

UN CONFRONTO DEMOCRATICO DOVREBBE PREVEDERE ANCHE ALTRE OPZIONI IN CAMPO

Perché il traghetto rimane la soluzione più conveniente, anche per l'ambiente

EDOARDO ZANCHINI

■ ■ ■ Una Relazione irricevibile perché viziata dalla esclusione pregiudiziale di una delle alternative (il miglioramento e potenziamento del traghettamento) e perché mancante degli elementi di base essenziali (costi di realizzazione, manutenzione e gestione e valutazione degli impatti ambientali) per poter giustificare le due ipotesi accreditate del ponte ad unica campata e a piloni per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina.

Nella relazione del Gruppo di Lavoro incaricato a suo tempo dalla ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli e trasmessa al Parlamento dal ministro delle Infrastrutture e per la Mobilità Sostenibile Enrico Giovannini il 7 ottobre scorso mancano aspetti indispensabili per poter valutare la necessità di un'opera pubblica, quali i costi di realizzazione, manutenzione e gestione delle due ipotesi di attraversamento stabile che vengono accreditate. Inoltre, sono superficiali le descrizioni degli effetti sociali e territoriali e lacunose le valutazioni degli impatti sulle componenti ambientali in un'area di grandissimo pregio, che presenta una delle più alte concentrazioni di biodiversità al mondo e dove sono stati registrati i terremoti più devastanti avvenuti in Italia. Per questi motivi le associazioni ritengono che sia necessario: a) considerare e sviluppare l'alternativa progettuale costituita dal traghettamento; b) procedere, eventualmente, a valutare le diverse ipotesi tecniche indicando una gara europea, basata su chiari parametri di trasparenza e indipendenza, per evitare ogni conflitto di interesse.

Nel dossier che in questi giorni viene distribuito alle Commissioni parlamentari e ai ministri competenti (trasporti, transizione ecologica ed economia e finanze), le associazioni chiedono di sviluppare l'alternativa progettuale costituita dal

miglioramento e potenziamento del traghettamento e, quindi, degli interventi sul sistema infrastrutturale e logistico e innovazioni tecnologiche per favorire l'instradamento dei treni e l'accessibilità degli autoveicoli, considerato che le ipotesi di attraversamento stabile avrebbero un costo elevatissimo (nel 2010 il costo prudenziale del ponte ad unica campata era di 8,5 miliardi di euro). Tutto a carico dello Stato italiano perché, come confermato il 18 maggio della Commissaria europea ai Trasporti Adina Valean, l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina non è tra gli interventi prioritari e finanziabili delle Reti di Trasporto Trans-europee TEN-T.

Il traghettamento per le associazioni è l'alternativa migliore dal punto di vista economico-finanziario, sociale e ambientale. Già oggi assicura, senza ulteriori impatti, tempi di attraversamento di 20-35 minuti con corse per le persone con le auto al seguito che avvengono con una frequenza di 40 minuti o un'ora, a seconda delle compagnie di navigazione, e con tempi per il traghettamento dei treni che, con migliorie relative all'imbarco di convogli interi, possono essere portati da un'ora e 10 a 40 minuti. Il ponte non sarebbe competitivo e giustificato nemmeno se si considerano i traffici sulle lunghe distanze che vedono il trasporto merci via nave tra la Sicilia verso i porti della Campania e della Liguria, ma anche quello su ferro che viene generato dal trasbordo delle merci su treni nei grandi porti del Sud (Gioia Tauro e Taranto), né se si considera il trasporto passeggeri, considerato che già oggi la linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria consente velocità a 200 km/h e può essere percorsa in 4 ore e mezza e potrebbe anche arrivare al di sotto delle 4 ore (se fossero realizzati ulteriori interventi puntuali sulla infrastruttura e migliorato l'esercizio), mentre i collegamenti aerei *low cost* dal resto d'Italia verso la Sicilia assorbono il 60,3% della domanda.

La relazione trasmessa al parlamento è a senso unico. Manca l'alternativa più sensata, ovvero l'ipotesi di potenziare i trasporti via mare

