

SEZIONE SECONDA

Metodologie di VIA
per grandi infrastrutture

Capitolo 3 - I criteri per una Valutazione d'Impatto Ambientale corretta ed i problemi del Ponte

di Virginio Bettini

3.1 Le incongruenze della VIA del Ponte

Nel marzo 1986 la Direzione Nazionale di Democrazia Proletaria sollecitò gli esponenti della cultura urbanistica, ambientalista e tecnico-scientifica, oltre che naturalmente gli organismi di base e le associazioni presenti sul territorio ad una riflessione che entrasse nel merito delle ipotesi progettuali del Ponte sullo Stretto di Messina ed elaborasse proposte alternative.

Svolsi allora, con l'aiuto dei miei collaboratori Marina Alberti e Gabriele Bollini, alcune considerazioni critiche basate sull'analisi di parte del "rapporto di fattibilità" (Stretto di Messina SPA, 1971).

In quel momento non esisteva alcuna normativa nazionale in materia di impatto ambientale, mentre era già stata emanata la direttiva europea.

Non esistevano quindi, ma bisogna dire che ancor oggi non esistono, indicazioni precise sulle procedure da adottare in ambiti ed attività specifiche, venendo di conseguenza a mancare una verifica puntuale sui rapporti presentati.

Abbiamo cercato egualmente di condurre questa verifica, ma devo sottolineare come l'assenza di una regolamentazione e definizione della VIA, in quanto passaggio obbligato e preventivo dell'iter autorizzativo, abbia posto limiti notevoli a questa analisi

Il rapporto che allora esaminammo partiva da un'ampia premessa metodologica che individuava, quale soluzione ideale, l'uso di più strumenti integrati, senza peraltro che gli stessi venissero indicati.

Il tutto sfociava in una metodologia pasticciata, basata sulla coniugazione di matrici, grafi, check list e nello smodato uso dell'overlay mapping in un assurdo appesantimento dell'Assessment.

Trattandosi di un tracciato lineare, la corretta procedura di Impact Assessment, così come indicata da Canter¹ e Ortolano² esigerebbe una fase di screening preliminare nella quale si individuino la reversibilità/irreversibilità degli impatti della struttura, con la specifica individuazione delle irreversibilità, la definizione delle compensazioni e l'apertura immediata di una consultazione delle popolazioni direttamente ed indirettamente interessate. In quest'ultimo caso di tutto il paese, trattandosi di opera definita di "prevalente interesse nazionale" dalla legge 1158 del 1971.³

Al contrario si è ingigantita la documentazione in fase di Assessment e le verifiche incrociate, in alcuni casi molto utili per non sottovalutare elementi suscettibili di produrre effetti diretti o indotti, sono unicamente servite ad evitare la corretta procedura.

A- Dal nostro studio emergeva che quella impiegata costituiva una metodologia errata.

A questo proposito, era possibile cogliere alcune affermazioni che comunque vanificavano la proposta metodologica, ad esempio:

"Una volta evidenziata l'esistenza di potenziali collegamenti del tipo CCE (ovvero Causa, Condizione, Effetto) si deve tener conto che, nella generalità dei casi, ad un'attività corrisponde sempre una condizione mutata, ma non sempre un effetto. Per poter individuare tali effetti è necessario verificare l'esistenza di interazioni tra le condizioni mutate (cioè interazioni tra attività progettate, le componenti dell'ambiente ed i corrispondenti interessi nel senso più ampio del termine), insediati o insediabili, pubblici e/o privati che vengono colpiti"

In pratica solo gli effetti sulle "attività" avrebbero una certa rilevanza.

B- La metodologia di identificazione e di valutazione degli impatti era per lo meno singolare, basti considerare che:

-non esisteva alcuna documentazione preliminare, scientificamente corretta relativa alle aree a forte sensibilità,

-non erano definite le aree sensibili e le aree critiche,

-non esisteva valutazione di carrying capacity delle aree interessate,

-non esisteva alcuna valutazione degli effetti in situ, un modello di analisi per la situazione sismica in rapporto all'opera,

- ancora nessun metodo veniva proposto per la valutazione dei parametri ecologici, con scenari temporali,⁴ comunemente utilizzati per i tracciati di strade e percorsi lineari che interessano territori di grande sensibilità, quale in effetti è l'Area dello Stretto.⁵

C- La mancata applicazione di una metodologia predittiva e di scenari veniva sostituita, in maniera del tutto elementare da un'indicazione di massima relativa ai fenomeni, differenziata per tipologie di intervento.

I fenomeni individuati *non vengono quantificati*.

Se la fuga dalla quantificazione in termini numerici ci libera da un certo margine di arbitrio, esistono metodologie verificabili, quali il sistema Delphi, che raccoglie il parere incrociato di esperti. Il sistema Delphi ci avrebbe posto nella condizione di assegnare pesi e valori che non si possono in assoluto considerare arbitrari, perché attribuibili alle categorie di analisi e di valutazione delle singole discipline che vengono coinvolte nella fase di scoping dell'Assessment.

D- Il proponente ricorreva abbondantemente all'uso di matrici di impatto, vanificate dal fatto che venivano identificate alcune relazioni, senza proporre informazioni aggiuntive che illustrassero e argomentassero l'effetto generato.

L'uso di matrici costituisce uno strumento preliminare nella identificazione degli impatti e la semplice identificazione delle relazioni non risulta sufficiente, se la matrice non porta ad una corretta valutazione, basata su scenari diversi, che sono il risultato della quantificazione degli impatti individuati.

E- L'uso delle matrici comportava una proposta qualitativa, ma non forniva la spiegazione dei criteri in base ai quali sono stati, ad esempio, formulati i giudizi di "impatto lieve".

F- Particolarmente fragile appare la "matrice semplificata relativa alla tipologia del Ponte", la quale viene unicamente confrontata con la matrice del progetto galleria alvea e del potenziamento traghetti. Tale matrice è contenuta nella figura 4 di pagina 179, mentre la matrice 3 (galleria alvea) si trova a pagina 178 e la matrice 5 (potenziamento traghetti) a pagina 180.

Mancava una proposta diversa, quale la comparazione con l'ipotesi del trasbordo merci a Gioia Tauro. Questa matrice poneva in correlazione le attività (fase di costruzione, apertura ed esercizio) con i sottosistemi (demografico e socioculturale, chimico-fisico, paesaggio e percezione estetica, strutture e servizi, ecologia) e risulta matrice di solo orientamento. L'affermazione "tutto il territorio è zona sismica ad alto grado di pericolosità" (pagina 17) non si traduce in vincolo nella matrice di impatto "valutazione qualitativa dei principali effetti" (figura 6, pagina 191).

3.2 I requisiti essenziali per la VIA di un'infrastruttura di trasporto

Se guardiamo alla metodologia elaborata dalla Metropolitan Transportation Commission, definita per la valutazione dell'impatto am-

bientale del piano dei trasporti nell'area della Baia di San Francisco⁶ ci rendiamo conto di quanto -nel caso in esame- siamo lontani da una corretta metodologia di VIA.

Se teniamo conto del modello di valutazione inglese MEA⁷ si evidenzia una sequenza unicamente finalizzata alla giustificazione dell'opera.

Un'analisi corretta di VIA si sarebbe dovuta infatti articolare in:

- valutazione preliminare dell'area che consentisse l'elaborazione di un sistema informativo sul tema della qualità dell'ambiente naturale ed antropico e la definizione dei valori di qualità ambientale,
- elaborazione di mappe sintetiche dei fattori di vincolo non unicamente normativi, quali parametri di screening per la esclusione di alcune aree ben definite,
- precisi passaggi procedurali sulla R/I degli impatti,
- identificazione delle alternative,
- l'uso di modelli predittivi attendibili,
- criteri di valutazione e ponderazione precisi e riconosciuti a livello scientifico ed accademico internazionale,
- ipotesi do nothing,
- consultazione della popolazione.

In conclusione possiamo affermare che il rapporto valuta solo diverse tipologie del manufatto, trascurando altre soluzioni possibili con una corretta pianificazione dei trasporti.

3.3 La valutazione degli impatti sismici del Ponte

Il documento che viene spacciato come valutazione di impatto ambientale non individua vincoli di ordine geologico, ma solo di carattere urbanistico, archeologico, monumentale, paesistico, idrogeologico/forestale, militare, infrastrutturale, di aree specifiche.

A pagina 17 del nostro documento storico posso leggere che tutto il territorio é zona sismica ad alto grado di pericolosità.

Il documento avrebbe dovuto aprire su questo tema ed esaurirlo. Non lo fa.

Ecco quindi una profonda carenza metodologica nella non definizione dei parametri di reversibilità/irreversibilità.

L'impatto irreversibile della situazione geologica sull'opera è chiarissimo, ma non viene considerato.

Terremoti e vulcani si concentrano lungo i confini delle placche in cui é suddivisa la crosta terrestre e qui, nell'Area dello Stretto, siamo al confronto tra placca egea e placca adriatica, in zona di subduzione ed attività vulcanica.

Dei sei grandi sismi italiani del XX Secolo (Messina, 1908-1911,

Avezzano, 1915-1917, Valle del Belice, 1968-1970, Friuli, 1976-1978, Irpinia 1980-1982, Gubbio 1984-1986), il terremoto di Messina ha registrato una prima scossa l'8 gennaio 1908, la cui magnitudo stimata era superiore al 7° della scala Richter, la più grande di questo secolo nel nostro paese.

Non si possono esprimere giudizi sui fenomeni naturali prima che siano stati valutati i dati storici, una valutazione che la pseudo relazione di impatto, relativa al Ponte sullo Stretto di Messina, non compie.

E' utile qui ricordare la storia di Cola Pesci, Nicola il Pesce, marinaio mitico, forse figlio del Dio Nettuno, così bravo a nuotare sottacqua, proprio "comu 'n pisci".

Ed allora attingiamo da questa ballata, se vogliamo al tempo stesso triste ed eroica, che il sapere popolare ha saputo consegnare al folklore ed alla storia, gli insegnamenti che molti vogliono ignorare.

Un giorno Cola venne chiamato dal grande Federico II che gli disse "Va Cola, lu me regnu a scandagghiari/ sopra che pedamentu si sosteni". L'uomo pesce si tuffa nel profondo del mare e scopre che, delle tre colonne sulle quali poggia l'isola, quella sotto Messina sta per spezzarsi. Cola decide di restare in eterno a puntellarla, ma non sa che tra poco dovrà puntellare anche il ponte:

"Sto riggendu la colonna/ cca si no si spezzerà/ e a Sicilia sparirà".

Ogni tanto però, dice la leggenda, anche Cola Pesci si assopisce e forse cambia posizione. E la terra trema.

Il terremoto che sconvolse Catania, in memoria del quale venne poi costruita la Fontana dell'Elefante (come ad auspicare un sostegno più stabile di quello fornito dall'esausto Cola), fece 60.000 morti l'11 febbraio 1693. Altri 60.000 morti il 5 febbraio 1783 tra Reggio Calabria e Messina. Il sisma del 28 dicembre 1908 era già stato annunciato a Nicastro l'8 settembre 1905, (557 morti) ed a Ferruzzano il 23 ottobre 1907, (167 morti). Ci furono "ufficialmente" 86.928 vittime, ma le vittime ufficiose vennero valutate in oltre 200.000, nonostante l'impegno di Ferdinando IV di Borbone per ricostruire Messina, dopo il 1783, con sistemi rigorosamente antisismici. Ricordare le sequenze: 1693, 1783, 1908. La cadenza sta tra i 90 ed i 125 anni. Oggi sono trascorsi novantadue anni dal terremoto del 1908!

Non possiamo rimuovere il rischio sismico dalla nostra storia culturale, politica e scientifica. Con il rischio dobbiamo convivere, prevenendolo anche se purtroppo il gene del rischio non si incorpora, nonostante secoli di disgrazie ed il ruolo del fenotipo. Assumendo invece la prospettiva del ponte, esso appare decisamente molto basso. Dobbiamo rilanciare la cultura del terremoto e della sua prevenzione.

Nell'evoluzione degli eventi sismici che hanno interessato l'area, se da un lato è decisivo il peso della "grande scossa iniziale" (Messina, con Avezzano e l'Irpinia è stata caratterizzata da una forte scossa iniziale), dall'altro non si può trascurare la numerosa sequenza di scosse che

continua a manifestarsi nelle zone epicentrali e nei suoi dintorni immediati, per mesi, per anni, come ben sintetizzano i grafici dell'Istituto Nazionale di Geofisica.⁸

Il prolungamento dell'evento di Messina (1908-1911) ha segnato una notevole tenuta nella frequenza e nell'intensità delle scosse.

Sappiamo che ogni crisi sismica è caratterizzata da un andamento particolare delle scosse, che dipende dai meccanismi di liberazione dello stress accumulato nella crosta terrestre, oltre che dalle caratteristiche geologiche della zona.

Se esprimersi in maniera predittiva è difficile (siamo comunque già entrati nel periodo di probabilità dell'evento) vale il principio ALARA nella procedura di valutazione.

Se non possiamo predire in tempo adeguato i diversi passaggi:

-piccola scossa d'anticipo (fore-shock)

-scossa principale (shock)

-sequenza (after-shock)

dobbiamo basare tutto sul principio as low as reasonably achievable.

Ricordiamo che la placca africana è tuttora in movimento verso N-E, con una velocità stimata in poco meno di 1 cm/anno.

Questa è la causa dei terremoti nell'area mediterranea e della continua deformazione degli archi appenninici, della rotazione antioraria della nostra penisola.

La magnitudo di un terremoto è proporzionale alla dimensione della faglia, della frattura lungo la quale avviene lo scivolamento di due porzioni di roccia.

Quanto maggiore è la lunghezza della faglia e lo spostamento dei blocchi, tanto maggiore sarà la magnitudine del terremoto.

Ricordiamo ancora che la magnitudine del terremoto del 1908 è stata stimata come superiore al grado 7 della scala Richter.

Un terremoto di magnitudine 6,5 Richter causerà un'intensità del X grado della scala Mercalli, ovvero vittime, crolli e distruzioni in un'area prossima all'epicentro.

Cosa succederebbe ad un manufatto come il Ponte sullo Stretto di Messina?

“Un manufatto può entrare in risonanza quando la sua frequenza tipica di oscillazione è eguale a quella indotta dal terreno. In questo caso una grande quantità di energia elastica viene assorbita dall'edificio che, di conseguenza, crolla...il passaggio di un'onda sismica in terreni poco consolidati può causare una perdita di coesione del suolo che per alcuni istanti si comporta come un vero e proprio liquido. ***In questi casi anche i manufatti costruiti secondo una normativa antisismica possono collassare.***”⁹

Nel nostro caso potrebbe dunque “saltare” lo standard di sicurezza presunto, pari a 7 Richter.

Non sembra quindi che l'attuale celebrazione della correttezza ambientale della struttura del Ponte sullo Stretto possa essere interpretata come un

contribuito alla Decade for Natural Disaster Reduction, ovvero gli anni '90, secondo le Nazioni Unite.

3.4 Conclusioni

Per comprendere la irreversibilità del possibile impatto delle faglie sul Ponte di Messina basta guardare alle carte curate dall'Istituto Nazionale di Geofisica (una di queste pubblicata anche da Nature)¹⁰ in cui viene evidenziata la contiguità tra la faglia di Gioia Tauro (evento del febbraio 1783) e quella di Messina (evento del dicembre 1908). Non si tratta di entrare nelle controversie accademiche circa la prevedibilità dei terremoti¹¹ o sull'uso della tecnica di previsione VAN,¹² quanto invece di insistere sul fatto che i sismi mantengono ancora, intatti e ben custoditi, i loro molti misteri,¹³ che, al di là del prevedere, è possibile stare in allerta sulla base dei dati storici e che l'unica opzione non è quella di realizzare manufatti epocali in aree sismiche, quanto di strutturare una rete di osservazione e di allerta.

Come una centrale nucleare, un manufatto come il ponte non può essere realizzata in un'area di rischio tanto elevato.

Se applichiamo la metodologia in uso per le centrali nucleari, formalizzato dalla francese CEA, non si realizza una centrale in un'area in cui i terremoti hanno una magnitudine maggiore di 5,5 gradi della scala Richter.

Non si localizza quindi un Ponte sullo Stretto di Messina.

C'è ancora da aggiungere la valutazione del rischio eolico, legato alla eventualità del sisma: la ricerca di un omologo che non esiste, in quanto il ponte di San Francisco realizzato ai margini dell'aria sismica di Cascadia non è correlabile per dimensione (lunghezza ridotta rispetto al ponte sullo Stretto), funzione (solo traffico limitato ad autoveicoli e pedoni), sito (diversa collocazione geografica, all'ingresso di un'insegnatura e non sopra un braccio di mare). Il ponte di San Francisco è stato comunque progettato quando la VIA faceva ancora solo parte di ipotesi di lavoro della fertile mente progettuale di un grande pianificatore come Jan Mc Harg, in un'area, la Cascadia, dove la cadenza dei terremoti (primi del '700, seconda metà dell'800, 1857) con una magnitudine di 7,9° Richter, non è diversa e dove si aggiunge anche la forza dirompente degli tsunami.

Lungo la faglia di Sant'Andrea, a sud delle Cascade Mountains, a seguito di indagini storiche si è scoperto che, poco prima della scoperta di Cristoforo Colombo, nel 1480, si ebbe un terremoto di magnitudine 8.

Per concludere su questa esemplificazione mancata, relativa alla irreversibilità dell'impatto sismico, da valutare in fase di screening,

vorrei ricordare che ciò che oggi sappiamo in tema di frattali, sistemi caotici, sistemi critici autoorganizzati, ci impedisce comunque qualsiasi previsione in termini di regolarità nell'evento terremoto e che anche il Probabilistic Risk Assessment non da risposte adeguate. Per dirla con Ross S. Stein: "Have we become too enamoured, too comfortable, with the utility of characteristic earthquakes, and the associated repeat time for such events? Despite an eloquent defense for their existence in the prehistoric record, there is no avalanche of evidence for a concept deeply embedded in probabilistic assessments of earthquake occurrence".¹⁴ Per la regione che ci interessa abbiamo il bel lavoro di molti italiani,¹⁵ i quali ci propongono carte relative alla frammentazione della faglia, lo Slip Rate (Sr) ed il manifestarsi dei terremoti (Tr). Le faglie sono individuate sulla base di lavori sperimentali e rilievi condotti sul terreno e di dati storico-geologici. Quelli della faglia di Messina sono sperimentali, quelli della faglia di Gioia Tauro sono basati su dati storico-geologici, ma considerati di tipo (a) cioè molto attendibili.

I dati quindi esistono, le valutazioni debbono essere condotte e le conclusioni sottoposte a decisioni della collettività, sulla scia di quanto si sta facendo per il progetto del MOSE a Venezia, ossia la chiusura delle bocche di porto in caso di marea sostenuta, utilizzando un metodo corretto di valutazione, il parere di esperti internazionali e lasciando l'ultima parola alle popolazioni interessate.

La VIA non è un mezzo per giustificare le opere, come purtroppo viene inteso non solo da noi, ma una procedura di partecipazione nel corso della quale tutto è possibile, anche la non esecuzione dell'opera.

La VIA non è solo valutazione di diverse configurazioni del manufatto, ma anche l'attenta osservazione delle alternative come la dualità del trasbordo delle merci tra Gioia Tauro e Milazzo ed il potenziamento dei traghetti passeggeri nello Stretto.

Prima però di passare a queste fasi di valutazione occorre superare lo scoglio della irreversibilità degli impatti, come quello geologico, per i quali non esiste alcuna possibilità di mitigazione, ma solo di compensazione. Il rischio di catastrofe non è in alcun modo compensabile.

Note

¹ Canter L. (1995), *Environmental Impact Assessment*, McGraw Hill, New York.

² Ortolano L., (1997), *Environmental Regulations and Impact Assessment*, John Wiley and Sons, New York.

³ Stretto di Messina SPA, 1985, Legge N. 1158 del 17-12-1971 per un collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il Continente. Rapporto di sintesi degli studi di fattibilità. Impatto sul territorio e gli ecosistemi, vol.3, Roma., 30/12/1985, pag. 162-167.

⁴ LMVD, (1980) A Habitat Evaluation System for Water Resources Planning (HES),

U.S. Army Corps of Engineers, Lower Mississippi Valley Division, Vicksburg, Mississippi, August.

⁵ Department of Transportation, United States Coast Guard, (1978), Supplement Draft Environmental Impact Statement, vol. 1, Revision EIS, 26 may 1978, Relocated and Upgraded US 90 Morgan City-LA 311 St. Mary, Assumption and Terrebonne Parishes, Louisiana.

⁶ Environmental Impact Assessment Procedure EIAP.

⁷ Department of Transport, 1983, MEA, Manual of Environmental Appraisal, Assessment Policy and Methods Division, London.

⁸ Foresta Martin F., 1997, Terremoti quasi sempre infiniti, Corriere della Sera, Milano, 12 ottobre 1997.

⁹ Scandone R., 1997, Terremoti annunciati, Il Sole-24 Ore, Milano, 6 ottobre 1997.

¹⁰ Ross S. Stein, 1995, Nature, 378, 443.

¹¹ Geller R.J., Jackson D.D., Kagan Y.Y., Mulargia F., 1997, Science, 275, 1616.

¹² Kerr R. A., 1995, Science, 270, 911.

¹³ Marano S., Veyret S., 1997, Les secousses de la terre, Les Défis du CEA, juillet-aout 1997, 11-20.

¹⁴ Ross S. Stein, 1995, Nature, 378, 443.

¹⁵ Pantosti D., Schwartz D.P., Valensise G.J., 1993, geophys. Res. 98, 6561-6577. Valensise G., Pantosti D., 1992, Terra Nuova, 4, 472-483.

Riferimenti bibliografici

Canter L. (1995), *Environmental Impact Assessment*, McGraw Hill, New York.

Department of Transportation, United States Coast Guard,(1978), Supplement Draft Environmental Impact Statement, vol. 1, Revision EIS, 26 may 1978, Relocated and Upgraded US 90 Morgan City-LA 311 St. Mary, Assumption and Terrebonne Parishes, Louisiana.

Department of Transport, 1983, MEA, Manual of Environmental Appraisal, Assessment Policy and Methods Division, London.

Foresta Martin F., 1997, "Terremoti quasi sempre infiniti", Corriere della Sera, Milano, 12 ottobre 1997.

Geller R.J., Jackson D.D., Kagan Y.Y., Mulargia F., 1997, Science, 275, 1616.

Kerr R. A., 1995, Science, 270, 911.

LMVD, (1980) A Habitat Evaluation System for Water Resources Planning (HES), U.S. Army Corps of Engineers, Lower Mississippi Valley Division, Vicksburg, Mississippi, August.

Marano S., Veyret S., 1997, «Les secousses de la terre», *Les Défis du CEA*, juillet-aout 1997, 11-20.

Ortolano L., (1997), *Environmental Regulations and Impact Assessment*, John Wiley and Sons, New York.

Pantosti D., Schwartz D.P., Valensise G.J., 1993, geophys. Res. 98, 6561-6577.

Ross S. Stein, 1995, Nature, 378, 443.

- Scandone R., 1997, "Terremoti annunciati", Il Sole-24 Ore, Milano, 6 ottobre 1997.
- Stretto di Messina SPA, 1985, Legge N. 1158 del 17-12-1971 per un collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il Continente. Rapporto di sintesi degli studi di fattibilità. Impatto sul territorio e gli ecosistemi, vol.3, Roma., 30/12/1985, pag. 162-167.
- Valensise G., Pantosti D., 1992, *Terra Nuova*, 4, 472-483.

Capitolo 4 - La VIA impossibile

di Enrico Falqui

In Italia, ad oltre dieci anni dal recepimento della Direttiva CEE sulla VIA e, oggi, dotati di una risibile legge sulla stessa materia, vi è un falso dibattito scientifico sulla VIA, che tende a dimostrarne l'importanza o l'inutilità a seconda delle convenienze di parte che il singolo progetto cui si applica, tende a suscitare.

Nonostante l'enorme produzione di convegni e corsi di formazione avvenuta in questi ultimi dieci anni, nonostante la nascita di una corporazione affaristica di Analisti dell'impatto ambientale, la VIA non è ancora riuscita ad essere applicata secondo un quadro di certezze procedurali tecniche e legislative, secondo uno schema di partecipazione pubblica e di arbitrato giudicante valido ed unanimemente accettato, in modo tale da risultare cogente per le scelte di pianificazione territoriale e di realizzazione dei progetti.

Avversata da tutti, quando propone una metodologia "scientifica", secondo metodi e schemi internazionalmente validi ed accettati, la VIA rappresenta oggi una "coperta" che viene tirata dall'uno all'altro capo, secondo false scuole di pensiero che la rappresentano, a seconda delle convenienze, o come "certificato di garanzia" per la realizzazione ad ogni costo di un'opera o come "ostacolo insuperabile" per qualsiasi decisione da prendere.

Il progetto del Ponte sullo Stretto non sfugge a questa casistica e, anzi, mette in evidenza tutti gli aspetti negativi che questo falso dibattito scientifico sulla VIA ha prodotto fino ad oggi nel nostro Paese.

Cercherò di spiegare quali sono le ragioni per le quali applicare una corretta metodologia di VIA al progetto del Ponte è, allo stato attuale, un obiettivo possibile forse solo all'interno di un Seminario scientifico come questo, ma non ha alcuna possibilità di divenire un obiettivo cogente nella complicata ragnatela di competenze, di procedure, di tecniche amministrative che attengono alla decisione finale sul progetto del Ponte.

4.1 Il sistema informativo territoriale ed ambientale

La lettura fatta dalle associazioni ambientaliste del SIA del progetto (e quella da me fatta del Rapporto di sintesi degli studi di fattibilità, impatto sul territorio e sugli ecosistemi, vol. 3, dicembre 1985), rivela che l'Environmental Assessment su cui si sono basati i progettisti è quasi **completamente inservibile** per una valutazione dell'impatto del Ponte sullo Stretto di Messina, che preveda un contraddittorio pubblico tra i progettisti e coloro che propongono ipotesi alternative.

Poiché anche l'attuale legge sulla VIA non prevede l'obbligatorietà di un **Sistema informativo territoriale ed ambientale** (per esempio alla scala provinciale), standardizzato in tutte le regioni italiane, i cui dati siano confrontabili per riproducibilità e per scale di rappresentazione grafica e topografica identiche, i progettisti del Ponte (ma anche le associazioni ambientaliste che hanno esaminato il SIA) hanno "racimolato" quelle insufficienti e spesso marginali conoscenze tematiche che esistevano sul territorio oggetto dell'intervento.

Si tratta di un territorio, quello reggino e quello messinese, dove l'abusivismo ha prodotto i Piani di fabbricazione (e non viceversa) e dove i PRG hanno tentato l'unica operazione possibile dopo anni di abusivismo, ovvero quella della "ricucitura" di maglie di territorio devastato dalla cementificazione anarchica e spontanea, spesso denominata anche "espansione illegittima per forti ragioni sociali".

Quando poi, in qualche PRG, si è cercata un'operazione più ambiziosa e di carattere più strategico, tali linee di indirizzo di pianificazione sono state volutamente ignorate.

La cosiddetta "conurbazione" Reggio-Messina, indicata nel Progetto '80 e raccolta parzialmente dal PRG di Reggio, è rimasta soltanto sulla carta.

La VIA, così come la pianificazione territoriale, non può esercitarsi su un contesto oggettivo di dati, di cartografie tematiche, di censimento ambientale di base sul quale e col quale confrontare le volontà economiche, gli indirizzi programmatori, gli interventi di riqualificazione necessari. L'Environmental Inventory, così come il Landscape Assessment e il Land Use aggiornati nel tempo ed alle varie scale sono considerati come inutili orpelli sia per la VIA che per la Pianificazione Territoriale.

Le ragioni sono comprensibili ma illegittime per un paese europeo, che aspira ad essere considerato sempre più moderno.

Si preoccupa l'urbanista che non si sente libero nella sua professione, si preoccupa l'amministratore pubblico che, in questo modo, può essere controllato; si preoccupa l'imprenditore che in questo modo non può evadere i vincoli o può vedere aumentare i costi del suo progetto, si preoccupa il sindacato che, in questo modo, difficilmente può dimostrare la convenienza occupazionale, si preoccupa l'abusivo che può venire rapidamente scoperto.

Osservando tutte le esperienze europee ed extra-europee dove la VIA ha un obiettivo cogente effettivo, si nota come nella pratica progettuale spesso tale Sistema informativo di base non esiste, le parti pubbliche e private si mettono d'accordo per costruirlo e per convenire che quello è lo stato di riferimento iniziale.

Da noi, in Italia, le cose vanno diversamente ed appare sempre meno azzardato affermare che, nella maggior parte delle Regioni italiane, tale sistema informativo viene palesemente boicottato od impedito da tutte le consorzierie pubbliche e private che hanno interesse a speculare o a ricavare vantaggi illeciti dal territorio.

Quindi, leggendo le Osservazioni allo studio di impatto ambientale del Progetto del Ponte sullo Stretto fatte da Legambiente e da altri, non si può che concordare con esse.

Tuttavia, la maggior parte delle carenze evidenziate sul SIA del Progetto del Ponte sullo Stretto appaiono deboli, proprio perché manca tale Sistema informativo di riferimento.

4.2 Il sistema di discussione e di arbitrato

Nel dibattito culturale e scientifico sulla VIA svoltosi in Italia in questi ultimi anni, pochi (salvo il prof. Bettini, il quale invece ne è stato un protagonista) hanno cercato di mettere in evidenza l'impatto che avrebbe avuto sui contenuti metodologici e scientifici della VIA la trascuratezza con la quale il legislatore prima, il tecnico ed il cittadino poi hanno dedicato alle regole, alle procedure, ai tempi con i quali effettuare la discussione e, successivamente, prendere le decisioni conseguenti.

Una riprova viene anche dallo scarso peso dato alla partecipazione pubblica nel caso del progetto sul Ponte dello Stretto.

La "querelle" sembra la solita: "fautori del progresso e della modernizzazione economica", da una parte; e i soliti "tutori della conservazione e del Paleolitico Ambientalista", dall'altra.

In realtà il Progetto del Ponte mette in discussione un intero modello di sviluppo, può orientare in senso opposto gli assi di sviluppo del Mezzogiorno d'Italia e, in particolare, quelli tra Sicilia e Calabria.

Chi ci guadagna dalla realizzazione del Ponte? Molti sono noti, altri meno. Ma assolutamente sconosciuti e estranei alla discussione sono, oggi, la maggior parte di coloro che subiranno danni e svantaggi, modificazioni del reddito e della rendita, ed altre forme indirette di deprezzamento del loro habitat, del lavoro e delle loro abitudini.

Dunque, c'è bisogno di calcolare tutto questo in modo sistematico ed efficace ma soprattutto c'è bisogno di discuterne in contraddittorio, poiché sono interessi difficilmente mediabili senza una discussione contrattuale. Proviamo a riflettere sui seguenti aspetti del problema sopracitato:

a) chi dovrà giudicare sul contraddittorio derivante da una pubblica di-

scussione sul SIA del progetto del Ponte?

Sarà un'Autorità indipendente oppure (come attualmente la legislazione italiana vigente prevede, **una Conferenza dei Servizi, nella quale si può decidere anche a maggioranza** (non più necessitando l'unanimità dei presenti). Oppure, **trattandosi di "opera a prevalente interesse nazionale"** (legge n°1158/71), anche tale procedura sarà considerata illegittima e tutto sarà affidato alla decisione collegiale del Governo, sentito il parere (spesso inutile) del Ministero dell'Ambiente e quello dei Lavori Pubblici (spesso in astioso contrasto col precedente)?

b) il contraddittorio derivante dalla VIA sarà pubblico e sarà possibile discutere non solo della validità del SIA ma anche della validità dei dati raccolti e delle indagini suppletive eventualmente necessarie?

Senza questa garanzia (in altri Paesi espressamente prevista per legge), non sarà possibile costruire quel Sistema informativo ambientale e territoriale di riferimento, che dovrebbe rappresentare il primo **Protocollo di intesa (Guideline)** tra le parti ammesse alla discussione sulla VIA.

In una sede come questa, nella quale si parla anche di metodologie di VIA, mi chiedo: come sarebbe possibile applicare il **metodo DELPHI**, unanimemente considerato come il più garantista dei metodi di discussione di VIA, al SIA relativo al progetto di Ponte sullo Stretto di Messina?

Senza questo protocollo d'intesa, la discussione sulla VIA del progetto sul Ponte imbroccherà (come già avvenuto per altri progetti infrastrutturali, autostrada di valico, Alta velocità ferroviaria) la strada di un contenzioso privo di regole, di certezze di riferimento e di durata dei tempi.

Finchè, come sempre accade quando gli interessi ed i poteri in gioco sono numerosi e forti, le ragioni dell'economia e dell'occupazione prevarranno sulle deboli osservazioni degli ambientalisti, schiacciati da un'interessata campagna stampa dei grandi giornali italiani.

c) quali sono i tempi di discussione della VIA del progetto del Ponte?

In assenza di una chiara definizione della durata della discussione, ogni espediente per abbreviare od allungare la discussione diventa lecito.

Oppure si cancellano accertamenti che richiedono tempi lunghi per poterne valutare le prevedibili conseguenze, a maggior ragione in un territorio dove manca totalmente un sistema informativo dello stato dell'ambiente, dell'erosione costiera, dell'incidenza del rischio eolico sulle strutture tecnologiche necessarie alla realizzazione del più lungo ponte ad unica campata esistente.

L'assenza di tempi certi e definiti per la discussione della VIA è uno degli ostacoli più seri alla validità scientifica dei risultati.

Molti critici della VIA si soffermano a mettere in evidenza il costo economico dei tempi lunghi nelle decisioni relative ai progetti infrastrutturali; tutto vero, ma qual è il costo speso per effettuare serie analisi scientifiche relative al SIA e rigorose discussioni pubbliche relative alla VIA, quando si devono prendere decisioni relative ad opere infrastrutturali come quelle del Ponte sullo Stretto, i cui costi finali **oscillano** tra i prudenziali 9.000

miliardi e i più credibili 20.000 miliardi che altre stime prevedono? Un'oscillazione di prezzi così elevata non rappresenta già un indicatore della scarsità di conoscenze scientifiche di base sulla capacità di reazione e di tolleranza ambientale del sistema economico-territoriale Reggino-Messinese ad accogliere un'opera così imponente sul piano tecnologico ma anche sul piano economico?

In Francia e in Canada, un SIA relativo ad una grande opera è mediamente stimato per un costo pari allo 0,25/0,50 % dell'importo complessivo dell'opera: si badi bene, il costo del SIA, non del progetto esecutivo dell'opera.

Per il Ponte sullo Stretto di Messina, se avessero ragione gli estimatori prudenziali, un SIA efficace dovrebbe costare tra i 25 e i 45 miliardi. Sarebbe interessante, a fronte di queste cifre elevate, calcolare quanto siano costate la raccolta dati e la documentazione utilizzate per realizzare il SIA del Ponte, sul quale le associazioni ambientaliste hanno esposto le loro osservazioni, per capire la sproporzione esistente tra “ciò che si dovrebbe sapere” e “ciò che si è riusciti a sapere”.

4.3 Le alternative possibili al Progetto del Ponte sullo Stretto

Quando si concorda tra le parti in conflitto su un corretto metodo di indagine e di discussione della VIA, ci si chiede **preliminarmente** se siano state prese in esame le alternative al Progetto in esame.

Nel linguaggio scientifico internazionale la parola “**alternative**” ha un significato ampio; ad esempio nel caso del Progetto del Ponte, tale parola non significa soltanto le varianti di tracciato o di tipo tecnologico per il progetto del Ponte, ma anche se esistono le alternative cosiddette strategiche (**di modello**) alla realizzazione del Ponte, quale appunto un diverso modello di mobilità per collegare Sicilia e Calabria.

DO NOTHING non significa non far niente, ma prendere in considerazione altre alternative al progetto.

Nel S.I.A. effettuato dalle Associazioni Ambientaliste si prende appunto in considerazione un modello “diffusionale” di mobilità, il cui principale pregio è di sviluppare una diversificazione dei vettori di trasporto in funzione del mezzo più conveniente economicamente e più ecologico nel bilancio globale di cui si dovrebbe tener conto nel valutare l'efficacia del collegamento infrastrutturale.

Un modello diffusionale di mobilità tra Calabria e Sicilia ha inoltre il pregio di evitare il cosiddetto **effetto imbuto** prodotto dal ponte sullo Stretto, se esso diventa l'unico e fondamentale mezzo di collegamento per merci e passeggeri.

Se, infine, esistono anche altre alternative (che hanno raggiunto il livello della progettazione), quali il ponte a due campate o il tunnel sotto lo Stretto, è evidente che tutte queste alternative devono essere sottoposte alla **discussione all'interno del medesimo procedimento di VIA**

(**valutazione comparata**), in modo da eleggere lo scenario o gli scenari preferibili dal punto di vista ambientale, in altre parole l'ambiente fisico e l'ambiente urbano.

In conclusione, si deve svolgere un complesso procedimento di valutazione tecnica e di discussione pubblica, in cui tutti gli scenari vengono sottoposti a valutazione di impatto ambientale. Tutte le considerazioni di natura socio-economica non entrano a far parte di tale dibattito.

Questo è un punto di straordinaria importanza per valutare la correttezza scientifica e la garanzia democratica del procedimento di VIA.

Nei paesi dove la legislazione di VIA ha raggiunto livelli più avanzati, colui che conduce **l'arbitrato, non ammette a verbale del dibattito qualsiasi** valutazione, giudizio o documentazione che non sia strettamente inerente alla valutazione dell'impatto ambientale. Accade, cioè, che tali temi sono considerati estranei alla formazione del giudizio finale da parte di chi conduce l'arbitrato.

In Italia, invece, accade il contrario, poiché la legislazione vigente non prevede questo arbitrato e non riconosce ad un'Autorità indipendente il diritto di esprimere un giudizio esecutivo ed inappellabile su un'opera i cui benefici e/o svantaggi ricadranno sulla collettività.

Vale la pena ricordare che, in Italia, il dibattito scientifico e politico sulla VIA è stato fin dagli inizi viziato da una ben orchestrata campagna di svuotamento dei risultati e degli effetti della VIA.

Si è cercato a tutti i costi di sovrapporre il giudizio di VIA di un'opera con quello di natura socio-economica, facendo sempre prevalere il secondo sul primo, senza che vi fosse la possibilità per un'ordinata discussione, nella quale la valutazione di impatto ambientale fosse distinta e non influenzabile dal giudizio di valutazione dell'impatto socio-economico.

Sfruttando abilmente la storica contrapposizione tra **economia ed ecologia**, una strana e composita alleanza di politici, tecnici e amministratori locali ha avallato un metodo truffaldino in cui il progettista dell'opera presenta lo studio di impatto ambientale all'autorità pubblica che ha stabilito, nelle sue linee di programmazione economica e sociale, che tale opera va fatta in ogni modo e, nella maggior parte dei casi, anche in quel modo come il progettista l'ha ideata.

Dall'epoca del progetto del Centro siderurgico di Gioia Tauro, al progetto di megacentrale nello stesso sito, all'attuale progetto di Ponte sullo Stretto, il **metodo è sempre ed inequivocabilmente lo stesso**.

Si tenta di confrontare ciò che non è comparabile, imponendo con abili appelli all'occupazione, allo sviluppo, alla modernizzazione del paese, al Progresso, la gerarchia di importanza dell'impatto socio-economico su quello ambientale.

Tutto ciò è ridicolo, perché se si vuole scegliere un percorso **dibattimentale** con regole chiare e trasparenti, si può benissimo svolgere una **valutazione comparata di impatto socio-economico tra scenari**, come in questo caso di mobilità e sviluppo socio-economico

tra loro alternativi.

Del resto, a conferma di quanto detto, nelle osservazioni al SIA, ma soprattutto nello studio del CNR di alcuni anni fa, si parla proprio di un “modello diffusionale di mobilità” alternativo al modello “monoculturale” connesso alla realizzazione del progetto del Ponte sullo Stretto.

4.4 I quesiti da porre, le soluzioni da trovare: una piattaforma ambientalista tra Scilla e Cariddi.

Se si conviene sull'iter precedentemente indicato, si deve operare affinché tutti i gruppi sociali ed economici coinvolti dall'effetto strategico di costruzione del Ponte abbiano un effettivo ruolo di partecipazione e di decisione in merito all'autorizzazione dell'opera.

Inoltre, si devono mettere a confronto tutti gli effetti indotti dalla realizzazione del Ponte, valutandone le sinergie con le strutture e le funzioni territoriali esistenti.

In altre parole, non si deve commettere l'errore di esercitare una valutazione di impatto esclusivamente “lungo il tracciato” dell'opera, si deve, invece, realizzare una valutazione di impatto dell'opera, tenendo conto delle trasformazioni territoriali dirette ed indotte che tale opera svilupperà in un contesto territoriale di pianificazione assai vasto.

A questo proposito, giova fare alcuni esempi.

a) il tema del potenziamento del collegamento tra Sicilia e Calabria attraverso il Ponte, non richiede, forse, la necessità di una rigorosa verifica della politica nazionale e regionale dei trasporti?

In particolare è necessario sapere come si potenziano le ferrovie lungo gli assi Palermo-Messina, Catania-Messina, Reggio-Gioia Tauro-Cosenza-Salerno, e Reggio-Taranto.

E' necessario sapere se il sistema dell'Alta Velocità ferroviaria deve arrivare a Gioia Tauro o deve fermarsi a Napoli. A questo riguardo, vi è un paradosso politico da chiarire, poiché fino ad alcuni mesi fa, in parlamento, vi era chi contrapponeva la scelta del Ponte con quella di portare l'Alta Velocità ferroviaria a Gioia Tauro e in Sicilia.

E' necessario sapere quali saranno le modalità di innesto del cabotaggio tra il porto di Gioia Tauro ed altri porti del Mediterraneo e della Sicilia, in modo da collegarsi ai porti del Tirreno e a quelli nord-europei. E' superata, ad esempio, la concorrenza commerciale tra il porto di Gioia e quella di Malta, che alcuni anni fa rischiava di mettere in discussione la centralità dei porti commerciali del sud italiano?

Ancora, è necessario sapere quanto deve svilupparsi il trasporto delle merci in arrivo dal Mediterraneo dirette a Gioia Tauro: se venisse realizzato il Ponte, non sarebbe più conveniente per qualcuno trasferire in qualche limitrofo porto siciliano, facendole successivamente proseguire su strada attraverso i soliti TIR?

Infine, se è vero, come dice Piergiorgio Bellagamba, che i pendolari tra Reggio e Messina continuerebbero a preferire i traghetti, forse esiste il problema di indagare molto seriamente quale sia il grado di appetibilità di un sistema regionale dei trasporti che funzioni in stretta correlazione con la domanda di pendolarismo tra Sicilia e continente? Del resto, proprio la recente legge Bassanini assegna alle Regioni compiti di programmazione e gestione autonoma sia delle linee ferroviarie regionali, sia delle autolinee regionali, incentivando attivamente l'interesse dei privati verso questo nuovo tipo di mercato.

b) la realizzazione di un progetto di tale importanza non riguarda anche le scelte infrastrutturali dell'Unione Europea? Si può pensare di rivolgersi a Bruxelles sotto forma di un Comitato d'affari sponsorizzato dal Governo italiano per battere cassa alla BEI, riproponendo un modello di "project financing" che assomiglia molto a quello proposto per realizzare il "sistema dell'A.V. ferroviaria"?

Una recente ricerca svolta dai miei collaboratori presso gli uffici dell'UE, a proposito del Ponte realizzato sul Tago in Portogallo, dimostra proprio che quella strada è impercorribile e che, stavolta, qualora si prenda la decisione di realizzare il Ponte sullo Stretto, i privati dovranno rischiare direttamente i propri capitali, senza sperare che il ripianamento dei debiti venga accollato a carico dello Stato italiano.

Bruxelles, stavolta, si comporterà come ha fatto nel caso di "Malpensa 2000", e l'ex-sottosegretario Soriero ha scelto proprio l'esempio che contraddice la sua tesi.

E' falsa la tesi, secondo la quale, il Ponte attiverebbe un meccanismo di sviluppo "indipendentemente" da ciò che esiste sul territorio reggino-messinese, un volano di sviluppo dell'intero quadrante meridionale dell'Italia.

Questa tesi riecheggia quelle sfiorite promesse di lavoro e di sviluppo, a suo tempo coltivate proprio nella piana di Gioia Tauro, per realizzare il mai costruito 5° Polo siderurgico italiano. Cosa sarebbe oggi di quel fiorente e ricco polo commerciale portuale di Gioia, se al suo posto fosse nato un Centro siderurgico o una megacentrale a carbone con relativo carbonile (contro le quali Virginio Bettini ed io ci siamo battuti)? Dunque, proprio l'esempio di Malpensa 2000 serve a dimostrare le ragioni opposte a quelle di coloro che, sostenendo il progetto del Ponte, ritengono di aver risolto i problemi del relativo finanziamento.

Infatti, la Commissione esecutiva di Bruxelles contesta proprio il modello infrastrutturale scelto dal governo italiano (per realizzare un secondo hub internazionale a Malpensa) in assenza di un'adeguata rete di collegamenti nazionali e regionali tra il nuovo aeroporto ed il contesto territoriale.

Proprio come può accadere al sistema di cabotaggio europeo in contrasto con quello italiano se dovesse nascere un Ponte sullo Stretto nel "deserto" dei collegamenti ferroviari necessari all'integrazione ed all'intermodalità delle merci e senza aver precisato il ruolo che il Porto di Gioia Tauro intende assolvere nella geografia italiana ed europea dei vettori e delle compagnie che gestiscono i grandi flussi di trasporto delle merci.

E' pensabile, in questo caso, contare sugli aiuti di Stato (in contrasto con leggi della concorrenza tra imprese europee) o, peggio ancora, sugli aiuti della BEI da erogare ad un modello di "project financing" che è già fallito quando è stato utilizzato per finanziare il sistema dell'Alta Velocità ferroviaria?

Non è pensabile e non accadrà; stavolta non verranno soddisfatte le preoccupazioni dei pochi grandi gruppi privati di formare attorno a sé cartelli monopolistici d'impresa che alterano le regole del mercato interno ed europeo, spartendosi tutti gli appalti diretti ed indiretti dell'opera ed esercitando una pressione lobbistica sui governi affinché proteggano tali monopoli, tali protettori.

E' un tema nazionale che andrebbe approfondito molto bene, poiché, accanto all'economia "controllata" dalla mafia e della criminalità organizzata, è sempre esistita nelle aree ricche del nostro Paese un'economia ed un sistema bancario-finanziario che ha sviluppato i propri profitti alla condizione di "drogare" il libero mercato con cartelli monopolistici e oligarchici nella gestione di tutti i principali Grandi Progetti e Opere (in particolare quelle che riguardano il Mezzogiorno).

Tale verifica sarebbe interesse, in primo luogo, delle imprese, dei Sindacati e dei lavoratori del Mezzogiorno, soprattutto per coloro che sostengono la necessità di realizzare il Ponte sullo Stretto per rilanciare occupazione e sviluppo durevole in questa realtà meridionale.

4.5 Conclusioni

Dopo aver letto attentamente le tante pagine relative ai vari dossier sul progetto del Ponte, dopo aver letto ed ascoltato le tante dichiarazioni e i tanti pareri di autorevoli esponenti locali e nazionali interessati alla realizzazione del Ponte, dopo aver analizzato le osservazioni fatte dalle associazioni ambientaliste in merito al Progetto, sono convinto che, allo stato dei fatti, non vi siano le condizioni per un serio e rigoroso procedimento di VIA e che, quando si arriverà a conclusione del percorso già iniziato, i risultati della VIA saranno già stati pesantemente condizionati e resi inefficaci dalle distorsioni giuridiche, dalle carenze tecnico-scientifiche e dall'assenza di partecipazione pubblica già messe in evidenza.

Quali sono questi "fattori limitanti", queste distorsioni, queste carenze?

1) L'assenza di un S.I.A.T. (sistema informativo ambientale e territoriale) efficace per qualità e quantità di dati di base, riproducibile ed aggiornabile, utilizzando i quali sia possibile svolgere correttamente l'assessment ambientale preliminare e la gerarchizzazione di importanza degli impatti (scoping).

2) L'assenza di un fondo di finanziamenti pubblici efficaci (a disposizione, ad esempio, dell'Amministrazione provinciale) per realizzarlo in tem-

pi compatibili con quelli necessari alla valutazione di impatto dell'opera e al relativo iter di partecipazione pubblica e di autorizzazione finale.

3) La manifesta impossibilità di fissare regole, procedure, tempi di discussione, certi e trasparenti per tutti i soggetti pubblici e privati interessati agli effetti ambientali e socio-economici dell'opera.

Queste carenze riguardano in particolare gli aspetti legislativi nazionali e regionali della VIA, che, allo stato attuale delegano prevalentemente al Ministero dell'Ambiente la funzione "tecnica" di istruzione del procedimento di VIA.

4) L'evidente mancanza di un "arbitro" super partes cui spetti l'autorità inappellabile di emettere il verdetto finale sull'autorizzazione e/o correzione dell'opera; nel procedimento di VIA attuale, in molti casi, l'arbitro è addirittura uno dei giocatori in campo (Regione, Governo).

5) La sempre più consolidata abitudine delle associazioni ambientaliste a svolgere un ruolo "vicariante" delle funzioni di governo, ossessivamente preoccupate dal fatto che dire NO ad un'opera o ad un progetto sbagliato significhi automaticamente "non fare niente".

Questo modo di pensare, estraneo alla cultura ambientalista internazionale, sta stravolgendo gli stessi fini scientifici della VIA, come se in un tribunale civile o penale gli avvocati difensori rinunciassero alla difesa o (peggio ancora) si mettessero a patteggiare in merito agli elementi di accusa con il Pubblico Ministero.

E' stupefacente osservare come molte Associazioni ambientaliste (non tutte) possiedano una cultura così indispensabilmente garantista verso gli animali e così indifferentemente giustizialista nei confronti dei soggetti sociali che si oppongono ad un'opera o ad un progetto, qualunque sia l'esito finale del procedimento di VIA.

Così accade che, anche quando scelgono il terreno del conflitto (come nel caso presente del Ponte sullo Stretto), le Associazioni ambientaliste lo fanno presentando una piattaforma di osservazioni così deboli da essere destinate inevitabilmente all'insuccesso, quasi che il loro scopo sia quello di trovare sempre una mediazione "ecologically correct" che certifichi la validità ambientale dell'opera.

In conclusione, non sono affatto ottimista sull'esistenza di condizioni idonee per eseguire una corretta Valutazione di impatto ambientale del Progetto del Ponte sullo Stretto; tuttavia, credo che molte proposte possano essere avanzate nei tempi brevi per permettere non solo una più ampia partecipazione pubblica al procedimento di VIA, ma anche per permettere una più approfondita "inchiesta ambientale" sul progetto, sulle sue conseguenze ambientali, socio-economiche e territoriali.

La prima condizione per ottenere questi risultati è mantenere e sviluppare quella libertà e quell'autonomia di metodo e di giudizio scientifico che Virginio Bettini e gli altri partecipanti al lavoro, hanno gettato nelle tempestose acque tra Scilla e Cariddi.