

PARTE I:

1. INTRODUZIONE GENERALE

In questa introduzione vengono ribadite, ripercorse e integrate:

- le motivazioni della richiesta di sospensione della procedura V.I.A. riguardante il Collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente, ai sensi dell'art. 6 del DPCM n. 377/1988 e dell'art. 6 del DPCM 27 dicembre 1988 – Rinnovo della pubblicazione e delle procedure partecipative alla V.I.A., trasmessa ai Ministeri competenti il 13 febbraio scorso (Prot. DG/50/2003);
- tutte le carenze della Sintesi non Tecnica e dei Quadri programmatico, progettuale e ambientale che verranno meglio approfondite nella documentazione puntuale sui vari aspetti del S.I.A. presentato dalla Stretto di Messina S.p.A.

E' da sottolineare che le scriventi associazioni oltre all'elaborazione delle Osservazioni e della Istanza nell'ambito e ai sensi della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale si riservano di verificare in ogni sede istituzionale e legale competente quali ulteriori azioni intraprendere riguardo alle carenze della documentazione prodotta da Stretto di Messina S.p.A. e alle eventuali irregolarità della procedura avviata.

Assenza dei presupposti per la V.I.A.

In questa parte del documento delle Osservazioni che costituiscono parte integrante e irrinunciabile della procedura V.I.A., ai sensi dell'art. 6 della L. n. 349/1986 e della normativa comunitaria, le associazioni scriventi, prendendo in esame il DLgs n. 190/2002, il DPCM n. 377/1988 e il DPCM 27 dicembre 1988 in relazione alla documentazione presentata il 21 gennaio scorso con Avviso al Pubblico dalla Società Stretto di Messina S.p.A. riguardante il Collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente, ribadiscono e integrano quanto già richiesto il 13 febbraio scorso nella nota inviata ai Ministeri competenti.

In quella nota si chiedeva la sospensione della procedura V.I.A. data la lacunosità e l'omissività della documentazione presentata da Stretto di Messina SpA che, a giudizi delle scriventi associazioni non risponde agli standard tecnici minimi richiesti per questa procedura, descritti nella normativa vigente comunitaria e nazionali.

Innanzitutto le scriventi associazioni richiamano:

il Decreto Legislativo n. 190/2002 attuativo della L. n. 443/2002 all'art. 18 comma 1 stabilisce che: *“1. L'istruttoria sui progetti relativi alle opere di cui all'articolo 17, comma 1, è eseguita nel rispetto delle finalità indicate nell'articolo 6 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, e lo studio di impatto ambientale è redatto ai sensi delle norme tecniche di cui al decreto del Presidente del*

Consiglio dei Ministri in data 27 dicembre 1988 e del decreto del Presidente della Repubblica 2 settembre 1999, n. 348, e reso pubblico nelle forme previste dalle procedure vigenti.(...)";

lo stesso Decreto Legislativo n. 190/2002, all'art. 19 comma 1, stabilisce inoltre che: *“La valutazione di impatto ambientale individua gli effetti diretti e indiretti di un progetto e delle sue principali alternative sino all'opzione zero, sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione fra detti fattori, nonché sui beni materiali e sul patrimonio culturale, sociale ed ambientale e valuta inoltre le condizioni per la realizzazione e l'esercizio delle opere e degli impianti.(...)"*;

Rispetto a quanto stabilito dal Decreto Legislativo attuativo della cosiddetta Legge Obiettivo (L. n. 443/2001), le scriventi associazioni fanno notare che ai sensi delle norme tecniche richiamate dal già citato art. 19 del D.Lgs n. 190/2002 la Società Stretto di Messina S.p.A. avrebbe dovuto presentare il progetto preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale, comprensivo della Sintesi non tecnica, del Quadro Programmatico, del Quadro Progettuale e del Quadro di riferimento Ambientale, documenti che rispondono a precise norme tecniche descritte chiaramente nell'art. 2 del DPCM n. 377/1988 e negli artt. 2, 3, 4 e 5 del DPCM 27 dicembre 1988 e ulteriormente precisate per le *infrastrutture lineari di trasporto* all'Allegato III dello stesso DPCM;

In particolare, le scriventi associazioni, rilevano che il DPCM 27 dicembre 1988, all'art. 2 comma 2, stabilisce che lo Studio di Impatto Ambientale dovrebbe essere corredato fra l'altro da: “a) documenti cartografici su scala adeguata ed in particolare carte geografiche generali e speciali, carte tematiche, carte tecniche; foto aeree (...); d) esposizione sintetica delle eventuali difficoltà, lacune tecniche o mancanza di conoscenze incontrate dal committente nella raccolta dei dati richiesti;

Inoltre, le scriventi associazioni, ricordano che l'art. 6 del DPCM n. 377/1988 stabilisce chiaramente che:

“1. L'istruttoria sui progetti di cui all'articolo 1 ha le seguenti finalità:

- a) accertare la completezza della documentazione presentata;*
- b) verificare la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal proponente;*
- c) verificare che i dati del progetto per quanto concerne i rifiuti liquidi e solidi e le emissioni inquinanti nell'atmosfera corrispondano alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore;*
- d) accertare la coerenza del progetto per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali;*
- e) accertare il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal proponente in relazione agli effetti ambientali;*

f) *individuare e descrivere l'impatto complessivo del progetto sull'ambiente anche in ordine ai livelli di qualità finale, raffrontando la situazione esistente al momento della comunicazione, con la previsione di quella successiva.*

(...);

Infine, le scriventi associazioni rilevano che l'art. 6, comma 4 del DPCM 27 dicembre 1988 dà in capo al Ministero dell'Ambiente e del Territorio il potere di richiesta di integrazioni *“ove sia verificata l'incompletezza della documentazione presentata” che costituisce “pronuncia interlocutoria negativa”.*

Sempre nella nota del 13 febbraio viene anche richiamata, a proposito della regolarità della procedura V.I.A., la comunicazione del 6 febbraio 2003 nella nota del Dipartimento della Protezione ambientale – Direzione per la valutazione di impatto ambientale (Prot. n. 1259/VIA/A.D. 13.G), in risposta alla nota delle scriventi associazioni del 29/1/2003 che chiedeva l'accesso agli atti, il Direttore Generale Bruno Agricola e il responsabile del procedimento Raffaele Ventresca comunicavano: *“Va rilevato che comunque è tuttora in corso da parte della Società proponente il perfezionamento degli ulteriori adempimenti necessari ai fini dell'avvio dell'istruttoria per la valutazione di impatto ambientale di cui al Capo II del citato D.Lgs. 190/02. Non appena detti adempimenti saranno perfezionati e si potrà quindi dare formale avvio della procedura istruttoria per la valutazione di impatto ambientale, sarà cura della scrivente Direzione comunicare le modalità con cui consentire l'accesso agli atti richiesto”.*

Ed è proprio sulla base di questi presupposti normativi e dell'accurata disamina della documentazione presentata da Stretto di Messina S.p.A, che le scriventi associazioni hanno chiesto formalmente nella nota del 13 febbraio vista l'incompletezza, la lacunosità e l'omissività della documentazione presentata dalla Società Stretto di Messina S.p.A. – come meglio specificato nell'elencazione prodotta nel paragrafo successivo delle carenze riscontrate dal gruppo di lavoro tecnico degli ambientalisti - rispetto a quanto richiesto dalle norme in vigore per l'elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale e alla luce di quanto stabilito all'art. 6 comma 1 del DPCM n. 377/1988 riguardo all'Istruttoria sui progetti al fine del giudizio di compatibilità ambientale che sia sospesa la procedura VIA ai sensi dell'art. 6, comma 4 del DPCM 27 dicembre 1988, e sia richiesta a Ponte sullo Stretto S.p.A. di produrre un nuovo S.I.A. per procedere a una nuova pubblicazione ai fini delle osservazioni dei cittadini e sia garantito da parte dei Ministeri competenti il pieno rispetto delle procedure partecipative ai sensi dell'art. 1 della Direttiva 85/37/CEE, già richiamata dal D.Lgs. n. 190/2002.

Le scriventi associazioni osservano che il S.I.A. presentato da Ponte sullo Stretto S.p.A. si presenta carente e non corretto dal punto di vista metodologico sotto differenti aspetti: carente nell'individuazione cartografica e nel corredo delle tavole; poco accurato e incompleto nella documentazione presentata, che risulta essere per la maggior parte una collazione incoerente di documenti di fonte diversa tra loro; assolutamente superficiale e pretestuoso nell'individuazione e descrizione delle alternative; poco credibile nella descrizione dei presupposti normativi, pianificatori e programmatici che dovrebbero giustificare l'opera; parziale nella

descrizione del quadro delle normative vincolistiche dal punto di vista paesaggistico, urbanistico e naturalistico; omissivo e non credibile riguardo al calcolo costi/benefici, alla fattibilità finanziaria dell'opera e alla descrizione degli scenari macroeconomici.

Le scriventi associazioni fanno notare come risalti, tra l'altro, quale una delle gravi carenze meglio specificate qui di seguito, la mancanza della Relazione riepilogativa degli impatti che sono invece in maniera asistematica, e di fatto illeggibile e incomprensibile, descritti nei vari quadri di riferimento.

D'altra parte,

A integrazione di quanto già esposto nella richiesta ai Ministeri competenti del 13 febbraio scorso e rimandando a un esame più approfondito nel capitolo... sugli aspetti più rilevanti del contrasto tra le nuove procedure previste dalla cosiddetta Legge Obiettivo e provvedimenti collegati, c'è anche da rilevare e sottolineare, oltre a quanto già esposto, che nello specifico la scandalosa e ingiustificabile incompletezza della documentazione presentata da Stretto di Messina S.p.A.:

- non consente di valutare quali siano le pesanti modificazioni dell'ambiente che un'opera quale il Ponte – che rientra nella categorie di opere previste dall'art. 1 e dall'Allegato III del DPCM n. 377/1988 – produce sia in fase di cantierizzazione che di realizzazione, secondo quanto stabilito dall'art. 6 della L. n. 349/1986
- non soddisfa gli standard tecnici minimali della Documentazione degli studi di impatto, così come viene documentata dall'art. e del DPCM 27 dicembre 1988;
- non consente, quindi, di avere un quadro reale degli effetti diretti e indiretti dei singoli "fattori" ambientali e delle loro interrelazioni, secondo quanto stabilito dalla Direttiva 85/337/CEE del Consiglio del 27 giugno 1985 e dalla Direttiva 97/11 del Consiglio del 3 marzo 1997 e viene ribadito dal D.Lgs. n. 190/2002
- non contiene, come già notato, una disamina delle alternative "sino all'opzione zero", come richiesto dalle richiamate Direttive comunitarie di riferimento, e dallo stesso art. 19 del D.Lgs. n. 190/2002, che consenta una valutazione comparativa tra le varie ipotesi finalizzata a identificare quella a minor impatto ambientale e socio-economico
- appare, quindi, in contrasto con il principio di precauzione contenuto nel Trattato dell'Unione Europea

- appare in contrasto con la trasparenza degli atti amministrativi e in particolare della procedura VIA, così come viene definita nelle normative comunitarie di riferimento e dalle leggi italiane (L. n. 241/1990 e dal'art. 7 del del D.P.C.M. 27 dicembre 1988)
- non garantisce la completezza e la veridicità delle informazioni messe a disposizione del pubblico, ai sensi delle normative comunitarie vigenti e dell'art. 2, lettera d) del D.P.R. 12 aprile 1996
- impedisce di fatto che il pubblico interessato possa “*esprimere il parere prima dell'avvio del progetto*”, come esplicitamente previsto in particolare dall'articolo 6 punto 2 della Direttiva 85/337/CEE e dall'art. 6 della L. n. 349/1986, e trasmettere nella loro completezza alle autorità competenti quegli elementi conoscitivi e valutativi “*...concernenti i possibili effetti dell'intervento medesimo...*”, previsti dall'art. 9 del D.P.R. 12 aprile 1996.

Infine, riguardo ad alcuni aspetti specifici si fa notare che l'esclusione dalla V.I.A. del Ponte delle opere connesse funzionalmente a questa infrastruttura e l'assenza nel S.I.A. di infrastrutture di collegamento tra il Ponte e la rete ferroviaria sono del tutto ingiustificate e in contrasto, oltre che dal D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e dal D.Lgs. n. 190/2002, con quanto esplicitamente previsto dalla Circolare 7 ottobre 1996 n. 15208 – “*Procedure di valutazione di impatto ambientale*” che proprio riguardo alla V.I.A. per le infrastrutture lineari ribadisce che

“...questa deve prendere in considerazione, oltre ad elementi di incidenza propri di ogni singolo segmento dell'opera, anche le interazioni degli impatti indotti dall'opera complessiva sul sistema ambientale, che non potrebbero essere apprezzati nella loro completezza, se no con riguardo anche agli interventi che, ancorché al momento ne sia prospettata la realizzazione, siano poi posti in essere (o sia inevitabile che siano posti in essere) per garantire la piena funzionalità dell'opera stessa”.

Rispetto, poi, alle motivazioni di fondo e ai principi che dovrebbero caratterizzare la procedura V.I.A. e, quindi, la valutazione del “do nothing” o “opzione zero”, vale la pena di ricordare che detta procedura, come viene giustamente sottolineato dalla Circolare 8 ottobre 1996 n. 15326 – “*Principi e criteri di massima della valutazione di impatto ambientale*”:

“...come risulta, del resto, espressamente dal preambolo alla Direttiva 85/337/CEE, costituisce uno degli elementi necessari per realizzare l'obiettivo generale della protezione dell'ambiente e della qualità della vita.

Più in particolare è stato sottolineato, a livello comunitario, che la migliore politica ecologica consiste nell'evitare fin dall'inizio i guasti ambientali, tenendo conto, in tutti i processi tecnici di programmazione e

decisione, delle eventuali ripercussioni sull'ambiente, attraverso l'adozione di procedure per valutare queste ripercussioni”.

E' inutile sottolineare come la documentazione di Stretto di Messina S.p.A. manchi completamente l'obiettivo generale enunciato.

Ed è sempre la Circolare n. 15326 dell'8/10/1996 a ricordarci come, in contrasto con quanto prodotto da Stretto di Messina S.p.A., il contenuto della procedura V.I.A. sia quello di consentire di stimare la sostenibilità di quel determinato progetto sull'ambiente tenendo conto della *“capacità di carico ambientale...(che)...non può trascurare, da un lato, gli impatti cumulativi e sinergici di più progetti, dall'altro, la ricerca di altre soluzioni non solo come individuazione di misure mitigative nell'ambito di quel determinato progetto, ma anche come alternativa a quest'ultimo”.*

La Circolare n. 15326 dell'8/10/1996 sgombera, inoltre, il campo dalla tendenza ricorrente nella documentazione presentata da Stretto di Messina S.p.A. di portare a giustificazione dell'opera atti pianificatori e programmatori che, tra l'altro, non riguardano il settore dei trasporti ma la programmazione finanziaria. La suddetta circolare è esplicita nel sottolineare come a proposito dell'interrelazione tra piani/programmi e progetto:

“In questo caso, infatti, il Ministro dell'Ambiente ha il potere-dovere di emettere un parere negativo sul progetto, posto a che a suo giudizio non ha ad oggetto i contenuti degli atti di pianificazione e programmazione, bensì esclusivamente la sostenibilità per l'ambiente di una determinata opera, ancorché conforme a tali atti, in comparazione con altre soluzioni accettabili, restando rimessa alla sede competente ogni decisione circa scelte diverse”.

Infine, riguardo alle considerazioni sugli aspetti trasportistici e socio-economici qui di seguito prodotte dalle scriventi associazioni e alla mancanza di attendibilità delle valutazioni e delle descrizioni degli scenari a questo specifico proposito prodotti da Stretto di Messina S.p.A., se raffrontati con le stesse conclusioni degli Advisor e di DICOTER dl Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è sempre la Circolare n. 15326 dell'8/10/1996, a ricordarci il valore di questi aspetti nella procedura VIA:

“...va da sé che la valutazione di impatto ambientale debba avere ad oggetto non solo i contenuti tecnici, ma altresì, quelli economici del progetto esaminato, essendo di tutta evidenza che, a parità, ad esempio di ripercussioni ambientali, il parere positivo potrà riguardare il progetto meno costoso, ovvero, a parità di costi, quello avente minore impatto ambientale, attraverso, comunque, una analisi dei costi e dei benefici sociali in rapporto ai costi ambientali”.

Queste considerazioni solo per ripercorrere più in generale tutte le carenze della documentazione prodotta rispetto alle normativa vigente. Qui di seguito entreremo invece nello specifico di tutte le lacune

Tutte le lacune del S.I.A.

In questo paragrafo vengono ripercorsi in maniera sintetica e sistematica tutti i contenuti delle Osservazioni al S.I.A. illustrati nel presente volume.

Entrando più nello specifico dei vari documenti presentati da Stretto di Messina S.p.A., si deve rilevare che la sintesi non tecnica prodotta dallo Stretto di Messina S.p.A., principale documento per la consultazione del pubblico, risulta essere praticamente illeggibile per la superficialità, l'incoerenza e la frammentarietà dei dati e delle informazioni in esso raccolte.

nella sostanza, la sintesi non tecnica non offre elementi d'informazione utili a comprendere quali e quanti saranno, effettivamente, gli impatti del progetto.

Se poi vengono esaminati il Quadro di riferimento programmatico, il Quadro di riferimento progettuale e il Quadro di riferimento ambientale numerose sono le carenze macroscopiche, che ad oggi siamo in grado di documentare e che qui di seguito riportiamo in sintesi, rispetto alle varie tematiche e alle varie componenti:

1. Quadro programmatico

Impostazione dello S.I.A. e della V.A.S.

- la cosiddetta Valutazione Ambientale Strategica non risponde, nel merito come nel metodo, ad alcuno dei requisiti previsti dalla direttiva 2001/42/CE
- il quadro degli strumenti di programmazione descritti e discussi nello Studio di Impatto Ambientale non offre specifici riferimenti alla necessità di realizzazione del ponte, fatta eccezione, ovviamente, per quanto concerne la Delibera CIPE n. 121/2001
- la realizzazione del Ponte, in particolare, non trova alcun riscontro nel quadro della programmazione europea e nazionale (PGTL e PON Trasporti), mentre per quanto riguarda la programmazione regionale, i riferimenti al progetto contenuti in alcuni degli strumenti analizzati si accompagnano alla conferma della necessità di realizzare anche le opere funzionali all'attraversamento marittimo dello Stretto (potenziamento degli approdi per i traghetti)

- d'altra parte, l'intero S.I.A. è orientato a dimostrare la preferibilità, sotto tutti i profili, della soluzione "Ponte" rispetto all'alternativa del potenziamento dei servizi di traghettamento
- il tema dei progetti complementari e di quelli alternativi rappresenta un elemento di forte ambiguità dell'intero studio, sia per quanto riguarda l'effettiva alternativa fra Ponte e altre opere portuali (che, in realtà, lo stesso Studio afferma dovranno essere realizzate comunque), che per quanto concerne alcuni interventi citati nello S.I.A. come "funzionali" al Ponte e però assai più costosi e meno definiti dello stesso (in particolare ci si riferisce alla "nuova linea AV Napoli-Reggio Calabria, del costo presunto di 15 milioni di euro)
- i raffronti tra il progetto del 1992 e del 2002 e la valutazione dei pesi attribuiti ai singoli impatti appare contraddittoria e fallace e non trova corrispondenza nelle relazioni tecniche di accompagnamento.
- l'impostazione metodologica e lo sviluppo degli indicatori che compongono la cosiddetta analisi V.A.S. risentono con evidenza dell'impostazione dello Studio di Impatto, sviluppato, secondo quanto dichiarano gli stessi estensori, funzionalmente all'obiettivo di *confermare la maggiore efficienza dello scenario dell'attraversamento stabile rispetto a quello marittimo*
- data l'impostazione di cui al punto precedente, le valutazioni di sintesi che accompagnano gli indicatori si trovano spesso in contraddizione con dati e valutazioni contenuti in altre parti del medesimo Studio di Impatto Ambientale, ovvero con le conclusioni formulate dall'Advisor nel suo rapporto finale circa le differenti prestazioni dei due scenari di attraversamento dello Stretto considerati
- in particolare, si segnala la necessità di ripercorrere attentamente il metodo di calcolo delle emissioni inquinanti atmosferiche e dei consumi energetici sviluppato in funzione della comparazione, sotto questi due profili, degli scenari "con Ponte" e "senza Ponte", e ciò in considerazione dell'originalità delle conclusioni proposte dallo S.I.A. e della loro incoerenza con i dati, le stime e gli scenari disponibili a questo proposito nella letteratura internazionale

Inquadramento urbanistico

- per quanto riguarda gli aspetti urbanistici si nota che la documentazione presentata non tiene conto dei vincoli esistenti nella parte calabrese (Comuni di Scilla, Villa San Giovanni e Campo Calabro)
- la variante al PRG di Messina, cui ci si riferisce nella documentazione presentata, è relativa al vecchio progetto e quindi non tiene conto delle nuove normative urbanistiche e ambientali
- l'Inquadramento Territoriale Urbanistico è carente nel riconoscere i futuri assetti territoriale, tendenziale e pianificato
- in particolare dall'I.T.U. risulta essere assente l'individuazione dello scenario scaturente da gran parte degli strumenti urbanistici, ambientali e socioeconomici locali e regionali (in particolare si segnala l'assenza di alcun riferimento alle Linee guida del PTPR siciliano), che sono in palese

contrasto con il progetto del Ponte perché fortemente vincolanti e finalizzati alla valorizzazione del patrimonio ambientale del patrimonio territoriale e paesaggistico

Archeologia

- in Calabria e ancor più in Sicilia, invece di fare riferimento solo alla letteratura come avviene nel S.I.A., sarebbero necessarie indagini sistematiche e estensive, nonché ricerche programmatiche proprio per supplire alla mancanza di dati e rilevazioni
- risulta quindi difficile affermare che quanto previsto dai vincoli diretti e indiretti ai sensi del decreto legislativo n. 490/1999 e della legge n. 1089 del 1939 sia esaustivo
- nel S.I.A. non risulta che nella fase di cantiere siano accantonate somme per effettuare i necessari approfondimenti e rilievi
- manca comunque e non è prevista un'indagine su larga scala per individuare e delimitare l'area o le aree da esplorare organicamente

Quadro socio-economico:

- i dati dell'Advisor che già prospettavano un'ingiustificata crescita sostenuta del PIL, vengono inspiegabilmente, ulteriormente incrementati nel SIA pur di sostenere un arbitrario aumento del flusso delle merci
- le informazioni presentate nello S.I.A. rielaborano i dati prodotti dall'Advisor presentandoli in termini completamente diversi da quelli contenuti nel rapporto finale della Pricewaterhouse Coopers
- le stime sull'occupazione generata dal cantiere per la costruzione del Ponte risultano largamente sovradimensionate rispetto a quelle formulate dall'Advisor (al quale, pure, si richiamano quale fonte di dati); viene sistematicamente sottaciuta la maggiore efficacia, dimostrata dall'Advisor, del progetto alternativo plurimodale in termini sia di impatto economico (rapporto fra incremento del PIL e investimento) che in termini di occupazione (rapporto fra posti di lavoro generati e investimento)
- parimenti, la presunta rilevanza del Ponte nel determinare incrementi di accessibilità e pendolarismo, di domanda turistica e, più generalmente, di nuove localizzazioni, non trova alcun serio riscontro nel rapporto dell'Advisor, a differenza di quanto sostenuto nello SIA

Stime di traffico:

- i tassi di crescita della domanda, sia passeggeri che merci, assunti nello SIA in funzione delle stime sul traffico che attraverserà il ponte non trovano alcun riscontro oggettivo nelle serie storiche precedenti e nel rapporto finale dell'Advisor

- conseguentemente lo S.I.A. attesta previsioni di traffico sul Ponte che risultano sistematicamente superiori a quelle formulate dall'Advisor
- lo S.I.A. non offre peraltro alcuna spiegazione a differenziali di traffico previsti che, a seconda dell'anno di riferimento e dello scenario considerato, vanno dal 25 al 60% in più rispetto a quanto determinato dall'Advisor. Semplicemente, lo S.I.A. sembra ignorare le stime elaborate dall'Advisor
- nello S.I.A. vengono presentate arbitrarie sovrastime del risparmio di tempo e dei flussi di traffico che non trovano alcun riscontro negli standard dell'analisi costi-benefici ("*on the safe side*") riconosciuta a livello internazionale

Fattibilità economica:

- gli esiti dell'analisi economica risultano viziati dal non dimostrato dimensionamento della domanda di traffico interessata al transito sul ponte, atteso il fatto che il range di variazione entro il quale lo S.I.A. dichiara di aver testato la sensitività dei parametri di fattibilità economica è di alcune volte inferiore allo scarto percentuale evidenziato fra stime di traffico dello S.I.A. e stime di traffico dell'Advisor
- lo S.I.A. non rende conto e non documenta, a questo proposito, delle numerose indicazioni contenute in documenti ufficiali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativamente alla criticità del fattore traffico in ordine alla sostenibilità economica del progetto
- in generale tutte le valutazioni contenute nella documentazione presentata non sono corredate da indicazioni metodologiche che consentano di interpretare correttamente i dati e che consentano la riproducibilità dei risultati da parte di un valutatore esterno

2. Quadro di riferimento progettuale

Infrastruttura

- data l'approssimazione e la genericità degli elaborati si dubita che siano stati rispettati i requisiti minimi previsti dal DPR n. 554/1999 e della L. n. 441/2001
- risultano numerose zone d'ombra e imprecisioni negli elaborati proposti
- questa parte risulta carente nella verifica tecnica della costruibilità e della sicurezza strutturale del manufatto rispetto soprattutto agli eventi sismici e alla dinamica geotettonica
- in particolare manca del tutto all'accertamento delle disponibilità delle aree previsto dal DPR n. 554/1999
- non risulta in alcun elaborato l'abbassamento di 11 metri dell'impalcato e quindi non si possono valutare le modificazioni apportate alla infrastruttura e alle opere connesse, rispetto all'impatto sul territorio

- non viene approfondito tutto il tema dell'attraversamento ferroviario in galleria dei centri urbani sul lato Sicilia, non tenendo conto delle vibrazioni indotte, dei coefficienti di sicurezza delle costruzioni, del danneggiamento delle strutture, dell'alterazione della circolazione delle acque

Cantierizzazione

- considerate le carenze, si può dire che questa parte, fondamentale, sia sostanzialmente omessa dal S.I.A.
- vengono assolutamente sottovalutati e non descritti nei particolari gli impatti sulle acque, sull'aria e sul suolo di una cantierizzazione che secondo le stime ufficiali più ottimistiche dovrebbe durare 6 anni
- è assolutamente lacunosa e omissiva la descrizione cartografica e la descrizione dei siti di cava, discarica e deposito
- non vi è una quantificazione precisa della quantità dei materiali e dei flussi di traffico che il loro trasporto genererà e, quindi, risultano del tutto inattendibili i relativi impatti
- non si valuta l'interazione dei siti di cava, discarica e deposito e delle infrastrutture di servizio ai cantieri con il tessuto urbano e il territorio antropizzato e non, nonché con siti di rilevanza naturalistica, vincolati ai sensi delle normative comunitarie (SIC e ZPS) e regionali (Riserve Naturali)
- si suggerisce, in violazione delle norme vigenti, la discarica a mare dello smarino e viene assolutamente sottovalutato l'impatto a mare delle attività di cantiere

3. Quadro di riferimento Ambientale

Suolo e sottosuolo

- traspare con estrema chiarezza che ci troviamo nell'area geologicamente e tettonicamente più attiva del Mediterraneo centrale ma non se ne traggono le dovute conseguenze
- vengono confermate innegabili evidenze di una zona altamente sismica ma non esiste uno studio quantitativo sulle faglie attive.
- l'indagine geologica di sito è molto generica
- non viene preso in considerazione nessuno studio di impatto geologico.
- non esiste alcun tentativo di indicare modalità delle opere di mitigazione.

Vincoli ambientali

- dal S.I.A. non si ricava il quadro completo delle aree vincolate individuate dalle normative comunitarie (Direttiva n. 79/409/CE e Direttiva 92/43/CEE) e regolamentate dal DPR n. 357/1997

- non viene presentato nemmeno un quadro completo dei vincoli basati su leggi regionali (ad esempio mancano tutti i riferimenti e le individuazioni di siti e delle aree sulla base delle leggi regionali siciliane: LR n. 98/1981 e LR 14/1988)
- nel SIA si omette, nel confronto tra il progetto del 1992 e quello attuale, che nell'arco degli ultimi dieci anni sono stati individuati 5 SIC, 2 ZPS e istituita una Riserva Naturale che insistono o nell'area di progetto o nelle zone di cantiere

Fauna

- non vengono adattati correttamente gli standard cartografici indicati per la costituzione della Banca Dati faunistica 2000, né le indicazioni per i rilevamenti secondo i criteri validi in ambito internazionale (BTO e Euring)
- avifauna: nel S.I.A. non vengono bene definite, individuate e delimitate le aree di cantiere e le discariche e vengono del tutto sottovalutate le interferenze tra queste e le ZPS e i SIC siciliani e calabresi
- anfibi, rettili e mammiferi: nel S.I.A. non vengono assolutamente citati gli impatti in fase di cantiere e dello stesso tracciato su 5 SIC, “ ZPS e una Riserva Naturale che insistono nelle zone interessate dalla realizzazione dell'opera
- invertebrati: si dà un'informazione parziale sui SIC (manca quello delle Saline Ioniche), omettendo l'individuazione di due ZPS

Flora

- le indagini e i censimenti sul campo sono del tutto inadeguati e incompleti
- gli elenchi floristici e vegetazionali risultano approssimativi e incompleti
- gli elenchi di SIC, ZPS e Riserve naturali risultano incompleti e il corredo cartografico poco credibile
- gli impatti complessivi sulla flora vengono del tutto sottovalutati
- le discariche ricadono in aree “ad elevata naturalità”
- le mitigazioni vengono effettuate con specie non autoctone

Ecosistemi

- anche in questo caso i siti segnalati sono solo 4 non vengono segnalate le 2 ZPS

Ambiente idrico

- non ci sono dati completi sul chimismo delle acque
- la caratterizzazione dell'ambiente idrico è lacunosa

- non è attendibile l'analisi delle interazioni che dovrebbero consentire la quantificazione delle variazioni di alcuni indicatori ambientali
- mancano i dati idrologici e i dati concernenti la qualità delle acque sotterranee e degli scarichi inquinanti
- non è stato valutato il rischio idraulico

Ambiente marino

- non vengono considerati gli effetti della struttura del ponte sull'ambiente costiero con particolare riguardo alle modificazioni dei flussi di trasporto delle sabbie e più in generale come l'infrastruttura interferisca con le correnti marine non viene valutato gli elementi di disturbo in fase di cantiere
- non viene compiuta alcuna valutazione sulle conseguenze rispetto agli organismi stanziali dell'effetto accumulo derivato da una pesante immissione di inquinanti chimici sia in fase di cantiere che di esercizio del ponte
- non viene considerato l'ostacolo ottico costituito dall'ombra del ponte sui flussi migratori dei pesci e sul passaggio dei cetacei
- non viene studiato l'effetto ombra sulle specie batiali e sugli endemismi
- non è stato valutato l'effetto che l'illuminazione permanente del ponte potrà produrre sui
- movimenti verticali delle specie animali marine
- la descrizione delle biocenosi è omissiva e imprecisa

Paesaggio naturale e paesaggio antropico

- le modifiche apportate al progetto del 1992 non riducono la pesantezza della costruzione e della realizzazione dell'opera sul paesaggio tanto dal lato siciliano che da quello calabrese
- i capitoli dedicati al Paesaggio naturale e al Paesaggio antropico appaiono puramente approssimativi e descrittivi e sembrano sottovalutare le interferenze tra le varie infrastrutture e la densità del costruito, oltre che delle aree libere o di pregio ambientale e naturalistico
- manca un quadro completo degli strumenti pianificatori e dei vincoli in Sicilia e Calabria
- le strutture del ponte sul lato siciliano poggerebbero esattamente tra i due laghetti di Ganzirri e Faro in un'area tutelata di grande pregio naturalistico e paesaggistico
- con la costruzione del ponte lo Stretto verrebbe irrimediabilmente trasformato in un duplice baia facendo perdere le caratteristiche peculiari e unitarie di un'area di grande valore storico, geografico, naturalistico e paesaggistico
- vengono assolutamente sottovalutati gli impatti delle opere di adduzione e di quelle connesse al ponte sulla fragile fisionomia delle coste
- le opere di mitigazione non tengono conto della visione di insieme del paesaggio e paiono del tutto inadeguate rispetto alle trasformazioni indotte

Inquinamento atmosferico

- il quadro degli impatti è orientato a mettere in evidenza soltanto gli aspetti inerenti alla qualità dell'aria nei centri urbani non esaminando le emissioni nelle aree interessate dalle nuove infrastrutture
- non vi è traccia dell'eventuale censimento delle sorgenti puntuali di Villa San Giovanni
- l'analisi in fase di cantiere è superficiale e lacunosa
- anche per la fase di esercizio l'analisi risulta essere lacunosa, considerato
- in particolare che, a fronte di un aumento delle concentrazioni ambientali degli inquinanti, non vengono previsti interventi di mitigazione

Inquinamento acustico e vibrazioni

- manca la caratterizzazione acustica ante operam e durante la fase di cantiere
- non emergono le azioni di mitigazione del rumore

Inquinamento elettromagnetico

- vengono rilevati errori di fondo sull'identificazione delle fonti inquinanti
- non c'è un quadro aggiornato della localizzazione delle sorgenti di emissione
- non è stata compiuta una rilevazione dell'intensità dei campi elettromagnetici rispetto alla situazione di fatto
- vengono presentati i valori di campo elettrico ma non quelli di campo magnetico
- i dati presentati sono tratti dalla letteratura, ma risultano essere esposti in maniera approssimativa e incongrua nei testi e nella tabelle presentate a supporto

Salute

- mancano le informazioni sulla salute e l'identificazione dei problemi di salute nelle città e in tutta l'area cantierabile
- mancano l'identificazione dei fattori che influenzano la salute e la descrizione degli indicatori di salute
- manca l'analisi delle informazioni relative all'impatto sulla salute per le città direttamente interessate e per tutta l'area cantierabile
- manca la valutazione dell'esposizione delle popolazioni agli inquinanti atmosferici urbani

2. EVOLUZIONE DELLA PROCEDURA DECISIONALE

2.1. LE CARENZE NORMATIVE

- I - CONTRASTO CON LA COSTITUZIONE REPUBBLICANA. Per violazione dell'art. 76 Costituzione
 - Per violazione dell' art.117 Costituzione
 - Per violazione dell' art.118 Costituzione
 - Per violazione dell'art. 11 Costituzione
- II - VIOLAZIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA
 - II/1 - Contrasto dell'art. 18, comma 6 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002 n. 190 e dell'art. 1 comma 2, lettera c) della Legge 21 dicembre 2001 n. 443 con l'art. 1, paragrafo 7 e l'Allegato IV della Direttiva 97/11/CE del Consiglio
 - II/2 - Contrasto dell'art. 18, comma 3 e dell'art. 20, comma 5 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002 n. 190 con l'art. 1, paragrafo 8 della Direttiva 97/11/CE del Consiglio e con l'art. 6, paragrafo 3 della Direttiva 85/337/CEE del Consiglio
 - II/3 - Contrasto dell'art. 1 comma 1 della Legge 21 dicembre 2001 n. 443 e della Deliberazione 21 dicembre 2001 "Legge Obiettivo – Primo programma delle infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001) con la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
 - II/3 - Contrasto dell'art. 1 comma 1 della Legge 21 dicembre 2001 n. 443 e della Deliberazione 21 dicembre 2001 "Legge Obiettivo – Primo programma delle infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001) con la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
 - II/4 - Violazione della Comunicazione interpretativa della Commissione UE 1 luglio 2001 n. COM (2001) 274 ("Il diritto comunitario degli appalti pubblici e le possibilità di integrare considerazioni di carattere ambientale negli appalti pubblici")
- III
 - III/1 - Violazione art. 3 commi 3 e 4 del D. L.vo 20 agosto 2002 n°190, anche in riferimento all'art.16 Legge Quadro sui Lavori Pubblici n° 190/94 e successive modifiche, ed art. 19 1°comma lett.d) DPR 544/99, per le parti applicabili.
 - III/2 - Violazione dell' art.18 comma 1 e dell'art. 19 comma del D.L.vo n.190/2002, art.6 DPCM 377/1988, degli artt.2, 3,4 e 5 DPCM 27 Dicembre 1988, DPR 348/99. Violazione delle norme tecniche per la redazione degli studi di impatto.
 - III/3 - Violazione dell' art.18 comma 1 e dell'art. 19 comma del D.L.vo n.190/2002, art.6 DPCM 377/1988, degli artt.2, 3,4 e 5 DPCM 27 Dicembre 1988, DPR 348/99. Violazione delle norme tecniche per la redazione degli studi di impatto . Violazione della Direttiva 2001/42/CE. . Difetto di istruttoria, violazione L. 241/90.
 - III/4 - Violazione dell' art.18 comma 1 e dell'art. 19 comma del D.L.vo n.190/2002, art.6 DPCM 377/1988, dell'art. 4 comma 1 lett. b) DPCM 27 Dicembre 1988 e dei suoi All.II e III , DPR 348/99. Violazione delle norme tecniche per la redazione degli studi di impatto in relazione alla omessa indicazione dei vincoli insistenti nelle aree di progetto. . Difetto di istruttoria, violazione L. 241/90.
 - III/5 - Violazione dell' art.18 comma 1 e dell'art. 19 comma del D.L.vo n.190/2002, art.6 DPCM 377/1988, dell'art.3 DPCM 27 Dicembre 1988 e dei suoi All.II e III , DPR 348/99, sotto il profilo della carenza e contraddittorietà del quadro di riferimento programmatico ed economico prospettato, anche nelle parti relative alla valutazione della fattibilità dell'opera . Difetto di istruttoria, violazione L. 241/90.
 - III/6 - Violazione dell' art.18 comma 1 e dell'art. 19 comma del D.L.vo n.190/2002, art.6 DPCM 377/1988, dell'art.5 DPCM 27 Dicembre 1988 e dei suoi All.I, II e III , DPR 348/99, sotto il profilo della carenza e contraddittorietà del quadro di riferimento ambientale nelle parti relative all'analisi delle componenti e dei fattori ambientali (All. I DPCM 27 dicembre 1988 art.1 e 2) .Difetto assoluto di istruttoria. Violazione L.241/90.
- CONCLUSIONI

Anche se in questa sede si intendono evidenziare, mediante le osservazioni tecnico ambientali ed i pareri, le insanabili contraddizioni e le carenze di indagine dello Studio di Impatto Ambientale e della procedura VIA, purtuttavia, nello spirito della norma comunitaria (27.6.1985 n.85/337 337 come integrata dalla Direttiva 97/11/CE) che impone agli *interessati* (sesto "considerando" della direttiva) di fornire informazioni, mediante le *istanze, osservazioni o pareri sull'opera* (art.6 comma 9 L.349/86), in relazione alla valutazione delle probabili rilevanti ripercussioni sull'ambiente del progetto proposto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, le presenti note non possono esimersi dal segnalare all'Amministrazione in indirizzo l'anomalia del mezzo normativo utilizzato , e la sostanziale deviazione che esso determina dalle regole fondamentali, di rango ordinario, costituzionale e comunitario, e ciò anche al fine di provocare sin da questa

fase, in ossequio al principio del buon andamento, il ripristino, da parte della stessa Amministrazione chiamata ad istruire la valutazione di impatto ambientale, della legalità costituzionale e comunitaria violata, riservandosi con separata istanza di avanzare richiesta all'Amministrazione competente di disapplicazione (Cons.Stato Sez.VI 31 marzo 2000 n.1867) delle norme che hanno regolato il presente procedimento (L. 21 dicembre 2001 n.443, Delibera CIPE e D.L.vo 20 agosto 2002) così apertamente in contrasto con la carta costituzionale e comunitaria.

Si intendono anche evidenziare le violazioni di legge che inficiano la procedura VIA adottata, ed in tal senso tutte le notazioni critiche contenute nelle osservazioni tecnico ambientali (che si articolano nelle parti composte dalla "Introduzione" dal "Quadro di riferimento programmatico" dal "Quadro di riferimento progettuale" e dal "Quadro di riferimento ambientale") e nei contributi devono intendersi qui richiamate quali indicatori della carenza di istruttoria e di motivazione del progetto dello studio di impatto ambientale e della fase procedimentale conclusasi con la istanza avanzata dalla Stretto di Messina S.p.A, in data 16 gennaio 2002, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di pronuncia di compatibilità ambientale, con la pubblicazione dell'annuncio ai sensi dell'art.6 L.349/1986, corredata dalla relativa documentazione, fase che da formale avvio alla procedura istruttoria per la valutazione di impatto ambientale.

La Società Stretto di Messina ha ritenuto di avviare la procedura VIA tenendo conto della procedura accelerata prevista dalla legge ("obiettivo") 21 dicembre 2001 n.443, la deliberazione CIPE 21 dicembre 2001 "Legge Obiettivo. 1^ Programma..." ed il Decreto Legislativo 20 agosto 2002 n.190.

Gli esponenti segnalano e denunciano l'anomalia del mezzo normativo utilizzato , e la contrarietà con l'architettura normativa vigente nazionale, sia quella nazionale ordinaria che quella di rango costituzionale, sia con quella cogente comunitaria.

Si riassumono di seguito le notazioni avanzate sulla Legge Obiettivo, e norme derivate, dalla più accorta dottrina e la indicazione delle violazioni comunitarie, che le associazioni scriventi hanno già prospettato alla Commissione Europea mediante le inoltrate richieste di avvio di procedura di infrazione ai sensi dell'art.226 del Trattato UE.

I

CONTRASTO CON LA COSTITUZIONE REPUBBLICANA

Per violazione dell'art. 76 Costituzione

La Legge 21 dicembre 2001 n°443 è legge di delegazione mirante a consentire all'esecutivo la realizzazione di una serie indeterminata di infrastrutture strategiche di *"preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione del Paese"*. L'individuazione di tali opere è stata affidata al Consiglio dei Ministri - mediante il conferimento di un potere non sottoposto a limiti, ed esercitabile sine die - sentita la conferenza Stato Città ed autonomie locali mediante apposito programma "su proposta dei Ministri competenti, sentite le

regione interessate, ovvero su proposta delle Regioni sentiti i Ministri competenti”, programma che viene inserito nel DPEF, con indicazione delle risorse finanziarie.

V'è una assoluta “indeterminatezza ed un ampissimo spatium deliberandi” (C. De Rose Il regime speciale e derogatorio per i lavori pubblici previsto dalla legge obiettivo 21 Dicembre 2001 n.443 sulle infrastrutture e gli insediamenti strategici, verifiche di compatibilità comunitaria, I^a parte in Cons. Stato 2/2002 278,279) concesso al Governo nella previsione contenuta nel comma 2 dell'art.1, nella facoltà dell'utilizzo sine dine di un regime speciale e derogatorio per la realizzazione delle opere pubbliche, ingenerando così l'impressione che le normali istituzioni, le normali competenze e le normali procedure non godano la fiducia del Governo e del Parlamento, e che il resto delle opere, quelle ordinarie e che non rivestono il rango “*del preminente interesse nazionale*” rimangono in seconda linea e prive sostanzialmente dell'elemento fondante di un interesse pubblico di medesimo rango che le giustifichi.

Come ha ben richiamato la Regione Toscana, nella propria impugnativa per legittimità costituzionale della Legge Obiettivo (Ricorso 9 Ott. 2002 n°68 in G.U. 13 Novembre 2002), richiamando autorevoli fonti dottrinali “..Va escluso che le potestà statali possano essere dedotte da principi di ordine generalissimo quali il .. concetto di interesse nazionale. Il riparto di attribuzioni previsto dall'art.117 deve essere inteso come la specifica attuazione che la Costituzione ha voluto dare a tali principi generali, i quali dunque non possono essere contrapposti ad esso. Non può dirsi che lo Stato ha potestà legislativa ordinaria nelle materie dell'art.117, secondo comma, ed in più su tutto ciò che è di interesse nazionale, ma si deve affermare che ciò che il Costituente ha ritenuto di interesse nazionale si manifesta attraverso le materie ed i compiti statali previsti dall'art.117 “(G.Falcon, Modello e transizione nel nuovo Titolo V della parte seconda della Costituzione” in Le Regioni n.6/2001; C. Pinelli I limiti generali alla potestà legislativa statale e regionale e i rapporti con l'ordinamento internazionale e con l'ordinamento in Foro It. 2001,V, 194 ss; P. Cavalieri, La nuova autonomia legislativa delle Regioni in Foro It. 2001,V, 2002)

In effetti per quanto concerne la individuazione di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici la legge (art.1 comma 1) non conferisce al Governo una delega ma il più ampio ed arbitrario potere di definizione di siffatte opere. “Un potere ordinario in mano all'esecutivo sottratto ad ogni forma di controllo di quello stesso Parlamento che sembra aver legiferato sul neglignendo regole fondamentali... indefinito nel tempo e senza alcun altro limite che non sia quello inerente alla definizione di siffatte opere”(I. Franco, “Deroghe, regime speciale, capitale privato: l'inquietante fata Morgana della Legge delega sulle grandi opere.L.n.443/2001” in [www.giustizia-amministrativa.it/documentazione/studi_contributi/Relaz. Cortina02](http://www.giustizia-amministrativa.it/documentazione/studi_contributi/Relaz._Cortina02)), che contrasta apertamente con l'art.76 della Costituzione Repubblicana che così statuisce : “*L'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.*”

Per violazione dell' art.117 Costituzione

Inoltre la legge delega contrasta con la nuova articolazione dei poteri introdotta dal Titolo V della Costituzione, ed è in contrasto con la estesa potestà legislativa delle Regioni, ed in particolare con il

principio che la materia dei lavori pubblici, salva l'osservanza delle direttive comunitarie, appartiene alla potestà legislativa (residuale ed esclusiva) delle regioni, le quali non hanno tardato a sollevare il conflitto innanzi alla Corte Costituzionale (Toscana in G.U. del 13 Novembre 2002; Marche ed Umbria in G.U. n.15 del 10 aprile 2002).

Con tale normativa è stato illegittimamente introdotto un regime derogatorio sia per la individuazione che per la realizzazione delle opere che non lascia spazio ad alcun tipo di autonomo intervento legislativo regionale nelle materie di competenza e che limita fortemente anche l'esercizio delle funzioni amministrative delle Regioni e degli Enti Locali nelle materia stesse. Ne consegue che le Regioni saranno costrette a subire la localizzazione delle opere determinata dallo Stato, anzi dal Governo (perché la legge non garantisce che il dissenso regionale sulle localizzazioni delle stesse costituisca motivo per individuare una localizzazione concordata con l'Amministrazione Regionale), nonché a dare un mero parere sugli aspetti di compatibilità ambientale ed idrogeologica, che comunque può benissimo essere disatteso dal CIPE ovvero dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che sostituisce a tutti gli effetti ogni atto autorizzatorio normalmente necessario in base alla procedura ordinaria.

V'è violazione anche nella previsione di affidare al governo l'attività di modifica del regolamento LL.PP., potere attribuito in via esclusiva alle Regioni. A tal proposito va precisato che il potere del Governo di individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici, previsto al comma 1 dell'art.1 della L.443/2001 non è soggetto a limiti di tempo, viene configurata così una vera e propria competenza ordinaria che confligge con la ripartizione di poteri tra Stato e Regioni di cui alla recente riforma costituzionale approvata con la L. 18 ottobre 2001 n.3.

Per violazione dell' art.118 Costituzione

L'art.118 è chiaro nel determinare le regole ed i principi che devono presiedere alla distribuzione delle funzioni amministrative. La legge obbiettivo è apertamente lesiva della richiamata regola costituzionale. L'effettivo rispetto dei criteri di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza impone che ogni scelta amministrativa di allocazione di funzioni sia previamente supportata dall'analisi e dalla verifica del livello di governo che maggiormente risponda ai tre criteri costituzionalizzati dalla norma: è indubbio che i motivi della scelta e dell'esercizio in concreto di tale potere discrezionale devono essere estrinsecati e resi conoscibili, il che non avviene nel caso in esame, pena altrimenti la violazione delle attribuzioni costituzionali riservate agli enti regionali e locali.

Per violazione dell'art. 11 Costituzione

E' normativa in contrasto con le Direttive VIA, Habitat, Lavori Pubblici, ed, in riferimento alla previsione del Contraente generale, con le norme del Trattato che garantiscono il principio della libera concorrenza (anche in riferimento alla parte della VIA che non ha previsto ipotesi alternative al Ponte).

II

VIOLAZIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA

II/1

Contrasto dell'art. 18, comma 6 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002 n. 190 e dell'art. 1 comma 2, lettera c) della Legge 21 dicembre 2001 n. 443 con l'art. 1, paragrafo 7 e l'Allegato IV della Direttiva 97/11/CE del Consiglio

Il Decreto Legislativo n. 190/2002 istituisce una Commissione speciale di VIA che esprime, sulla base di quanto stabilito dall'art. 1 comma 2, lettera c) della Legge 21 dicembre 2001 n. 443, nella sostanza un proprio parere sul progetto preliminare che viene sottoposto alla decisione del CIPE, organismo che "adotta" il Provvedimento di compatibilità ambientale (art. 18, comma 6 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002 n. 190) con un voto a maggioranza. Sul progetto definitivo è solo il CIPE, sempre a maggioranza, che assume una decisione che *"sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere"*, anche quelle ambientali (art. 4, comma 5 del DLgs n. 190/2002). Questa procedura deve dirsi in contrasto con quanto stabilito dall'art. 1, paragrafo 7 della e dall'Allegato IV della Direttiva 97/11/CE del Consiglio, che modifica l'art. 5 della Direttiva 85/337/CE

Sul progetto definitivo la Commissione speciale fa soltanto una verifica sulla conformità tra preliminare e definitivo e, nel caso, dopo aver riferito al Ministero dell'Ambiente e del Territorio, chiede aggiornamento e pubblicazione del progetto per altri 30 giorni (art. 20 commi 4 e 5)

Se sol si richiama la differenza tra progettazione preliminare e definitiva, così come è definita nella normativa italiana, ben si intende a quale grado di definizione progettuale, secondo le leggi vigenti, sia possibile nel nostro paese, per le opere da realizzare con la legge obiettivo, valutare gli impatti di un'opera o di un intervento sulla base solo del preliminare.

Il progetto preliminare (ai sensi dell'art. 16, comma 3 della L. n. 109/1994 che disciplina gli appalti dei lavori pubblici e degli artt. 19-24 del DPR n. 554/1999, Regolamento di attuazione della L. n. 109/1994) definisce le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire e consiste in una relazione illustrativa delle ragioni della scelta della soluzione prospettata in base alla valutazione delle eventuali soluzioni possibili, nonché valutazioni sulla fattibilità amministrativa e tecnica, accertata attraverso indagini di prima approssimazione.

Il progetto definitivo (ai sensi dell'art. 16, comma 4 della L. n. 109/1994) costituisce un approfondimento di quello preliminare, e consente di fornire tutti gli elementi necessari al rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni. Al progetto definitivo è affidato il compito di individuare compiutamente i lavori da realizzare, nel rispetto delle esigenze, dei criteri, dei vincoli, degli indirizzi, delle indicazioni stabiliti, appunto, nel progetto preliminare. Gli elementi costitutivi del progetto definitivo (relazione descrittiva, disegni alle opportune scale, calcoli preliminari delle strutture e degli impianti, disciplinare descrittivo delle prestazioni tecniche ed economiche, computo metrico estimativo), insieme alle indagini e agli studi preliminari sulle

strutture e sulla localizzazione dell'opera (di tipo geognostico, idrologico, sismico, agronomico, biologico, chimico), forniscono un quadro completo dell'opera e dell'intervento nei suoi aspetti costruttivi e ambientali. Richiamata la differenza sostanziale tra progetto preliminare e definitivo sulla base della normativa vigente sui lavori pubblici, c'è da dire che il Decreto Legislativo in questione prevede integrazioni al progetto preliminare, stabilendo che il progetto preliminare debba indicare e evidenziare anche le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali ed i limiti di spesa dell'infrastruttura da realizzare, nonché le eventuali misure compensative (art. 3, comma 3 del DLgs in questione), e laddove sia necessaria la VIA, essere accompagnato da uno Studio d'Impatto Ambientale (SIA), redatto ai sensi delle norme tecniche del DPCM 17 dicembre 1988 e del DPR n. 348/1999 (art. 18, comma 1).

Queste integrazioni non sembrano tuttavia sufficienti, dato il grado di definizione progettuale, a consentire una valutazione approfondita sull'impatto ambientale dell'opera alla luce di quanto stabilito dall'art. 1 paragrafo 7 della e dall'Allegato IV della Direttiva 97/11/CE del Consiglio, che modifica l'art. 5 della Direttiva 85/337/CE. Il progetto preliminare non può contenere, ai sensi della normativa italiana, tutte le valutazioni strutturali e economiche, nonché le ricerche e gli studi in campo ambientale, territoriale e geologico (anche in fase di cantiere), che sono contemplati dal progetto definitivo.

Questa differenza nel grado di definizione del progetto definitivo rispetto a quello preliminare è rilevata implicitamente anche dal Governo quando: all'art. 3, comma 5 del DLgs n. 190/2002, stabilisce che l'approvazione del progetto preliminare perfeziona l'intesa Stato-Regione ai fini urbanistici e edilizi, comportando la variazione automatica degli strumenti urbanistici; all'art. 4, comma 5 stabilisce che l'approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione o parere comunque denominato e, quindi, anche il giudizio di compatibilità ambientale sul progetto definitivo.

E' intuitivo che non essendo possibile, nella sostanza, avviare e completare una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto definitivo, sembrano venir meno le condizioni e i presupposti definiti dalla Direttiva 97/11/CEE, secondo la quale la Via è uno strumento a carattere "*preventivo ed integrativo*" delle autorizzazioni su progetti "*per i quali si prevede un impatto ambientale importante, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni o ubicazione*" (art. 2)

L'anticipazione della VIA sul progetto preliminare prevista dal Decreto legislativo in questione si riduce ad essere funzionale solo e esclusivamente per trasformare il giudizio di compatibilità ambientale in un semplice parere delle amministrazioni preposte alla tutela dei beni culturali e ambientali che contribuisce alla decisione a maggioranza del CIPE, organismo di programmazione economica, unico organo autorizzato ad emettere, appunto, il provvedimento di compatibilità ambientale.

II/2

Contrasto dell'art. 18, comma 3 e dell'art. 20, comma 5 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002 n. 190 con l'art. 1, paragrafo 8 della Direttiva 97/11/CE del Consiglio e con l'art. 6, paragrafo 3 della Direttiva 85/337/CEE del Consiglio

Il Decreto Legislativo 20 agosto 2002 n. 190 opera solo un generico riferimento alla partecipazione e alla dovuta informazione del pubblico per la formazione del giudizio di compatibilità ambientale sulla base del progetto preliminare (art. 18, comma 3), mentre sul progetto definitivo, esiste solo una valutazione formale sulla conformità tra questo e il progetto preliminare effettuata del Ministero dell'Ambiente (art. 20, comma 5). Non vengono previsti criteri oggettivi per l'espletamento della procedura anche in questa fase di definizione progettuale. Tale previsione è in contrasto con l'art. 1, paragrafo 8 della Direttiva 97/11/CE del Consiglio.

Infatti, la normativa comunitaria dà rilevante importanza al quadro di garanzie assicurato dalle procedure informative e partecipative come viene stabilito dall'art. 1, paragrafo 8 della Direttiva 97/11/CE del Consiglio, che modifica l'articolo 6, paragrafo 2 della Direttiva 85/37/CEE, la quale stabilisce come *l'informazione e consultazione del pubblico e delle autorità interessate dal progetto*, e quindi l'obbligo per gli stati membri di garantire che *“ogni domanda di autorizzazione sia messa a disposizione del pubblico entro un termine ragionevole per dare la possibilità agli interessati di esprimere il proprio parere prima del rilascio dell'autorizzazione”*, nonché l'adozione di misure necessarie *“affinché le autorità che possono essere interessate al progetto per loro specifica responsabilità in materia di ambiente , abbiano la possibilità di esprimere il loro parere sulle domande di autorizzazione”*.

In conclusione, si ritiene che garantire l'informazione e la partecipazione dei cittadini con proprie osservazioni nella sostanza solo e esclusivamente nell'ambito della procedura di valutazione del progetto preliminare (considerato che sul progetto definitivo la VIA è opzionale, basata su una richiesta dei Ministeri competenti) infici uno dei fondamenti della richiamata Direttiva.

Inoltre la VIA introdotta dal D.L.vo 190/2002 non tiene in conto del contributo dei cittadini per ridurre il rischio ambientale, e ciò in quanto, come detto, essa viene adottata sulla base di un progetto preliminare che potrà poi essere modificato senza che ne sia informato il pubblico.

Fatto ancora più grave, che dimostra la scarsa attenzione del legislatore italiano alle tematiche della partecipazione dei cittadini, è che risulta essere erroneo il riferimento di legge sui termini per la presentazione delle Osservazioni da parte dei cittadini nell'ambito della procedura VIA che viene indicato all'art. 18 comma 4.

Infatti, l'art.18 comma 4 in questione richiama l'art.9 della L. n. 349/1986, istitutiva del Ministero dell'Ambiente, che riguarda i compiti delle Regioni e non i termini di presentazione delle Osservazioni nell'ambito della procedura V.I.A. che sono invece stabiliti dall'art.6 comma 9 della L.n.249/1986.

Si ricorda inoltre che la normativa italiana non ha dato mai seguito a procedure codificate di consultazione quali quelle previste dall'art. 6 paragrafo 3 della Direttiva 85/337/CEE e che il decreto legislativo , pur stabilendo un iter speciale, in nessuna sua parte fa alcun cenno a procedure di questo tipo.

II/3**Contrasto dell'art. 1 comma 1 della Legge 21 dicembre 2001 n. 443 e della Deliberazione 21 dicembre 2001 "Legge Obiettivo – Primo programma delle infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001) con la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio**

L'art. 1, comma 1 della legge 21 dicembre 2001 n. 443 stabilisce che *"Il Governo (...) individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale (...) a mezzo di un programma, formulato su proposta dei Ministri competenti, sentite le regioni interessate"* e che *"Nell'individuare le infrastrutture e gli insediamenti strategici di cui al presente comma il Governo procede secondo finalità di riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale"* e che *"l'inserimento nel programma di infrastrutture strategiche non comprese nel Piano Generale dei Trasporti costituisce automatica variazione dello stesso"*. Questa norma e la susseguente Deliberazione del 21 dicembre 2001 del CIPE "Legge obiettivo: primo Programma delle infrastrutture strategiche (Delibera n. 121/2001) devono dirsi in contrasto con la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Infatti, il Governo e il Parlamento italiani nel redigere e approvare una normativa innovativa che istituisce procedure accelerate e semplificate per le opere strategiche, rimandando a un apposito programma, non hanno pensato di cogliere l'occasione per disciplinare la Valutazione Ambientale Strategica sui piani e i programmi, prevista dalla citata direttiva. Anzi, nell'esplicitare i criteri ispiratori l'individuazione delle infrastrutture e gli insediamenti produttivi strategici viene fatto esplicito riferimento, come abbiamo visto, solo e esclusivamente alle *finalità di riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale*.

E' a questo criterio principe cui si ispira il Programma delle Infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001) che viene approvato *"ai sensi dell'art.1, comma 1"* della Legge n. 443/2001 e facendo riferimento alle procedure accelerate previste dal comma 2 dell'art. 1 sempre dalla Legge n. 443/2001. La Delibera in questione presenta un ampio elenco di circa 250 *"interventi strategici di preminente interesse nazionale"* per la realizzazione di infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, per la mobilità urbana e nei settori della gestione della risorsa idrica e in campo energetico in tutte le regioni d'Italia che presentano nella stragrande maggioranza dei casi impatti significativi sull'ambiente e risultano essere ricompresi negli elenchi comunitario, nazionale e regionali delle opere da sottoporre a VIA.

Ma questo amplissimo programma di interventi non viene sottoposto a valutazione ambientale di piani e programmi, quando la già richiamata Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, stabilisce che: 1°) per rispondere a *"l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile"*, la citata direttiva stabilisce che *"venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente"* (art. 1 della Direttiva citata), 2°) tali *"piani e programmi (...) che possono avere effetti significativi sull'ambiente"* riguardano *"i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico (...) e che definiscono il quadro di*

riferimento dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE” (art. 3 paragrafi 1 e 2, lettera a) della Direttiva), 3) la valutazione ambientale di piani e programmi “*deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all’avvio della relativa procedura legislativa*” (art. 4 , paragrafo 1 della Direttiva); 4) la valutazione ambientale di piani e programmi si sostanzia in “*un rapporto ambientale in cui siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l’attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull’ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell’ambito territoriale del piano o del programma*” (art. 5, paragrafo 1 della Direttiva); 5) “*la proposta di piano o di programma ed il rapporto ambientale (...) devono essere messi a disposizione delle autorità (...) e del pubblico*” (art. 6, paragrafo 1 della Direttiva) e devono essere garantite le procedure partecipative: infatti, “*gli Stati membri determinano le specifiche modalità per l’informazione e la consultazione delle autorità e del pubblico*” (art. 6, paragrafo 5 della Direttiva).

II/4

Violazione della Comunicazione interpretativa della Commissione UE 1 luglio 2001 n. COM (2001) 274 (“Il diritto comunitario degli appalti pubblici e le possibilità di integrare considerazioni di carattere ambientale negli appalti pubblici”)

Vengono sostanzialmente violati sia nella normativa che nella progettazione gli aspetti fondamentali della richiamata comunicazione interpretativa.

E’ appena il caso di ricordare che la comunicazione interpretativa è mirata a far conoscere agli Stati ed agli enti operativi i diritti e gli obblighi derivanti dal diritto comunitario alla luce degli sviluppi e interpretativi e giurisprudenziali nel settore di volta in volta considerato.

“Dall’insieme delle proposizioni del documento comunitario appare evidente che le valutazioni di impatto ambientale relative alle opere pubbliche previste dalla L. 443 non possono prescindere dalle proposizioni stesse”. Di esse si sarebbe dovuto tenere conto nella stessa progettazione preliminare (circostanza che le analisi critiche che seguono contraddicono) unico elaborato, per tutto quanto detto, sottoposto a VIA.

Il principio ispiratore del documento interpretativo è quello secondo cui gli aspetti ambientali relativi ad un’opera devono essere considerati alla stessa stregua delle caratteristiche funzionali ed estetiche , criteri che la normativa degli appalti pubblici elenca ai fini della valutazione degli elementi misurabili in termini economici.(C. De Rose, Il regime speciale e derogatorio per i lavori pubblici previsto dalla legge obiettivo 21 dicembre 2001 n.443 sulle infrastrutture e gli in sedimenti strategici:verifiche di compatibilità comunitaria, seconda parte in Cons. Stato 3/2002 439).

Nel decreto delegato si sarebbe dovuto tenere conto delle prescrizioni del documento comunitario sia per gli intuitivi aspetti di valutazione di impatto ambientale dell’opera che precedono e accompagnano la programmazione, la progettazione e le verifiche di fattibilità delle opere ma anche per gli aspetti che vengono in rilievo nelle procedure di affidamento e di esecuzione.

III

Segnalate le discrasie costituzionali e comunitarie del sistema normativo costituito dalla Legge Obiettivo, delibera CIPE e D.L.vo 190/2002, discrasie che derivatamente si riflettono sull'iter seguito dalla Società Stretto di Messina, si indicano di seguito le violazioni di legge in riferimento alla stessa Legge Obiettivo e D.Lvo 190/2002, Legge Quadro sui Lavori Pubblici n° 190/94 e successive modifiche e del relativo Regolamento previsto dal DPR 544/99, per le parti applicabili, e le violazioni di legge in riferimento alla procedura VIA, come espletata, in contrasto con l'art.6 L. 8 luglio 1986 n.349, il D.P.C.M. 377/88 ed il D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e successive integrazioni e modifiche.

III/1

Violazione art. 3 commi 3 e 4 del D. L.vo 20 agosto 2002 n°190, anche in riferimento all'art.16 Legge Quadro sui Lavori Pubblici n° 190/94 e successive modifiche, ed art. 19 1°comma lett.d) DPR 544/99, per le parti applicabili.

Il progetto dell'opera come prodotto e depositato con lo Studio di impatto ambientale non ha i requisiti per essere qualificato progetto preliminare.

Ai sensi dell'art. 3 commi 3 e 4 del D.L.vo 190/2002 *“Il progetto preliminare delle infrastrutture, oltre a quanto previsto dall'art.16 della legge quadro, dovrà evidenziare ... i limiti di spesa dell'infrastruttura da realizzare ivi compreso il limite di spesa per le eventuali opere e misure compensative dell'impatto ...ai fini dell'approvazione del progetto preliminare non è richiesta la comunicazione agli interessati alle attività espropriative... “ ed il comma 4 “I soggetti aggiudicatori rimettono il progetto preliminare al Ministero...”*.

Va richiamata la notazione autorevole del Prof. Tamburrino, avanzata nella istanza al Ministero per l'Ambiente redatta per conto del CESIA (Centro studi ed iniziative per l'Ambiente) del 14 febbraio 2003, di interruzione della procedura VIA, secondo cui trattasi non di un progetto preliminare ma di una *“idea progettuale, dato che su di essa l'impresa può fare soltanto una offerta orientativa ma non può impegnarsi nel garantire la funzionalità dell'opera e tantomeno il rispetto dei tempi e dei costi. In queste condizioni la stazione appaltante non potrebbe fare una scelta obiettiva, ma dovrebbe introdurre elementi di soggettività. Strada preclusa perché violerebbe le condizioni per una libera competizione fra le imprese. Per evitare questa impasse sarebbe auspicabile che la gara di appalto si svolgesse su una soluzione fattibile, di cui è obbiettivamente accertabile la fattibilità”*.

Al progetto presentato inoltre manca del tutto quanto previsto dall'art. 19 1°comma lett.d del DPR 544/1999, e cioè *“l'accertamento in ordine alla disponibilità delle aree o immobili da utilizzare, alle relative modalità di acquisizione , ai prevedibili oneri ed alla situazione dei pubblici servizi”*.

Trattandosi infatti di intervento per il quale è prevista l'acquisizione di aree tramite esproprio, poiché il quadro economico deve prevedere la spesa per la relativa indennità e per l'occupazione temporanea il progetto avrebbe dovuto contenere il piano particellare di massima sulla base del quale determinare in modo attendibile la misura di tale indennità. . Di tale esigenza sembra tenere conto sia l'articolo 16 della legge

Merloni, che prevede: “ il progetto preliminare dovrà inoltre consentire l'avvio della procedura espropriativa”, sia il richiamato comma 3, ultima parte, dell'art.3 D. L.vo 190/2002 prevede :” ...*Ai fini dell'approvazione del progetto preliminare non è richiesta la comunicazione agli interessati alle attività espropriative , di cui all'art.11 del DPR 327/2001*”, con ciò confermando, al di là della non vigenza del T.U espropriazioni, la necessità del piano particellare di massima.

Come precisa l'Ing. Roberto De Benedictis nella Sua nota, successiva all'esamina puntuale del progetto: “ *la realizzazione dell'opera ha un suo punto cruciale nella dislocazione di tutti i suoi sottocantieri nelle aree interessate e tali opere occuperanno vastissime porzioni di territorio interferendo altresì con le infrastrutture ed i pubblici servizi esistenti, il progetto si limita ad individuare i probabili siti di impianto dei sottocantieri e di realizzazione di tutte le opere complementari al ponte (sia provvisorie, per la sua realizzazione, che definitive, per la sua funzionalità), ma tale individuazione non appare supportata da alcuna verifica della “disponibilità” di tale aree, relativi “oneri” e “modalità di acquisizione” e loro interferenze con lo svolgimento dei “pubblici servizi” nell'intorno (è in quest'ottica, ritengo, che vada qui intesa la “situazione dei pubblici servizi” richiamata nella norma), talché potrebbe non essere certa la loro effettiva possibilità di impiego in sede di realizzazione dell'opera, con conseguenze incontrollabili per i tempi ed i costi della stessa. Solo in merito alla quantificazione degli “oneri”, vale la pena tener presente che nel quadro economico generale (elaborato IR.003) figura una sommaria indicazione di spesa per “l'acquisizione di aree, immobili, espropri ed indennizzi” (p.to c.2) pari a 65.142.300,00 euro, ma che nessun altro elaborato del progetto ne contiene lo sviluppo attraverso analisi e valutazioni , e pertanto esso appare del tutto privo di giustificazioni”.*

III/2

Violazione dell' art.18 comma 1 e dell'art. 19 comma del D.L.vo n.190/2002, art.6 DPCM 377/1988, degli artt.2, 3,4 e 5 DPCM 27 Dicembre 1988, DPR 348/99. Violazione delle norme tecniche per la redazione degli studi di impatto.

Nel corpo delle osservazioni tecnico ambientali che seguono, saranno partitamente trattate le carenze del progetto preliminare, del Quadro di riferimento programmatico, del Quadro di riferimento progettuale e del Quadro di riferimento ambientale e dello Studio di Impatto Ambientale della Società Stretto di Messina; si richiamano, quindi, in questa sede tesa a sottolineare esclusivamente le corrispondenti carenze normative dell'opera e del SIA, solo per sintesi le violazioni delle norme che regolano la procedura VIA e le norme tecniche per la redazione del SIA, carenze che sono state già oggetto di segnalazione ai Ministeri competenti ed hanno motivato separata istanza di pronuncia interlocutoria negativa per incompletezza della documentazione presentata (art.6 comma 4 DPCM 27 dicembre 1988).

Ai sensi delle norme tecniche richiamate dal già citato art. 19 del D.Lgs n. 190/2002 la Società Stretto di Messina S.p.A. avrebbe dovuto presentare il progetto preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale, comprensivo della Sintesi non tecnica, del Quadro Programmatico, del Quadro Progettuale e del Quadro di riferimento Ambientale, secondo quanto prescritto nell'art. 2 del DPCM n. 377/1988 e negli artt. 2, 3, 4 e 5

del DPCM 27 dicembre 1988 e ulteriormente precisate per le *infrastrutture lineari di trasporto* all'Allegato III dello stesso DPCM,

In particolare, il DPCM 27 dicembre 1988, all'art. 2 comma 2, stabilisce che lo Studio di Impatto Ambientale dovrebbe essere corredato fra l'altro da: "a) documenti cartografici su scala adeguata ed in particolare carte geografiche generali e speciali, carte tematiche, carte tecniche; foto aeree (...); d) esposizione sintetica delle eventuali difficoltà, lacune tecniche o mancanza di conoscenze incontrate dal committente nella raccolta dei dati richiesti; l'art. 6 del DPCM n. 377/1988 stabilisce le finalità dell'istruttoria.

Si deve, osservare che il S.I.A. presentato da Ponte sullo Stretto S.p.A. si presenta carente e non corretto dal punto di vista metodologico sotto differenti aspetti: carente nell'individuazione cartografica e nel corredo delle tavole; poco accurato e incompleto nella documentazione che risulta essere per la maggior parte una collazione incoerente di documenti di fonte diversa tra loro; assolutamente superficiale e pretestuoso nell'individuazione e descrizione delle alternative; poco credibile nella descrizione dei presupposti normativi, pianificatori e programmatici che dovrebbero giustificare l'opera; parziale nella descrizione del quadro delle normative vincolistiche dal punto di vista paesaggistico, urbanistico e naturalistico; omissivo e non credibile riguardo al calcolo costi/benefici, alla fattibilità finanziaria dell'opera ed alla descrizione degli scenari macroeconomici.

D'altra parte sarebbe sufficiente a inficiare il S.I.A. e quindi la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale l'assenza nella documentazione presentata dalla Società Stretto di Messina S.p.A., come esplicitamente dichiarato nella Sintesi non tecnica (pag. 3) e nel Quadro di riferimento programmatico, dell'impatto delle opere connesse che consentono il collegamento in rete della infrastruttura principale.

Nella documentazione presentata inspiegabilmente e in maniera ingiustificata viene dichiarato letteralmente (Sintesi non tecnica, pag. 3), facendo riferimento alla Tav. 1 che: "*Nella stessa Tav. 1, inoltre, al fine di una migliore comprensione di tutti gli aspetti progettuali sono anche riportate le seguenti opere propedeutiche e complementari, necessarie per la funzionalità dei collegamenti stradali e ferroviari ma eseguite e/o in corso di esecuzione da parte di altri enti e pertanto escluse dalle valutazioni del presente Studio di Impatto Ambientale (SIC!): lato Calabria opere propedeutiche(variante ferroviaria della linea tirrenica in corrispondenza di Cannitello; variante della A3 Salerno-Reggio Calabria in corrispondenza di Piale; lato Calabria opere funzionali:(...)tratto funzionale della linea A.C. Salerno-Reggio Calabria, lato Sicilia opere funzionali: tratto di collegamento stradale Annunziata-Giostra con relativi svincoli in corso di esecuzione;(...*"A proposito di questo elenco di opere connesse, la cui mancanza come già notato è ingiustificabile, si rileva a ulteriore conferma dell'assoluta approssimazione della documentazione presentata che da tutti i Quadri di riferimento del S.I.A. è assente la descrizione e l'individuazione lato Calabria del collegamento tra il Ponte sullo Stretto di Messina e linea ferroviaria Tirrenica, per cui risulta dagli elaborati progettuali che l'infrastruttura in questione non risulta collegata con la rete ferroviaria nazionale.

Nella sostanza, la Sintesi non tecnica non offre elementi di informazione utili a comprendere quali e quanti saranno, effettivamente, gli impatti del progetto.

III/3

Violazione dell' art.18 comma 1 e dell'art. 19 comma del D.L.vo n.190/2002, art.6 DPCM 377/1988, degli artt.2, 3,4 e 5 DPCM 27 Dicembre 1988, DPR 348/99. Violazione delle norme tecniche per la redazione degli studi di impatto . Violazione della Direttiva 2001/42/CE. . Difetto di istruttoria, violazione L. 241/90.

Se poi vengono esaminati il Quadro di riferimento programmatico, il Quadro di riferimento progettuale e il Quadro di riferimento ambientale numerose sono le carenze macroscopiche, che in sintesi si richiamano:

In riferimento al Quadro programmatico, Impostazione dello S.I.A. e della V.A.S. si rileva che la cosiddetta Valutazione Ambientale Strategica non risponde, nel merito come nel metodo, ad alcuno dei requisiti previsti dalla direttiva 2001/42/CE.

Il quadro degli strumenti di programmazione descritti e discussi nello Studio di Impatto Ambientale non offre specifici riferimenti alla necessità di realizzazione del ponte, fatta eccezione, ovviamente, per quanto concerne la Delibera CIPE n. 121/2001

La realizzazione del Ponte, in particolare, non trova alcun riscontro nel quadro della programmazione europea e nazionale (PGTL e PON Trasporti), mentre per quanto riguarda la programmazione regionale, i riferimenti al progetto contenuti in alcuni degli strumenti analizzati si accompagnano alla conferma della necessità di realizzare anche le opere funzionali all'attraversamento marittimo dello Stretto (potenziamento degli approdi per i traghetti).

L'intero S.I.A., contraddittoriamente alla ratio normativa che lo ha previsto, è orientato a dimostrare la preferibilità, sotto tutti i profili, della soluzione "Ponte" rispetto all'alternativa del potenziamento dei servizi di traghettamento. A tal proposito il tema dei progetti complementari e di quelli alternativi rappresenta un elemento di forte ambiguità dell'intero studio, sia per quanto riguarda l'effettiva alternativa fra Ponte e altre opere portuali (che, in realtà, lo stesso Studio afferma dovranno essere realizzate comunque), che per quanto concerne alcuni interventi citati nello S.I.A. come "funzionali" al Ponte e però assai più costosi e meno definiti dello stesso (in particolare ci si riferisce alla "nuova linea AV Napoli-Reggio Calabria, del costo presunto di 15 milioni di euro).

L'impostazione metodologica e lo sviluppo degli indicatori che compongono la cosiddetta analisi V.A.S. risentono con evidenza dell'impostazione dello Studio di Impatto, sviluppato, secondo quanto dichiarano gli stessi estensori, funzionalmente all'obiettivo di *confermare la maggiore efficienza dello scenario dell'attraversamento stabile rispetto a quello marittimo.*

Lo studio inoltre trascura gli aspetti urbanistici e non tiene conto dei vincoli esistenti nella parte calabrese (Comuni di Scilla, Villa San Giovanni e Campo Calabro) ed in quella siciliana.

III/4**Violazione dell' art.18 comma 1 e dell'art. 19 comma del D.L.vo n.190/2002, art.6 DPCM 377/1988, dell'art. 4 comma 1 lett. b) DPCM 27 Dicembre 1988 e dei suoi All.II e III , DPR 348/99. Violazione delle norme tecniche per la redazione degli studi di impatto in relazione alla omessa indicazione dei vincoli insistenti nelle aree di progetto. . Difetto di istruttoria, violazione L. 241/90.**

Carente il profilo urbanistico, la variante al PRG di Messina, cui ci si riferisce nella documentazione presentata, è relativa al vecchio progetto e quindi non tiene conto delle nuove normative urbanistiche e ambientali. L'Inquadramento Territoriale Urbanistico è carente nel riconoscere i futuri assetti territoriale, tendenziale e pianificato. In particolare risulta assente l'individuazione dello scenario scaturente da gran parte degli strumenti urbanistici, ambientali e socioeconomici locali e regionali (in particolare si segnala l'assenza di riferimento alle Linee guida del PTPR siciliano), che sono in palese contrasto con il progetto del Ponte perché fortemente vincolanti e finalizzati alla valorizzazione del patrimonio ambientale del patrimonio territoriale e paesaggistico. Linee guida assolutamente cogenti ed approvate con Decreto dell'Assessore regionale ai beni culturali n. 6080 del 21.5.1999.

I Vincoli ambientali e paesaggistici vengono trascurati e disattesi: dal S.I.A. non si ricava il quadro completo della aree vincolate individuate dalle normative comunitarie (Direttiva n. 79/409/CE e Direttiva 92/43/CEE) e regolamentate dal DPR n. 357/1997.

Non viene presentato nemmeno un quadro completo dei vincoli basati su leggi regionali (ad esempio mancano tutti i riferimenti e le individuazioni di siti e delle aree sulla base delle leggi regionali siciliane: LR n. 98/1981 e LR 14/1988), e si omette, nel confronto tra il progetto del 1992 e quello attuale, che nell'arco degli ultimi dieci anni sono stati individuati 5 SIC, 2 ZPS e istituita una Riserva Naturale che insistono o nell'area di progetto o nelle zone di cantiere.

Si fa riferimento a due leggi regionali (la 36/74 e la 88/75) da tempo inoperanti e non alle vigenti leggi regionali 16/96 e 13/99, sulla tutela dei boschi e delle formazioni di macchia, rupestri e ripariali. Non c'è alcun riferimento alla normativa antincendio che non consente la trasformazione urbanistico-edilizia delle aree distrutte dagli incendi, fattispecie diffusa sui Monti Peloritani.

La carta dei vincoli è incompleta (basti pensare al vincolo paesaggistico esistente ope legis nelle fasce di 200 mt dal confine dei boschi ed alla mancata visualizzazione di tutte le emergenze contenute nelle carte del PTPR). L'analisi delle componenti e degli impatti su specie e siti tutelati dalle Direttive 79/409 e 92/43 è pressochè inesistente. L'esame del progetto del Ponte non ha tenuto conto di avviare le analisi anche ai fini della Valutazione di Incidenza su SIC e ZPS.(cfr. La gestione dei Siti della Rete Natura 2000. Guida all'interpretazione dell'art. 6 della Direttiva Habitat 92/43/CEE).

Si trascura la Riserva Naturale Orientata "Laguna di Capo Peloro", istituita ai sensi delle leggi reg. n. 98/81, L.r. n. 14/88, del Decreto Assessoriale 10/6/91 e del D.A. del 21/06/01, Sito di Importanza Comunitaria e Zona a Protezione Speciale ai sensi delle Direttive 92/43/CEE, 79/409/CEE regolamentate da DPR n. 357/97 (cfr. Decreto Ministero Ambiente del 3 aprile 2000 in S.O.n.65 GURI n.95 del 22 aprile 2000).

Incontrastata la natura vincolistica cogente dei S.I.C. e Z.P.S per le amministrazioni pubbliche e gli enti locali, sia per consolidato indirizzo giurisprudenziale che per conforme indirizzo interno dell'Amministrazione : in una nota del 25 gennaio 2000, a firma del dirigente del Servizio Conservazione Natura del Ministero dell'ambiente, si ribadisce tale concetto, eche il Ministero istruttore non potrà disattendere nel corso della istruttoria:

“Per i siti di Importanza Comunitaria proposti, le regioni e le provincie autonome hanno la responsabilità, una volta individuato un Sito, pur nelle more della predisposizione della lista definitiva dei siti da parte della Commissione Europea, di adottare le opportune misure per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie, nonché la perturbazione delle specie per cui le zone sono state individuate”. (lettera inviata alle Regioni e alle Provincie Autonome prot. SCN/2D/2000/1248).

Si ricorda inoltre che tale procedura si applica anche per opere che ricadono in aree esterne ad esse, se si ritiene che possano avere una ripercussione sulle specie/habitat tutelati. Infatti, non solo gli stati membri che hanno ratificato le direttive *“devono prendere misure preventive per evitare il degrado e le perturbazioni legate ad un evento prevedibile”* ma (...) *se necessario, vanno attuate anche all'esterno dei siti*” (La gestione dei siti della Rete Natura 2000 – Guida all'interpretazione dell'art. 6 della Direttiva Habitat 92/43/CEE – Commissione Europea). A rafforzare questa indicazione, si aggiunge il chiarimento in merito all'art. 6 paragrafo 3 della Direttiva Habitat, che citiamo testualmente *“Qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso o necessario alla gestione del sito, ma che possa avere incidenze significative su tale sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, forma oggetto di una opportuna valutazione dell'Incidenza che ha sul sito, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo...”* Si specifica inoltre che la Direttiva non dà indicazioni in merito a quali piani o opere debbano soggiacere alla valutazione di incidenza, è sufficiente bensì che, l'opera, qualsiasi essa sia, possa o non possa avere incidenze significative su di un sito.

Ed ancora *“la probabilità di incidenze significative può derivare non soltanto da piani o progetti situati all'interno di un sito protetto, ma anche da piani o progetti situati al di fuori di un sito protetto”*.

Viene inoltre evidenziato che *“La procedura dell'art. 6 paragrafi 3 e 4, è attivata non dalla certezza ma dalla probabilità di incidenze significative derivanti non solo da piani o progetti situati all'interno di un sito protetto, ma anche da quelli al di fuori di esso”* (La gestione dei siti della Rete Natura 2000 – Guida all'interpretazione dell'art. 6 della Direttiva Habitat 92/43/CEE – Commissione Europea).

Inoltre, la Direttiva 97/11/CE , nell'allegato III presenta una serie più dettagliata di approfondimenti da fare su opere, realizzazioni ecc, richiedendo una particolare attenzione alle zone naturali ed alle zone classificate o protette in base alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE .

Gli studi effettuati, omettendo gran parte della vincolistica , non mettono nelle condizioni di conoscere l'impatto sul territorio e le valenze naturalistiche individuate sia dall'istituzione della Riserva che dai SIC e ZPS. Inoltre quella parte modesta di vincoli citati , lo sono in maniera scorretta ed approssimativa. In sintesi, il citare solo a volte le aree tutelate e indicate dal Ministero dell'Ambiente, il non citare gli effetti dell'opera e dei cantieri sulle specie e sugli habitat protetti dalle direttive di garanzia ambientale, il non rendere edotto

chi legge che esistono tali tutele, come differenza sostanziale tra il progetto 1992 e quello 2002, associate alla carenza di dati scientifici, rende assolutamente privo di elementi concreti e di indirizzo cognitivo lo Studio di Impatto Ambientale, che avrebbe dovuto tener conto prioritariamente degli impatti sulle seguenti aree tutelate, che invece radicalmente trascura:

SIC e ZPS Cod. ITA 030008 – Capo Peloro – Laghi di Ganzirri (Sicilia) anche Riserva Naturale Orientata; SIC e ZPS Cod. ITA 030011 – Dorsale Curcuraci – Antennammare (Sicilia); SIC Cod. IT 9350139 – Collina di Pentimele (Calabria); SIC Cod. IT 9350173 – Fondali di Scilla (Calabria); SIC Cod. IT - Saline Ioniche (Calabria).

Si ricorda a tal proposito che l'Italia è stata recentemente condannata dalla Corte di Giustizia europea per il basso numero di aree ZPS e SIC individuate e che, anche alla luce di parte delle informazioni contenute nelle relazioni del SIA, risulta evidente che nell'area interessata dal progetto del Ponte, si possono ancora istituire ulteriori SIC e ZPS. Ad esempio, le praterie di posidonia oceanica presente lungo le coste sia tirreniche che ioniche del messinese (segnalate nel SIA) potrebbero essere SIC, così come tutti i monti e le colline, nonché le fiumare di Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Catona, Campo Calabro ecc, per il notevole e importantissimo passaggio dei rapaci in migrazione sia in primavera che in autunno, al pari dei Monti Peloritani già ZPS proprio per questo importantissimo flusso migratorio.

Non viene citata in nessuna relazione né tavola, la legge reg. n. 16/96 e successive modifiche, sulla tutela della vegetazione, dei boschi. Eppure, nella PP 3R C20001, Componente suolo e sottosuolo – Relazione generale Ambiente Marino e Ambiente Terrestre, nella tabella “Distribuzione classi uso del suolo sul versante siciliano” (pag. 207) si quantifica la macchia mediterranea il bosco molto degradato e vegetazione ripariale (26,02%), bosco a varia densità di copertura (0,12 %).

Le norme regionali citate a pag. 129, pag. 157 e pag. 201, risultano inesatte e da tempo inoperanti. Inoltre, Il PAI (Piano straordinario per l'assetto idrogeologico) è addirittura indicato come non ancora in vigore, mentre esso è stato approvato con Decreto dell'Assessore Regionale Territorio e Ambiente n. 298/41 del 4 luglio 2000, ed in vigore in tutte le aree interessate dall'opera.

III/5

Violazione dell' art.18 comma 1 e dell'art. 19 comma del D.L.vo n.190/2002, art.6 DPCM 377/1988, dell'art.3 DPCM 27 Dicembre 1988 e dei suoi All.II e III , DPR 348/99, sotto il profilo della carenza e contraddittorietà del quadro di riferimento programmatico ed economico prospettato, anche nelle parti relative alla valutazione della fattibilità dell'opera . Difetto di istruttoria, violazione L. 241/90.

In relazione al Quadro socio-economico, si precisa che i dati dell'Advisor che già prospettavano un'ingiustificata crescita sostenuta del PIL, vengono inspiegabilmente, ulteriormente incrementati nel SIA pur di sostenere un arbitrario aumento del flusso delle merci. Le informazioni presentate nello S.I.A. rielaborano i dati prodotti dall'Advisor presentandoli in termini completamente diversi da quelli contenuti nel rapporto finale della Pricewaterhouse Coopers.

Le stime sulla occupazione generata dal cantiere per la costruzione del Ponte risultano largamente sovradimensionate rispetto a quelle formulate dall'Advisor (al quale, pure, si richiamano quale fonte di dati); viene sistematicamente sottaciuta la maggiore efficacia, dimostrata dall'Advisor, del progetto alternativo plurimodale in termini sia di impatto economico (rapporto fra incremento del PIL e investimento) che in termini di occupazione (rapporto fra posti di lavoro generati e investimento).

Parimenti, la presunta rilevanza del Ponte nel determinare incrementi di accessibilità e pendolarismo, di domanda turistica e, più generalmente, di nuove localizzazioni, non trova alcun serio riscontro nel rapporto dell'Advisor, a differenza di quanto sostenuto nello SIA

Le Stime di traffico sono parimenti elusive e prive di riscontro.I tassi di crescita della domanda, sia passeggeri che merci, assunti nello SIA in funzione delle stime sul traffico che attraverserà il ponte non trovano alcun riscontro oggettivo nelle serie storiche precedenti e nel rapporto finale dell'Advisor.

Conseguentemente lo S.I.A. attesta previsioni di traffico sul Ponte che risultano sistematicamente superiori a quelle formulate dall'Advisor

Lo S.I.A. non offre peraltro alcuna spiegazione a differenziali di traffico previsti che, a seconda dell'anno di riferimento e dello scenario considerato, vanno dal 25 al 60% in più rispetto a quanto determinato dall'Advisor. Semplicemente, lo S.I.A. sembra ignorare le stime elaborate dall'Advisor.

Nello S.I.A. vengono presentate arbitrarie sovrastime del risparmio di tempo e dei flussi di traffico che non trovano alcun riscontro negli standard dell'analisi costi-benefici ("*on the safe side*") riconosciuta a livello internazionale.

Fattibilità economica, gli esiti dell'analisi economica risultano viziati dal non dimostrato dimensionamento della domanda di traffico interessata al transito sul ponte, atteso il fatto che il range di variazione entro il quale lo S.I.A. dichiara di aver testato la sensitività dei parametri di fattibilità economica è di alcune volte inferiore allo scarto percentuale evidenziato fra stime di traffico dello S.I.A. e stime di traffico dell'Advisor.

Lo S.I.A. non rende conto e non documenta, a questo proposito, delle numerose indicazioni contenute in documenti ufficiali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativamente alla criticità del fattore traffico in ordine alla sostenibilità economica del progetto.

in generale tutte le valutazioni contenute nella documentazione presentata non sono corredate da indicazioni metodologiche che consentano di interpretare correttamente i dati e che consentano la riproducibilità dei risultati da parte di un valutatore esterno.

III/6

Violazione dell' art.18 comma 1 e dell'art. 19 comma del D.L.vo n.190/2002, art.6 DPCM 377/1988, dell'art.5 DPCM 27 Dicembre 1988 e dei suoi All.I, II e III , DPR 348/99, sotto il profilo della carenza e contraddittorietà del quadro di riferimento ambientale nelle parti relative all'analisi delle componenti e dei fattori ambientali (All. I DPCM 27 dicembre 1988 art.1 e 2) .Difetto assoluto di istruttoria. Violazione L.241/90.

Il Quadro di riferimento Ambientale è carente in tutte le parti previste dall'All.I, e specificamente :

nella parte dell'analisi del Suolo e sottosuolo: traspare con estrema chiarezza che ci troviamo nell'area geologicamente e tettonicamente più attiva del Mediterraneo centrale ma non se ne traggono le dovute conseguenze, vengono confermate innegabili evidenze di una zona altamente sismica ma non esiste uno studio quantitativo sulle faglie attive. L'indagine geologica di sito è molto generica, non viene preso in considerazione nessuno studio di impatto geologico, non esiste alcun tentativo di indicare modalità delle opere di mitigazione.

Nella parte della Fauna, non vengono adattati correttamente gli standard cartografici indicati per la costituzione della Banca Dati faunistica 2000, né le indicazioni per i rilevamenti secondo i criteri validi in ambito internazionale (BTO e Euring).

IN riferimento all'avifauna: nel S.I.A. non vengono bene definite, individuate e delimitate le aree di cantiere e le discariche e vengono del tutto sottovalutate le interferenze tra queste e le ZPS e i SIC siciliani e calabresi; anfibi, rettili e mammiferi: nel S.I.A. non vengono assolutamente citati gli impatti in fase di cantiere nelle aree ricadenti nei 5 SIC, " ZPS e nella Riserva Naturale che vengono investite da aree di cantiere;

Flora: le indagini e i censimenti sul campo sono del tutto inadeguati e incompleti; gli elenchi floristici e vegetazionali risultano approssimativi e incompleti, gli elenchi di SIC, ZPS e Riserve naturali risultano incompleti e il corredo cartografico poco credibile; gli impatti complessivi sulla flora vengono del tutto sottovalutati; le discariche ricadono in aree "ad elevata naturalità"; le mitigazioni vengono effettuate con specie non autoctone.

Ecosistemi: anche in questo caso i siti segnalati sono solo 4 non vengono segnalate le 2 ZPS, Ambiente idrico, non ci sono dati completi sul chimismo delle acque, la caratterizzazione dell'ambiente idrico è lacunosa, non è attendibile l'analisi delle interazioni che dovrebbero consentire la quantificazione delle variazioni di alcuni indicatori ambientali; mancano i dati idrologici e i dati concernenti la qualità delle acque sotterranee e degli scarichi inquinanti, non è stato valutato il rischio idraulico;

Ambiente marino: non vengono considerati gli effetti della struttura del ponte sull'ambiente costiero con particolare riguardo alle modificazioni dei flussi di trasporto delle sabbie e più in generale come l'infrastruttura interferisca con le correnti marine; non viene valutato gli elementi di disturbo in fase di cantiere; non viene compiuta alcuna valutazione sulle conseguenze rispetto agli organismi stanziali dell'effetto accumulo derivato da una pesante immissione di inquinanti chimici sia in fase di cantiere che di esercizio del ponte; non viene considerato l'ostacolo ottico costituito dall'ombra del ponte sui flussi migratori dei pesci e sul passaggio dei cetacei; non viene studiato l'effetto ombra sulle specie batiali e sugli endemismi; non è stato valutato l'effetto che l'illuminazione permanente del ponte potrà produrre sui movimenti verticali delle specie animali marine; la descrizione delle biocenosi è omissiva e imprecisa;

Paesaggio naturale e paesaggio antropico: i capitoli dedicati al Paesaggio naturale e al Paesaggio antropico appaiono puramente approssimativi e descrittivi e sembrano sottovalutare le interferenze tra le varie infrastrutture e la densità del costruito, oltre che delle aree libere o di pregio ambientale e naturalistico, manca un quadro completo degli strumenti pianificatori e dei vincoli in Sicilia e Calabria;

Inquinamento atmosferico: il quadro degli impatti è orientato a mettere in evidenza soltanto gli aspetti inerenti alla qualità dell'aria nei centri urbani non esaminando le emissioni nelle aree interessate dalle nuove infrastrutture; non vi è traccia dell'eventuale censimento delle sorgenti puntuali di Villa San Giovanni; l'analisi in fase di cantiere è superficiale e lacunosa; anche per la fase di esercizio l'analisi risulta essere lacunosa, considerato in particolare che, a fronte di un aumento delle concentrazioni ambientali degli inquinanti, non vengono previsti interventi di mitigazione;

Inquinamento elettromagnetico, vengono rilevati errori di fondo sull'identificazione delle fonti inquinanti, non c'è un quadro aggiornato della localizzazione delle sorgenti di emissione, non è stata compiuta una rilevazione dell'intensità dei campi elettromagnetici rispetto alla situazione di fatto, vengono presentati i valori di campo elettrico ma non quelli di campo magnetico, i dati presentati sono tratti dalla letteratura, ma risultano essere esposti in maniera approssimativa e incongrua nei testi e nella tabelle presentate a supporto.

Salute: mancano le informazioni sulla salute e l'identificazione dei problemi di salute nelle città e in tutta l'area cantierabile, mancano l'identificazione dei fattori che influenzano la salute e la descrizione degli indicatori di salute, manca l'analisi delle informazioni relative all'impatto sulla salute per le città direttamente interessate e per tutta l'area cantierabile, manca la valutazione dell'esposizione delle popolazioni agli inquinanti atmosferici urbani;

Cantierizzazione, vengono assolutamente sottovalutati e non descritti nei particolari gli impatti sulle acque, sull'aria e sul suolo di una cantierizzazione che secondo le stime ufficiali più ottimistiche dovrebbe durare 6 anni; è assolutamente lacunosa e omissiva la descrizione cartografica e la descrizione dei siti di cava, discarica e deposito; non vi è una quantificazione precisa della quantità dei materiali e dei flussi di traffico che il loro trasporto genererà e, quindi, risultano del tutto inattendibili i relativi impatti, non si valuta l'interazione dei siti di cava, discarica e deposito e delle infrastrutture di servizio ai cantieri con il tessuto urbano e il territorio antropizzato e non, nonché con siti di rilevanza naturalistica, vincolati ai sensi delle normative comunitarie (SIC e ZPS) e regionali (Riserve Naturali); si suggerisce, in violazione delle norme vigenti, la discarica a mare dello smarino e viene assolutamente sottovalutato l'impatto a mare delle attività di cantiere.

Come si è riferito in premessa, in questa sede, ed ai limitati effetti delle osservazioni al progetto dell'opera, si sono intese evidenziare anche le violazioni di legge che inficiano la procedura VIA adottata, ed in tal senso tutte le notazioni critiche contenute nelle osservazioni tecnico ambientali (che si articolano nelle parti composte dalla "Introduzione" dal "Quadro di riferimento programmatico" dal "Quadro di riferimento progettuale" e dal "Quadro di riferimento ambientale") e nei contributi devono intendersi qui per intero richiamate quali indicatori della carenza di istruttoria e di motivazione del progetto dello studio di impatto ambientale e della fase procedimentale conclusasi e che da formale avvio alla procedura istruttoria per la valutazione di impatto ambientale.

A tale proposito si intendono rassegnare le seguenti

CONCLUSIONI

Si ritiene che le gravi violazioni prospettate della norma costituzionale e della norma comunitaria da parte della legge Obiettivo e normativa derivata, dovranno mirare alla valutazione critica di esse anche da parte degli organi istruttori, nella cui attenzione e nel cui impegno si confida. Diversamente in relazione alle altre inosservanze della Legge Quadro sui LL.PP: e della Legge Obiettivo e della normativa VIA si formulano le seguenti istanze, che scaturiscono dalle osservazioni proposte e da quelle tecnico ambientali che le integrano ed alla quale si fa espresso richiamo e riferimento.

Per quanto sopra esposto

Voglia

1°) preliminarmente ed in sede istruttoria, la Commissione, prevista dall'art. 19 D.L.vo 20 agosto 2002 n°190, esprimere, previa richiesta alla proponente Società Stretto di Messina delle necessarie integrazioni, parere negativo di compatibilità ai sensi dell'art. 20 D.L.vo 20 Agosto 2002 n°190, art. 6 DPR ;

2°) il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ed il Ministro per i Beni e le Attività Culturali emettere motivato dissenso e giudizio negativo di compatibilità ambientale.

2.2. EXCURSUS STORICO - ISTITUZIONALE

Nel 1971, dopo una vicenda più che secolare fatta di proposte, rinunce, ritrattazioni e nuove proposte, l'idea del Ponte sullo Stretto ebbe la sua prima istituzionalizzazione, allorchè il governo promosse, con la partecipazione delle amministrazioni interessate, la costituzione della "Stretto di Messina S.p.A.", cui spettava la redazione di "ricerche e studi atti a verificare la fattibilità di un manufatto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina". La società, che avrebbe costituito da allora voce permanente, oltre che di quelli regionali, del bilancio dello Stato e quindi delle leggi finanziarie, promosse da subito consistenti campagne di legittimazione culturale e politica dell'operazione.

Negli anni '70 "il Ponte", sostanzialmente assente dal dibattito politico e dall'orizzonte delle scelte reali, rimaneva però argomento di discussione e riflessione tra gli specialisti. Si riuscì anche ad organizzare un concorso internazionale di idee per la scelta della soluzione tecnica, che si risolse senza vincitori ma consolidò, attorno all'operazione, la presenza di burocrazie di ricercatori: soprattutto l'IRI (favorevole all'attraversamento aereo) e l'ENI (favorevole al tunnel).

Nella seconda metà degli anni '80, il rilancio di enormi programmi di opere pubbliche interessò anche il progetto del Ponte, che fu infatti riproposto nel 1989 da apposito decreto del governo Craxi.

Il 31 Dicembre del 1992, con l'ondata di Tangentopoli ormai montante, il progetto fu finalmente presentato: la presenza dell'IRI quale socio di maggioranza aveva evidentemente portato la "Società dello Stretto" a privilegiare l'attraversamento aereo. Al progetto era allegato uno Studio di Impatto Ambientale, peraltro ritirato qualche tempo dopo dal proponente a seguito delle "Osservazioni" redatte da un gruppo di studiosi costituitosi intorno alle Associazioni ambientaliste e ad alcuni Comitati locali.

Nel 1997 il progetto, assai discusso nell'esecutivo come nell'opinione pubblica, ricevette nondimeno il parere favorevole - pur con molte prescrizioni - del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Nel 2000, stante la perdurante incertezza circa le sorti di un programma per cui erano già stati spesi oltre 170 miliardi di lire in quasi un trentennio, l'esecutivo incaricò il CIPE di esprimere parere risolutivo sull'opportunità di proseguire o meno con l'iter procedurale del progetto. Al termine di tale istruttoria, il Comitato decise di sottoporre il progetto ad un processo di *advising* speciale da parte di soggetti selezionati mediante appositi bandi, che si sarebbero occupati in modo distinto delle problematiche di tipo costruttivo e di quelle di tipo socioeconomico.

Nel Gennaio 2001, giunse il parere degli *advisors* - espresso in rapporti formali concertati con l'allora Ministero dei Lavori Pubblici - giunse, con esiti fortemente problematici su entrambi i versanti. Malgrado

ciò, quell'esecutivo non optò per bloccare definitivamente l'iter procedurale, proseguendo lungo la linea di "neutralità" rispetto al ponte che già aveva caratterizzato i governi precedenti.

Nel Luglio 2001, il nuovo esecutivo assunse invece il progetto di attraversamento stabile fra le opere la cui realizzazione veniva considerata strategica; nel Gennaio 2002 venne quindi emanato il bando per il rifacimento dello Studio di Impatto Ambientale. Con le elaborazioni per il nuovo SIA in corso, la pubblicazione di alcuni studi critici relativi proprio all'impatto ha indotto il proponente a formulare un progetto parzialmente diverso da quello del 1992, con alcune variazioni riguardanti soprattutto l'attacco del manufatto sulla sponda siciliana.

Il 16 gennaio 2003 viene trasmesso al Ministeri dei Trasporti e delle Infrastrutture e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio l'aggiornamento del Progetto Preliminare secondo i criteri sopra richiamati e lo Studio d'Impatto Ambientale. Non è forse vano ricordare che, contando anche le risorse impiegate per la realizzazione delle ultime elaborazioni, la spesa complessiva già sostenuta supera abbondantemente i 100 milioni di euro - vale a dire 200 miliardi delle vecchie lire.

Il 21 gennaio 2003 la Stretto di Messina S.p.A. dà inizio alla procedura VIA con l'Avviso al Pubblico che esce, secondo quanto previsto dalla legge su quotidiani nazionali e regionali: i cittadini hanno tempo 30 giorni per le osservazioni, gli enti pubblici 60 giorni e, secondo le nuove normative legate alla Legge Obiettivo (L. n. 443/2001 e D.Lgs n. 190/2002), entro 90 è il CIPE a esprimere giudizio di compatibilità.