

Un partito progressista è un partito chiamato ad affrontare le sfide della modernità con animo aperto, senza alcun atteggiamento conservatore e senza alcun pregiudizio ideologico.

Ed una delle più grandi sfide del nostro tempo – se non la più grande – è, senza dubbio, quella ambientale, la cui tutela rappresenta, secondo la nostra Costituzione, un dovere dello Stato, affianco a quella della “*biodiversità e degli ecosistemi, anche nell’interesse – come recita l’art. 9 – delle future generazioni*”.

Il Partito Democratico – in quanto partito progressista ed ambientalista – non può certamente sottrarsi a tale dovere e deve farlo ponendo al centro della propria visione politica la ferma consapevolezza del nesso indispensabile tra tutela dinamica (quindi, non meramente conservativa) dell’ambiente e sviluppo economico dei territori e delle popolazioni ivi stanziati.

In ciò si sostanzia un nuovo auspicabile modello di sviluppo economico-industriale: finalizzato a realizzare interconnessioni tra sistemi di *welfare*, sistema produttivo, programmi di riqualificazione urbana, programmi di ricerca e di trasferimento tecnologico, volti al potenziamento dell’economia sociale e solidale.

Si tratta di portare avanti un’idea di sviluppo sostenibile, che è l’unica in grado di conciliarsi con l’ambiente, con la salute e di ridurre le diseguglianze economiche, sociali e territoriali.

Ed ancor più in tempi in cui si discute in merito all’attuazione di una forma scellerata di autonomia differenziata nel nostro Paese.

Se la superiore premessa è vera, allora il Partito Democratico, ed in particolare il PD di Messina, non può che essere fermamente contrario all’unica e attuale ipotesi progettuale di attraversamento stabile dello stretto di Messina.

Tale convinta presa di posizione deriva da diverse ragioni.

Occorre, innanzitutto, ricordare che, mentre l’idea di un attraversamento stabile sullo Stretto, sebbene non si sia mai tradotta nell’avvio di un solo cantiere (salvo quello della c.d. variante di Cannitello), è costata ad oggi circa 900 milioni di euro (tra consulenze, progetti, e indennità varie di funzioni), poco o nulla è, invece, stato fatto in tutti questi anni per migliorare la situazione infrastrutturale infra-regionale.

Com’è noto, peraltro, quest’ultima non è neanche lontanamente paragonabile a quella di altre regioni del nord e tale divario costituisce, in verità, una delle principali cause di freno al nostro sviluppo economico. Nonostante ciò, è previsto uno stanziamento da parte dello Stato di 320 milioni di euro per l’aggiornamento del progetto e sono stati versati da ANAS, RFI, Regione Calabria e Regione Sicilia complessivamente altri 390 milioni di euro come capitale sociale per la riattivazione della società Stretto di Messina s.p.a..

Inoltre, da più parti è stato autorevolmente evidenziato (anche durante le recenti audizioni rese dinanzi alla Camera in Commissione unificata Trasporti-Ambiente nell’ambito dell’esame in sede referente del disegno di legge di conversione del decreto legge n. 35 del 2023) che l’attuale ed unico progetto di attraversamento stabile sullo Stretto appare del tutto insostenibile, non soltanto sotto il profilo ambientale – ancora, purtroppo, poco caro a tanti – ma anche sotto il profilo economico-finanziario.

a) Dal punto di vista ambientale, non mancano fortissime quanto ovvie preoccupazioni, soprattutto con riferimento al territorio cittadino, rispetto ai danni che una simile opera arrecherebbe al paesaggio ed alla qualità della vita delle popolazioni residenti nelle zone interessate che verrebbero compromessi soprattutto nel corso della fase di costruzione dell'opera.

L'accertamento del 15 marzo 2013 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto ambientale VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente, sui chiarimenti chiesti al Proponente in merito alle varianti apportate col progetto definitivo, conclude dichiarando che *“allo stato dell'arte non si può esprimere valutazione”*, rilevando – tra l'altro – l'esistenza di un impatto negativo sugli ecosistemi esistenti derivanti dall'opera in questione e già oggetto di specifica tutela e vincoli ambientali.

Appaiono, infatti, insuperabili, o comunque allo stato non chiarite, le interferenze del progetto con le zone SIC, ZPS, e ZSC: circostanza, questa, che già nel 2004 era costata allo Stato una procedura di infrazione da parte della Comunità europea (si veda di pagg. 8 e 9 del parere del 15 marzo 2013).

Parimenti lacunosi sono, allo stato, i chiarimenti forniti dal proponente sull'enorme quantitativo di terra, di materiale di scavo (circa 13 milioni di mc) e di polveri sollevate dai cantieri.

Senza contare che i materiali vanno, poi, trasportati a destinazione: si avrebbe, così, una movimentazione di mezzi pesanti insostenibile (le stime parlano anche di due camion al minuto, per 16 ore al giorno, per non meno di 30 anni, si veda *infra*) da effettuarsi su percorsi urbani ed extraurbani che, certamente, non sono *“a scarso traffico”* come vengono definiti dal Proponente nella già richiamata verifica di ottemperanza del 15 marzo 2013.

Sotto il profilo dell'impatto della realizzazione dell'opera sulle popolazioni residenti, si evidenzia che le stime di durata dei lavori risultano poco credibili e realistiche.

Il progetto definitivo, infatti, individua varie fasi ma – complessivamente – prevede che l'insieme di 24 km circa di gallerie, viadotti, stazioni sotterranee, connessioni, rampe ed impalcato (con vie sia stradali che ferroviarie) possa essere costruito in circa **7 anni** (pag. 44 sempre della verifica del 15 marzo 2013; Salvini rilancia e dichiara di poter completare il Ponte in 5-6 anni).

Tuttavia, l'esperienza dimostra che i tempi che mediamente in Italia servono per realizzare le opere pubbliche sono circa 4,4 anni, che si riducono a circa 3 anni per le opere inferiori ai 100 mila euro e si arriva a quasi 16 anni per le opere di importo superiore (fonte ANCE SICILIA e AGENZIA DELLA COESIONE).

Il ponte avrà un costo tra gli 11 e i 15 miliardi di euro e, quindi, stando alle superiori stime, avrà tempi di realizzazione almeno trentennali, determinando un impatto per le popolazioni residenti e direttamente coinvolte dai cantieri tutt'altro che indifferente.

Infine, i troppo trascurati – ma per nulla secondari – aspetti geologici (si veda *infra*), considerato che i progetti previsti per mitigare gli stravolgimenti all'orografia superficiale e alle falde acquifere sotterranee locali, risultano gravemente insufficienti.

b) Tutt'altro che marginali, poi, sono i rilievi di carattere **economico-finanziario**, considerato che, nel 2011-2012, la caducazione del progetto, cioè lo stop all'intero processo di realizzazione dell'attraversamento stabile, è avvenuta a seguito della verifica di mancanza di sostenibilità economica e finanziaria del PEF (cfr. audizione Prof. Russo).

Del resto, è sufficiente ricordare la gravità di quanto rilevato dall'ANAC nel parere reso durante l'audizione in commissione unificata proprio il 18 aprile 2023: *«per quanto riguarda l'accordo di programma stipulato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministro dell'economia e delle finanze con la società concessionaria – scrive l'ANAC – si rileva la mancanza di precisi parametri di verifica di sostenibilità economica della realizzazione dell'opera. Si evidenzia che,*

mentre il precedente decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, prevedeva espressamente all'articolo 34-decies, comma 3, che gli atti che regolavano il rapporto concessorio fossero vincolati al vaglio di mercato sulla sostenibilità economica dell'opera, da parte della società Stretto di Messina S.p.A. – con eventuali effetti caducatori degli stessi -, l'articolo 2, comma 8, che disciplina ora il contenuto degli atti aggiuntivi conseguenti all'accordo, non prevede che la realizzazione dell'intervento sia collegata a vincoli di sostenibilità economica, con la conseguenza che i costi dell'opera potrebbero subire dei notevoli aumenti anche in ragione di ulteriori richieste e prescrizioni che dovessero essere formulate dal contraente generale».

Inoltre, il Presidente ANAC, constatando l'effettiva incertezza sull'aumento dei costi dell'opera (si varia dagli 11 miliardi dichiarati dal Concessionario fino ai quasi 15 miliardi di euro accertati dal Ministero), ha richiamato l'attenzione sul vincolo europeo: *«Se si vuole evitare la gara... occorre rispettare quanto previsto dall'articolo 72 della direttiva europea, che pone un limite invalicabile, e cioè che l'aumento dei costi non debba superare il 50%»* di quelli originari.

Guarda caso, dopo qualche giorno, il contraente generale ha comunicato che i costi stimati sono pari a circa 11 miliardi mentre qualche settimana prima, stando agli aggiornamenti richiesti dal Def, si parlava di 13,5 miliardi di euro. Se aggiungiamo le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria, di cui si dovrà occupare R.F.I., la stima sale di altri 1,1 miliardi. E poi ci sono i costi delle strade a carico di ANAS.

In ogni caso, di fondi disponibili per iniziare i lavori, allo stato, non ce ne sono e il Governo intende reperirli: **a)** dai fondi di sviluppo e coesione regionali (che servono per sostenere le aree meno sviluppate del paese); **b)** dal bilancio dello Stato, da decidere nella pianificazione 2024, quindi probabilmente sottraendoli ad altri servizi (sanità o prestazioni sociali); **c)** da sovvenzioni europee e poi **d)** da prestiti a enti come Cassa depositi e prestiti o la Banca europea degli investimenti. È escluso il ricorso al Piano nazionale di ripresa e resilienza, dato che non è ricompreso nella rosa dei progetti.

Quanto, poi, all'**analisi costi-benefici**, è stato fatto notare, già nel 2005, che *«per realizzare una corretta analisi costi-benefici occorre partire dall'esistente e valutare la variazione di beneficio sociale netto generata dall'investimento o dagli investimenti alternativi. Nel caso dell'analisi del ponte questo punto di partenza metodologico è stato saltato: il progetto del ponte viene confrontato non con l'attuale sistema di attraversamento dello Stretto, ma con uno "scenario multimodale alternativo" che implica costi di investimento non indifferenti e che elude lo scenario tecnicamente definito "do nothing" ("non operare nulla"). In tal modo si costruisce uno scenario di confronto che incrementa "in automatico" la redditività del ponte (Brambilla, 2003) [...] Nel complesso, la valutazione del beneficio del tempo (elemento essenziale nell'analisi costi-benefici) viene sostanzialmente raddoppiata nell'analisi del progetto-ponte proposta dalla "Stretto di Messina". È stato dimostrato (e mai smentito dalla Stretto di Messina) che, utilizzando parametri più adeguati, la realizzazione del ponte non presenta alcun beneficio netto sociale. Al contrario, si può stimare un eccesso di costi economici sui benefici che determina una perdita netta valutabile in 1,39 miliardi di euro (v. Convegno nazionale Legge obiettivo e valutazione dei progetti, Università Cattolica e Politecnico di Milano, Settembre 2003; Corriere della Sera, Grandi opere: "Bocciate 5 su 7", 22.09.2003)»* (pagg. 11 ess. della *Relazione Conclusiva di Valutazione del Progetto Preliminare del Ponte sullo Stretto di Messina* del 2005, della Commissione di Studio in seno al consiglio comunale di Messina).

Quanto appena evidenziato è di estrema importanza perché, come sappiamo purtroppo benissimo, al fine di migliorare i tempi di percorrenza dall'isola verso il continente non è mai stato valutato l'effetto di un ammodernamento e potenziamento del servizio dinamico di attraversamento, con soluzioni tecniche innovative sui mezzi di trasporto, miglioramento delle infrastrutture portuali e stradali e, soprattutto, concorrenza del vettore pubblico su quello privato (obiettivo, questo, cui lo Stato ha colpevolmente abdicato, nell'altrettanto colpevole silenzio generale, da troppo tempo).

Sotto tale profilo, si evidenzia che è in atto un programma d'investimenti pari a 510 milioni di euro (risorse provenienti, in maniera specifica, 165 milioni da FC e FSC 2021/2027, 246 da PNRR ed il resto da risorse nazionali) da realizzare entro il 2027 per: A) acquisto di nuove navi e riqualificazione del naviglio esistente; B) rinnovo del materiale rotabile ferroviario; C) riqualificazione delle stazioni ferroviarie delle RFI di Messina, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni; D) avviamento della transizione energetica della mobilità marittima; E) miglioramento dell'accessibilità stradale ai porti.

È stato stimato che l'investimento ridurrebbe i tempi di attraversamento dei convogli ferroviari dalle attuali 2h05' a 1h05'! E questo già in 5 anni, senza attendere la realizzazione del Ponte (i cui tempi peraltro, come vedremo, oltre che incerti, sono senza dubbio di gran lunga superiori).

Anche i più fermi sostenitori dell'attraversamento stabile dello Stretto hanno, poi, posto l'attenzione sul fatto che senza AV e AC in Sicilia e altre opere stradali, autostradali e marittime, l'attraversamento stabile perde, sostanzialmente, ogni tipo di utilità: l'opera, che verrebbe realizzata soprattutto per ridurre i tempi di percorrenza dei passeggeri e delle merci sulla linea ferrata, nasce così "monca" perché gli attuali progetti ed investimenti di RFI – anche quelli connessi alla realizzazione del Ponte – non prevedono l'AV e l'AC (in particolare sulle tratte Palermo-Catania e Messina-Catania) per come è stata realizzata nel resto d'Italia. Non solo, ma, il tratto Palermo-Messina resterebbe sempre a binario unico!

c) Fermo quanto sopra, sono comunque innumerevoli le ulteriori ragioni che ci inducono oggi ad opporci con ancora più fermezza a quest'opera.

In questi decenni, l'idea del Ponte sullo Stretto è stata sempre strumentalmente utilizzata come unica ipotesi di sviluppo dei nostri territori ed è un concetto che, bisogna riconoscerlo, ha e continua ad avere successo unicamente in ragione della oggettiva rassegnazione popolare dinanzi alla speranza di veder finalmente adeguate le proprie condizioni di vita e di sviluppo agli *standard* delle altre Regioni del territorio nazionale che, nei decenni, hanno beneficiato delle dovute attenzioni e dei relativi investimenti senza che questi fossero il corrispettivo per un'opera faraonica.

Oltre al già citato *gap* infrastrutturale, la Sicilia, la Calabria e, in generale, tutto il Meridione, vive ancora condizioni di crisi idrica, di siccità, di dissesto idrogeologico, di inadeguatezza delle aree urbane e delle infrastrutture rispetto a frane ed alluvioni, di mancato adeguamento sismico delle infrastrutture e del patrimonio edilizio pubblico e storico artistico, e privato.

Sotto tale ultimo aspetto, ad esempio, è stato autorevolmente constatato che il Ponte potrebbe anche resistere ad un terremoto pari o superiore a quello del 1908 (questo il riferimento cui è stata parametrata la realizzazione), ma nella attuale condizione, tutto il resto verrebbe giù certamente, tanto sulla sponda siciliana che su quella calabrese.

In tale generale panorama di colpevole indifferenza – ciclicamente interrotto (sia pur solo mediaticamente) dalle velleità del politico di turno di ergersi a "sostenitore del Ponte" – la città di Messina è quella che, in particolare, ha subito più di tutti questo approccio: dal condizionamento sul redigendo PRG (rimasto congelato per anni per la scelta/non scelta del Ponte), dai mancati investimenti sulla flotta pubblica, sino ad arrivare oggi alla volontà di inserire il completamento del porto di Tremestieri tra le opere compensative al Ponte.

Il completamento di un porto parzialmente realizzato da anni e che oggi potrebbe avvalersi da subito delle risorse a disposizione del PNRR, dovrebbe, invece, rimanere condizionato alla realizzazione della grande opera. Una "condizione" che ha più il sapore del ricatto, in verità, come le parole da ultimo pronunciate dal ministro Salvini secondo il quale investire 11 miliardi per l'ammodernamento della rete ferroviaria calabrese e siciliana senza poi costruire il ponte sarebbe "*economicamente e culturalmente una sciocchezza*".

Ecco perché non possiamo che opporci a tale idea “salvifica” del ponte, perché in fin dei conti è solo fumo negli occhi di chi non è in grado di vedere “altro”, né di provare a realizzare qualcosa di più “ordinario” del ponte, muovendo innanzitutto da una scala di priorità. In tal senso, ad esempio, tale infrastruttura, se davvero fosse fondamentale realizzarla, dovrebbe diventare il completamento (e non il punto di partenza) di un sistema infrastrutturale infra-regionale, che va prioritariamente parificato a quello del Nord Italia unitamente al già citato miglioramento delle condizioni del servizio di attraversamento dinamico dello Stretto. Più che una grande opera di distrazione di massa, possiamo dire che negli anni è stata (e rischia di essere nuovamente) una grande opera di distrazione di risorse per il Mezzogiorno e in particolare per la Sicilia!

Oggi più di ieri, quindi, bisogna fare una scala di priorità degli investimenti per il Paese e per il Sud d'Italia, soprattutto perché i circa 11/15 mld di euro previsti per la realizzazione della grande infrastruttura saranno interamente pubblici (nazionali, comunitari e regionali). Molte delle priorità sopra evidenziate oggi possono essere già affrontate attraverso i fondi del PNRR che, tuttavia, si rischia di perdere anche a causa della proposta del Governo di impiegare tempo e risorse (anche umane) per rimettere in piedi il progetto del Ponte sullo Stretto.

In un recente intervento, la Corte dei Conti, oltre a confermare una preoccupante discrasia tra la spesa realizzata e quanto preventivato con i fondi PNRR, ha invitato il Ministero delle Infrastrutture e RFI, proprio in conseguenza della suddetta strategia governativa, di riprendere l'idea di un attraversamento stabile, a rivedere tutti gli investimenti programmati proprio sull'attraversamento dinamico sullo stretto (circa 80 mln) visto che le navi potrebbero non servire più *“ove il Ponte entrasse in piena funzione secondo i tempi annunciati dal governo”*.

Tale infrastruttura, dunque, anziché fungere da volano di sviluppo, diverrebbe così l'ennesimo pretesto per il consueto immobilismo, se non la scusa per dirottare i fondi verso altri progetti (presumibilmente da realizzare nel Nord del Paese).

Rinnovare ed ambientalizzare la flotta pubblica deve essere ritenuto, pertanto, un intervento funzionale alla transizione ecologica. In tal modo, invece, si rischia – ancora una volta – di perdere risorse importantissime che vanno spese oggi e subito e non in attesa di veder realizzata la mega opera: *«una infrastruttura che il Paese è soltanto in grado di annunciare ma non di realizzare»* (cfr. audizione del Commissario ZES ORIENTALE).

Per tutte le superiori considerazioni, la nostra non è quindi una contrarietà ideologica all'introduzione di forme di attraversamento dello Stretto migliori e più efficienti rispetto a quelle attuali, ma si configura – piuttosto – come una forte opposizione alla realizzazione di un'opera che, alla luce dei dati precedentemente riportati, ad oggi, appare assolutamente inutile – prima ancora che altamente dannosa a livello ambientale – sotto molteplici profili.

Siamo fermamente convinti, invece, che il Partito Democratico, a tutti i livelli, debba essere impegnato a chiedere (ed ottenere) la realizzazione ed il completamento di tutte quelle infrastrutture strategiche e prioritarie per la Sicilia ed il Mezzogiorno, partendo innanzitutto da quelle già stanziare con i fondi del PNRR.

La vera urgenza da affrontare è, pertanto, quella relativa alla realizzazione di quei cantieri funzionali alla transizione ecologica e necessari per permettere tanto ai cittadini quanto alle merci di muoversi in Calabria e Sicilia come già avviene nel resto del Paese.

Dobbiamo, inoltre, essere impegnati, più convintamente rispetto al passato, nel sostenere la battaglia per il riconoscimento di un diritto ad una vera continuità territoriale fra Messina ed il resto d'Italia e, conseguentemente, per il miglioramento della qualità della vita dei suoi residenti.