



**LEGAMBIENTE**

**13 aprile 2023**

**Legambiente ha una posizione molto netta di contrasto e opposizione al disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 35 del 2023**, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, ossia al Ponte sullo Stretto di Messina.

Le ragioni possono essere riassunte sinteticamente in alcuni punti che riteniamo particolarmente critici:

1. Il progetto tecnico prevede 7 anni di lavori ed un costo di 10 miliardi di euro. A nostro parere si tratta di una **distrazione** rispetto alle vere necessità infrastrutturali e di trasporto in Sicilia e Calabria, oltre ad uno **spreco di risorse economiche** non indifferente, visto che sono stati già spesi oltre un miliardo di euro tra studi, consulenze e stipendi della Società Stretto di Messina S.p.A. In **Calabria sono 686 i km a binario unico su 965 km totali di rete ferroviaria, ossia il 69,6%**; mentre la rete non elettrificata conta 477 km, ossia il 49,4% del totale e l'elettrificazione della ferrovia Jonica tra Sibari e Catanzaro Lido e quella della trasversale Catanzaro Lido-Lamezia Terme Centrale dovevano essere completate entro il 2023 ma sono in ritardo e posticipate al 2026. In **Sicilia** sono addirittura 1.267 i km di linee a binario unico, l'85% del totale di 1.490 km, mentre non sono elettrificati 689 km, pari al 46,2% del totale. Qui, un esempio dello stato dei trasporti ferroviari, lo porta la **tratta Caltagirone-Gela**, che è interrotta dal 2011 a causa del crollo del ponte nei pressi di Piano Carbone. I lavori di ripristino della tratta sono iniziati nel 2022 e si concluderanno entro il 2026, a distanza di 15 anni dall'interruzione della linea.
2. Il Ponte a campata unica impone il **punto minimo di attraversamento**, come condizione necessaria alla sua realizzazione, **allontanando l'attraversamento dai baricentri delle aree metropolitane di Messina e Reggio Calabria**, peggiorando o non migliorando nei fatti gli spostamenti e i tempi di percorrenza tra i due centri principali dell'area alle 4.500 persone che ogni giorno si muovono tra le due sponde. Si tratterebbe verosimilmente di un percorso con una durata di poco inferiore ad un'ora, permettendo un risparmio di 15-20 minuti rispetto al tragitto in traghetto con auto, che impiega 30 minuti, ma a cui vanno



## LEGAMBIENTE

aggiunti i tempi per l'imbarco. Sono chiaramente **peggiori invece i tempi per chi usa il trasporto pubblico.**

3. Al tempo stesso i vantaggi in termini di tempi di percorrenza per le grandi distanze sarebbero irrisori e comunque **non competitivi con i collegamenti in aereo**, ad esempio tra Palermo e Roma, senza considerare la necessità di realizzare un collegamento ferroviario rapido a sud di Salerno che richiederà ulteriori ingenti risorse (solo in parte previste dal Piano complementare al Pnrr). Per accorciare i tempi di spostamento dalla Sicilia occorre acquistare navi che trasportino treni interi, migliorando da subito questa situazione acquistando traghetti Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) lunghi 200 metri, come si trovano nel Mar Baltico, ad esempio. In questo modo **le Frecce, gli Italo e gli Intercity fino a sette carrozze potrebbero entrare ed uscire, senza smontaggio, direttamente nella nave**, grazie a un sistema di doppia entrata dei traghetti. Una soluzione di questo tipo permetterebbe di dimezzare i tempi di attraversamento dei treni lungo lo Stretto, **scendendo ad un intervallo di circa 50 minuti invece delle due ore attuali.**
4. Di estrema importanza, vi è ovviamente l'aspetto ambientale e degli impatti sugli ecosistemi. Qualunque sforzo per rendere sostenibile ambientalmente un'infrastruttura di questo tipo verrebbe annullato dall'impatto generato sulle **due Zone di Protezione Speciale presenti** (sul lato calabrese la ZPS della Costa Viola e su quello siciliano dalla ZPS dei Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antenna a Mare e area marina dello Stretto) oltre che da **un sistema di ben 11 ZSC** (Zone Speciali di Conservazione). Nello Stretto di Messina si concentra una delle **più alte concentrazioni di biodiversità al mondo e già nel 2005 la Commissione Europea era pronta ad aprire una procedura d'infrazione contro l'Italia per violazione della Direttiva Comunitaria Uccelli** proprio in relazione al progetto del Ponte ad unica campata. Di estrema rilevanza sarebbero anche gli impatti sull'**ecosistema marino**, dove sono presenti flussi migratori e passaggi di cetacei, del tonno rosso, del pesce spada, oltre che specie abissali e praterie di Posidonia oceanica.
5. Infine, dal punto di vista dell'**inquinamento atmosferico**, il progetto del Ponte parla di una capacità dell'infrastruttura pari a 6.000 veicoli/ora. Se invece si investisse sulla conversione degli attuali traghetti ad alimentazione termica in traghetti elettrici si potrebbero evitare emissioni dannose per la qualità dell'aria dello Stretto, oltre che



## LEGAMBIENTE

**emissioni di gas climalteranti.** Tra l'altro, il Pnrr prevede risorse per 20 milioni per le navi che tragheranno i treni con alimentazione ibrida. Sono mezzi, di cui uno in attività per il trasporto di treni merci e passeggeri sulla rotta Messina-Villa San Giovanni, che nelle aree portuali e nelle manovre di entrata e uscita sono alimentati da batterie collegate a pannelli fotovoltaici, mentre utilizzano gasolio nella tratta di navigazione.

6. Sul tema merci i ritardi infrastrutturali del sud sono sicuramente evidenti ma bisogna intervenire nel **favorire i collegamenti tra ferrovie, porti e interporti, ripristinare l'incentivo "marebonus"** e favorire soluzioni a bassissime emissioni di gas climalteranti.
7. Un tema da tenere in forte considerazione è quello degli **impatti degli eventi meteo-idro estremi**, come definiti da Ispra e dalla Protezione Civile, che sono sempre più accentuati dal cambiamento climatico in atto; la frequenza e l'intensità di fenomeni quali raffiche di vento estreme e trombe d'aria si sta già facendo sentire in diverse aree costiere italiane, ad esempio sulle coste del Salento e del medio alto Tirreno, con danni ingentissimi e vittime solo negli ultimi 10-15 anni e si tratta di eventi impossibili da prevedere, in particolare a causa dell'aumento delle temperature delle acque del Mediterraneo e delle conseguenti modifiche delle correnti marine.