risalgono a più di 11 anni fa, cosa che “di fatto lascerebbe insuperata la Valutazione di incidenza negativa espressa nel 2013”. È il cuore delle osservazioni critiche agli atti depositati dai proponenti – Stretto di Messina, la società pubblica che deve realizzare l’opera, e il consorzio Eurolink (capitanato da Webuild), che deve costruirla – inviate l’11 aprile scorso. Un materiale enorme: 536 pagine redatte da 38 esperti, di cui 12 docenti (di 9 atenei diversi) per conto di ambientalisti (Wwf, Italia Nostra, Kyoto Club, Legambiente), Associazioni e comitati. Sono i rilievi che contestano il progetto sul piano ingegneristico, ambientale, trasportistico e di sostenibilità economica e si aggiungono a quelli di uguale tenore dei comuni di Villa San Giovanni e Messina.

Le osservazioni mostrano quanto sia complesso il lavoro che attende la Commissione Via, ma sono anche la spia degli ostacoli di una procedura che rischia già di fermarsi. Giovedì sono scaduti i 30 giorni per le osservazioni del pubblico, ma è pressoché certo che oggi, alla scadenza, la Commissione Via invierà a Stretto di Messina ed Eurolink una richiesta di integrazione degli atti, evidentemente lacunosi. Non si sa quanto sarà estesa, ma il fatto che ancora ieri non fosse arrivata alle due società significa che i 50 esperti del ministero dell’Ambiente si sono presi tutti i giorni disponibili per redigere la richiesta: questo lascia supporre che sarà corposa.

Una mossa che può allungare di molto tempi già dilatati. La commissione avrebbe 60 giorni per esprimersi, ma è in scadenza il 24 maggio. La palla passerà quindi alla prossima, ma la procedura di nomina (gli esperti salgono a 70) è solo agli inizi e potrebbe richiedere mesi. La richiesta di integrazione, peraltro, sospende il decorrere dei termini. Insomma, è impossibile “avere il progetto definitivo approvato al Cipess entro l’estate e poi aprire i cantieri”, come ripetono il ministro Matteo Salvini o l’Ad di Sdm, Pietro Ciucci. E ora veniamo alle osservazioni.

**Kamasutra burocratico.** Per le associazioni quello consegnato “non può essere considerato un progetto definitivo”. Così è stato costruito “un sistema grottesco di scatole cinesi che fa riferimento a 11 diverse norme, 7 derivanti dalle procedure accelerate del Codice appalti 2006” per blindare il progetto e dimezzare a 30 giorni il tempo concesso per le critiche. Il decreto di marzo 2023 con cui Salvini ha fatto rinascere l’opera ha “riavviato” la procedura di valutazione ambientale, conclusasi nel 2013 con una sonora bocciatura che ha riguardato la Valutazione di Incidenza sui siti tutelati dall’Europa e 18 richieste solo in parte ottemperate. Per gli esperti delle associazioni, il progetto definitivo 2024 manca “di tutte le indagini occorrenti di tipo geognostico, idrogeologico, sismico, agronomico, biologico e chimico” e “non è stato aggiornato e integrato con risposte esaurienti alle 18 prescrizioni”.

**I problemi ingegneristici.** Qui gli esperti si rifanno a una relazione dei tecnici guidati da Mario De Miranda, tra i più importanti progettisti italiani di ponti strallati, che critica pesantemente il progetto e invita alla prudenza. Il ponte di Messina supererebbe di 1.300 metri il ponte sospeso più lungo al mondo e sarebbe 2,3 volte quello ferroviario che detiene oggi il record (peraltro “non ancora aperto al transito dei treni” e parzialmente strallato, cioè con tiranti rigidi: il terzo sul Bosforo). Verrà superato a breve dal cinese Xihoumen Railroad Bridge di 80 metri. “Ci sono voluti ben 8 anni per aumentare la luce di campata centrale del ponte ferroviario-stradale più lungo, di appena 80 metri e si pretenderebbe di poter colmare l’ulteriore differenza di ben 1.812 metri in soli 6-8 anni”, si legge. Nel mare di dati spicca la snellezza dell’impalcato: spessore ben 5 volte più sottile di quello del Bosforo, cosa che aumenta la deformabilità e l’oscillazione con i forti venti dello stretto.

Al netto dei dati, i tecnici ricordano le 68 “raccomandazioni” al progetto appena richieste dal comitato scientifico della Stretto di Messina – tra cui quella di aumentare la sismicità di progetto, limitata a 7.1 scala Richter – e le 13 “prescrizioni” date dallo stesso comitato nel 2011. “Dalla quasi totalità dei 9.537 documenti – si legge – emerge chiaramente come moltissimi aspetti, tutt’altro che secondari (ad esempio i pendini, le strutture dei viadotti, la fattibilità ferroviaria, la possibilità di resistere alle azioni del vento) siano ancora da definire in modo completo e adeguato all’importanza dell’opera”. Le conclusioni sono nette: “Ad oggi non esiste un progetto definitivo aggiornato che definisca delle dimensioni e quantità (dei materiali, delle lavorazioni, della manodopera, etc. ) che tengano in debito conto le varie richieste ed esigenze di modifica, integrazioni e nuove indagini, alcune delle quali sono propedeutiche ad una verifica della fattibilità dell’opera che di conseguenza al momento attuale non sussiste. E conseguentemente non potrebbe esistere alcun progetto esecutivo basato, come ci si aspetterebbe per qualsiasi opera e a maggior ragione per una opera inusuale, su una verifica completa e prudente della effettiva fattibilità”. Insomma, “si pretenderebbe, in altre parole, di ri-approvare il Progetto Definitivo del 2011”.

**I costi-benefici.** Gli esperti delle associazioni notano che “il progetto non è accompagnato da studi trasportistici e flussi di traffico aggiornati”, alcuni dei quali commissionati solo ora. “La Domanda di Mobilità non è considerata e non è aggiornata (ma comunque in calo si scrive nello Studio di impatto ambientale ma senza dati e senza spiegazioni di dettaglio sulle componenti merci e passeggeri). Manca del tutto una valutazione delle alternative di progetto”. La stessa analisi costi-benefici prodotta è viziata da una sovrastima dei benefici ambientali che compensano un beneficio economico, per stessa ammissione dei proponenti, incredibilmente negativo per 1,5 miliardi. E ancora: ottimismo nei dati; “modalità di calcolo non chiare” e assunzioni al limite, come la completa chiusura del servizio di traghettamento con l’entrata in funzione del ponte.

**Aria, acque, suolo.** Secondo le associazioni, gli studi prodotti dalle società mostrano una sottostima dei rilevantissimi effetti che l'opera avrà sulla avifauna, in un'area cruciale per la migrazione euroasiatica e totalmente ricompresa in zone di protezione speciale tutelate dall'Europa. Non c'è una chiara valutazione dello scenario meteo-climatico recente che non consente di calcolare gli impatti e i rischi legati agli interventi sui reticoli idrografici coinvolti (19 torrenti). E ancora: l'immenso cantiere, con fondazioni per torri alte 400 metri, "necessita di condizioni non presenti sul territorio" per trasportare 15 milioni di metri cubi di terre da scavo.