



Comunicato stampa  
Roma, 15 aprile 2024

### **Un ponte già bocciato nel 2021, inutile, costoso e impattante sul paesaggio e sull'ambiente**

In merito al Ponte sulla Stretto, Italia Nostra ribadisce le proprie motivate e articolate perplessità sulla sua realizzazione, dopo aver presentato insieme ad altre associazioni le proprie osservazioni alla "Commissione VIA".

La prima e più rilevante obiezione riguarda l'impatto sul paesaggio e l'ambiente dello Stretto di Messina: un contesto culturale e paesaggistico tra i più significativi ed espressivi al mondo e punto focale di un importantissimo sistema naturale oggi costituito da riserve e parchi naturali, ricchissimo di siti delle Rete Natura 2000 come i Nebrodi, l'Aspromonte, l'Etna e le Eolie patrimonio UNESCO, l'Isola Bella, le lagune di Marinello, gli ambienti umidi del litorale con gli acquitrini salmastri di Faro e Ganzirri, la zona costiera di Capo Peloro. Inoltre, le alture che si affacciano sulle due sponde dello Stretto sono i luoghi di sosta delle avifaune migratorie. Aspetti questi che, richiamando l'art. 9 della Costituzione ed il Decreto Assessoriale 8410/2009 che istituisce la carta regionale siciliana dei luoghi dell'identità e della memoria, difficilmente possono essere ignorati. Infatti, importanti aree interessate dall'opera sono sottoposte a tutela 3 dal Piano Paesaggistico Territoriale Ambito 9: aree che nelle Norme di Adozione sono dichiarate "invarianti" del paesaggio.

Sull'utilità dell'opera per la mobilità, tutti gli studi e le più accreditate valutazioni ritengono che il traffico marittimo tra la Sicilia e i porti del Nord non sia dirottabile sul Ponte, visto l'incontrastabile convenienza dei trasporti via mare; potendone quindi usufruire solo la tratta destinata all'Italia Centrale. Anche il traffico passeggeri risponde allo stesso principio, non essendo concorrenziale con i collegamenti aerei di lunga distanza tra Sicilia e nord Italia o Europa (l'aeroporto di Catania è il terzo d'Italia). Vi è inoltre ancora necessità di ricordare che le inesistenti infrastrutture stradali e ferroviarie non permettono oggi i normali spostamenti tra le varie città dell'isola.

I costi di realizzazione del ponte sono enormemente superiori a opere comparabili (il ponte Sultan Selim sul Bosforo, con una campata principale di 1,41 km e una lunghezza totale di 2,2 km, è costato € 2,3 miliardi; il ponte di Akashi Kaikyō, con una campata centrale di oltre 1,9 km è costato € 3,38 miliardi), l'area di influenza del ponte ha una significatività economica relativamente modesta e il volume di pedaggi non sarebbe in grado di ripagarne le spese, che sarebbero invece a carico dello Stato (al contrario, per esempio, dell'Eurotunnel, totalmente a carico del traffico).

Il progetto presentato alla Commissione VIA non supera le obiezioni mosse dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (lo stesso MIT sotto altro nome) nello studio pubblicato nell'aprile del 2021 e redatto da un Gruppo di Lavoro di 16 tecnici (professori universitari, funzionari del ministero e responsabili di aziende di infrastrutture), che esprimeva importanti dubbi sul progetto, sulla sua



concezione costruttiva, sui danni ambientali e sulla sua utilità. In particolare, devono essere superate le criticità che suggerivano la realizzazione di un ponte a più campate. E infine, a rigor di logica, la VIA dovrebbe essere rifatta da capo, visto che sono passati molti anni dal parere del 2013.

Alla luce di tali considerazioni e dei molti indicatori critici rilevati nel corso delle verifiche, l'associazione Italia Nostra intende convocare un incontro internazionale di tecnici esperti in questa infrastruttura, per contribuire ad un necessario approfondimento delle conoscenze che oggi – nonostante il numero rilevante degli elaborati tecnici del progetto non esecutivo - appaiono assai limitate.

Antonella Caroli  
Presidente nazionale Italia Nostra