

COMMISSIONI RIUNITE
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI (VIII)
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

6.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 AGOSTO 2021

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE
RAFFAELLA PAITA

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Ficara Paolo (M5S)	7
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	3	Foti Tommaso (FDI)	14, 23
Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sull'attraversamento stabile dello stretto di Messina (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Furguele Domenico (Lega)	17
Paita Raffaella, <i>Presidente</i> ..	3, 7, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24	Giovannini Enrico, <i>Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i>	3, 20, 21
Braga Chiara (PD)	10	Grillo Giulia (M5S)	17, 18
Bruno Bossio Vincenza (PD)	16	Morassut Roberto (PD)	19
		Muroni Rossella (Misto)	15
		Nobili Luciano (IV)	13
		Pagano Alessandro (Lega)	18
		Prestigiacomo Stefania (FI)	9, 10, 21

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Coraggio Italia: CI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-L'Alternativa c'è: Misto-L'A.C'È; Misto-MAIE-PSI-Facciamoeco: Misto-MAIE-PSI-FE; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-NcI-USEI-R-AC; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Azione-+Europa-Radicali Italiani: Misto-A-+E-RI.

	PAG.		PAG.
Rixi Edoardo (Lega)	11, 23	ALLEGATO: Memoria depositata dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sosteni- bili, Enrico Giovannini	
Siracusano Matilde (FI)	16		25

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
RAFFAELLA PAITA

La seduta comincia alle 8.35.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sull'attraversamento stabile dello stretto di Messina.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, in videoconferenza, dinanzi alle Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, professor Enrico Giovannini, sull'attraversamento stabile dello stretto di Messina. Saluto la presidente Rotta e i colleghi della VIII Commissione.

Ringrazio il Ministro per aver risposto all'invito delle Commissioni e, prima di cedergli la parola, comunico che le presidenze hanno convenuto sulla seguente organizzazione del dibattito: dopo l'intervento del Ministro, avrà luogo un giro di interventi in cui potrà prendere parte un rappresentante per gruppo per ciascuna delle due Commissioni. Invito i colleghi a contenere la durata dell'intervento e a non superare comunque il limite complessivo di otto minuti per ciascun Gruppo, per con-

sentire la più ampia partecipazione al dibattito. Successivamente sarà data la parola, ove il tempo a disposizione lo consenta, per ulteriori interventi di durata più limitata. Seguirà la replica del Ministro. Invito pertanto i colleghi a comunicare le richieste di intervento alla presidenza.

Cedo quindi la parola, scusandomi per il ritardo, al Ministro Giovannini.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Buongiorno, presidente. Buongiorno a tutte e a tutti. Con il suo permesso condividerei una presentazione *power point* che naturalmente verrà inviata alle Commissioni.

Grazie per questa opportunità di condividere i risultati che immagino le Commissioni conoscano bene, visto che ormai mesi fa è stato trasmesso il Rapporto del gruppo di lavoro istituito nell'agosto del 2020 per analizzare le alternative progettuali per la realizzazione di un attraversamento stabile dello stretto di Messina.

Nel settembre del 2020 è stato anche istituito un gruppo di lavoro per migliorare la situazione attuale di attraversamento dello Stretto che, come la relazione descrive molto bene, determina tempi molto lunghi per l'attraversamento dello Stretto attraverso forme di attraversamento cosiddetto « dinamico ».

Le due attività dei gruppi di lavoro sono state sviluppate in parallelo e fanno oggetto dei due rapporti: uno relativo all'attraversamento stabile e l'altro relativo all'attraversamento dinamico.

In primo luogo il gruppo di lavoro ha svolto un'analisi dei fabbisogni. Guardando alla domanda di mobilità pre-Covid-19, ciò che è emerso è che i traffici dello Stretto di Messina sono rilevanti rispetto alla scala nazionale. Vi sono 11 milioni di passeggeri

all'anno, che sono confrontabili con quelli movimentati dagli aeroporti siciliani, 0,8 milioni di veicoli pesanti all'anno — qui parliamo naturalmente di trasporto merci — e poi 1,8 milioni di veicoli leggeri all'anno.

Tuttavia, ci sono forti criticità che chi attraversa spesso lo Stretto, anche occasionalmente, conosce molto bene. Infatti, ci sono problemi con le infrastrutture di nodo, i terminali di trasporto, la bassa qualità del *terminal* passeggeri, la bassa accessibilità delle stazioni ferroviarie dei *terminal* marittimi, l'inadeguatezza in termini di numero e qualità degli approdi, la bassa resilienza del sistema e fenomeni di picco.

Per quanto riguarda i servizi di trasporto vi è un'elevata età media del naviglio soprattutto per il trasbordo treni, vetustà e inadeguatezza del materiale rotabile ferroviario, il tempo di traghettamento dei treni non è minimamente competitivo — con circa 2 o 3 ore a seconda dei casi — e bassa qualità dell'integrazione fisico funzionale dei servizi marittimi con quelli del trasporto pubblico locale.

Il quadro normativo di settore potrebbe decisamente essere migliorato, come diremo tra breve, con la presenza di diverse tipologie di traffico sottoposte a regimi settoriali differenti e carenti di adeguato coordinamento, con la mancanza di una *governance* unitaria per i servizi di mobilità dello Stretto e un utilizzo limitato dello strumento, pur previsto dalla normativa, della continuità territoriale.

Quali sono le motivazioni che giustificano un attraversamento stabile, illustrate nella relazione del gruppo di lavoro? In primo luogo si tratta di considerazioni socio-economiche legate anche agli andamenti negativi della popolazione, dell'occupazione e del PIL che per l'area sono decisamente superiori a quelli delle analoghe attività nel Centro-Nord, ma che sono superiori anche rispetto allo stesso Mezzogiorno.

Ci sono poi considerazioni trasportistiche: il tempo medio di attraversamento attuale dello Stretto è paragonabile al tempo di viaggio che un'automobile impiega, se si considera anche il pedaggio, per percorrere

dai 100 ai 300 chilometri. La Sicilia è tra le isole più popolate al mondo che non posseggono un collegamento stabile, eppure ha un elevato potenziale di collegamento.

L'assenza di un collegamento stabile penalizza il traffico ferroviario, ma anche gli spostamenti di breve distanza e quello da e per il Mezzogiorno. Il collegamento stabile dello Stretto, congiuntamente agli interventi programmati dal PNRR sulle reti di trasporto, in particolare l'investimento sull'alta velocità in Sicilia e la Salerno-Reggio Calabria, permetterebbe di rendere confrontabili i tempi medi di viaggio sulla rete ferroviaria da e verso il Sud con quelli oggi offerti sulle principali relazioni, origine e destinazione, al Centro-Nord, riducendo anche i costi di attraversamento.

Infine, la presenza di un collegamento stabile potrebbe modificare nel tempo le scelte localizzative e le scelte di approdo di taluni traffici, producendo un incremento di domanda per lo sviluppo socio-economico dell'area dello Stretto e della Sicilia, anche se le analisi condotte mostrano che gran parte del traffico merci marittimo non si fermerebbe in ogni caso in Sicilia, ma proseguirebbe verso gli scali del Centro-Nord, in particolare di Trieste e di Genova, visto il costo nettamente inferiore del trasporto marittimo rispetto ad altre forme di trasporto.

In conclusione, dalle analisi condotte, il gruppo di lavoro ritiene che sussistano profonde motivazioni per realizzare un sistema di attraversamento stabile, anche in presenza del potenziamento e della riqualificazione dei collegamenti marittimi.

Tuttavia, la valutazione dell'utilità andrà definita al termine di un processo decisionale che prevede inizialmente la redazione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica, al fine di confrontare diverse soluzioni alternative a quella di riferimento.

In terzo luogo, è utile sviluppare la prima fase del progetto di fattibilità, limitando il confronto ai due sistemi di attraversamento con ponte a campata unica e con ponte a più campate. La prima fase del progetto dovrà essere sottoposta a un successivo dibattito pubblico. Inoltre, si se-

gnala che il sistema con il ponte a più campate consentirebbe di localizzare il collegamento in posizioni più prossime ai centri abitati di Messina e Reggio Calabria, con minore estensione di multimodali, un minore impatto visivo, una minore sensibilità agli effetti del vento, costi presumibilmente inferiori e maggiore distanza dalle aree naturalistiche pregiate.

Infine, il gruppo di lavoro ritiene che con il sistema con tunnel in alveo appaiono più critiche le considerazioni sul rischio sismico, diventando un'ipotesi che viene scartata, così come il sistema con tunnel subalveo, che implicherebbe la realizzazione di gallerie di raccordo molto lunghe con costi molto elevati, ma anche con elementi che hanno un impatto negativo sulla percezione da parte degli utenti di dover passare un lungo tempo in galleria.

Infine, un elemento molto importante è che il gruppo di lavoro ritiene che sia più efficiente finanziare il sistema di attraversamento stabile interamente in modo trasparente a carico della finanza pubblica, anche analizzando le ipotesi che all'epoca erano state formulate.

Un importante contributo del gruppo di lavoro riguarda il fatto che il progetto del ponte a campata unica avanzato molti anni fa — più di dieci anni fa — andrebbe comunque adeguato e quindi non sarebbe utilizzabile, anche se si volesse procedere in quella direzione.

Ci sono delle motivazioni tecniche: l'*iter* autorizzatorio risulta incompleto, ma poi il progetto andrebbe adeguato all'attuale quadro normativo nazionale ed europeo, per esempio alla normativa sulla sicurezza in galleria e alle nuove norme tecniche di costruzione.

Inoltre, si ricorda che il progetto prevedeva periodicamente la chiusura del ponte in presenza di particolari condizioni atmosferiche, il che vuol dire che l'attraversamento dinamico andrebbe comunque mantenuto e non soltanto quello del trasporto passeggeri tramite ad esempio aliscafi, ma anche quello del trasporto ferroviario.

Ci sono anche motivazioni ambientali. Dall'esame del parere della Commissione tecnica VIA-VAS del 2013 si evince che, in

relazione al progetto delle parti variate sottoposto a procedura VIA, vi siano numerosi approfondimenti e chiarimenti che non sono stati mai forniti. Per tali motivi la Commissione non ha proprio espresso il parere sulla compatibilità ambientale delle parti variate dal progetto.

Ci sono anche motivazioni economiche. All'epoca si stimava un costo complessivo di 10 miliardi con tre fonti di finanziamento, ovvero *equity*, debito e contributo pubblico. Ormai la condizione è estremamente modificata, ma soprattutto appare evidente che il costo del capitale di debito e dell'*equity* appaiono elevati rispetto ad elementi e schemi di finanziamento analoghi. Inoltre, il modello di *project financing* avrebbe determinato e determinerebbe un elevatissimo canone di utilizzo a carico di RFI e ANAS, che si tradurrebbe o in pedaggi molto elevati oppure, in forma indiretta, in un finanziamento dell'intervento a carico del bilancio pubblico.

Infine, vi sono motivazioni giuridiche. Da un lato è confermata la legittimità della caducazione dei rapporti convenzionali con il contraente generale e, al di là delle problematiche tecniche, per riavviare quel progetto occorrerebbe un intervento legislativo specifico per riprendere il rapporto contrattuale.

La società appaltante è stata posta in liquidazione — l'operazione potrebbe naturalmente essere revocata — o alternativamente qualunque soggetto giuridicamente qualificato potrebbe assumere la funzione di stazione appaltante.

In conclusione, dal punto di vista dell'attraversamento stabile, qual è la possibilità concreta? Per dar seguito all'impegno del Governo espresso dalla Camera nell'ordine del giorno 9/3166/46 si dovrebbe procedere con la redazione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica, andando ad indagare tutti gli aspetti che il gruppo di lavoro ha segnalato nelle proprie conclusioni sul piano del progetto in quanto tale da un punto di vista ingegneristico, dal punto di vista naturalistico, dal punto di vista sismico e così via, per le due opzioni che sono state evidenziate.

A tale proposito, si segnala che è disponibile il finanziamento di 50 milioni di euro, individuato con la legge di bilancio 2021. La prima fase del progetto di fattibilità potrebbe concludersi entro la primavera del 2022, per avviare un dibattito pubblico e pervenire a una scelta condivisa in modo tale da evidenziare le risorse, come indicato dall'ordine del giorno, nella legge di bilancio per il 2023, nel caso in cui si scelga uno dei due impianti progettuali. In ogni caso sarebbe opportuna l'istituzione di un gruppo di lavoro dedicato a supportare e coordinare l'intero processo, con la partecipazione sia di esperti che di rappresentanti dei Ministeri coinvolti. Questa è la situazione per ciò che concerne l'attraversamento stabile.

Parallelamente, come indicato nel PNRR e nel Piano complementare, nei progetti che sono finanziati a valere sui fondi nazionali, abbiamo l'intenzione di procedere con una serie di azioni che possono aiutare i cittadini e le imprese a migliorare il benessere e la competitività. Si tratta, in particolare, di iniziative per migliorare l'attraversamento ferroviario, quello veloce dei passeggeri, a valere sui fondi del PNRR, sul Fondo complementare sui fondi ordinari; favorire la transizione ecologica della mobilità marittima e ridurre l'inquinamento; migliorare la collaborazione inter-istituzionale attraverso l'istituzione di un tavolo di natura tecnico-politica, ma anche con la partecipazione della società civile, per la gestione dell'intero processo di realizzazione delle proposte progettuali individuate.

Ho già contattato i presidenti della regione Calabria e della Sicilia e potrebbero essere coinvolti le città metropolitane di Messina e Reggio Calabria, le autorità di sistema portuale dello Stretto, ANAS, RFI, le aziende di trasporto pubblico locale operanti nell'area dello Stretto, i comitati e le associazioni di categoria.

In pratica cosa si prevede di fare? Si prevedono: la riqualificazione del naviglio per trasbordo ferroviario; due nuove navi con l'ibridizzazione di tutta la flotta con la tecnologia *cold ironing* di ultima generazione e infrastrutture a terra; il rinnovo del

materiale rotabile ferroviario; 12 nuovi treni accoppiabili in configurazione multipla - vuol dire che potrebbero essere molto facilitate le operazioni di carico e scarico treni - e l'inserimento di batterie su 16 locomotori E464, che eliminerebbero la trazione *diesel*, ma soprattutto velocizzerebbero fino a un'ora l'operazione di trasbordo, già a partire dalla prossima estate; la riqualificazione del naviglio veloce passeggeri, con tre mezzi navali di nuova generazione con propulsione GNL (gas naturale liquefatto) o elettrica; il rinnovo delle flotte navali e private; la riqualificazione delle stazioni ferroviarie RFI di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni; il potenziamento e riqualificazione degli approdi delle stazioni marittime per aumentare la capacità degli approdi e anche per rispondere meglio ai fenomeni di punta stagionali, attraverso la realizzazione di un terzo scivolo presso l'approdo di Messina Tremestieri, l'organizzazione degli ormeggi della stazione marittima e l'integrazione con la stazione RFI nel porto di Messina, oltre alla realizzazione di nuovi ormeggi e stazione marittima nel Porto di Villa San Giovanni; la transizione energetica della mobilità marittima tramite la realizzazione di un deposito costiero di GNL con capacità di circa 10 mila metri cubi; l'elettificazione delle banchine per circa 2.500 metri lineari nei diversi porti; la realizzazione di un impianto di microliquefazione bio GNL in Sicilia da 50 mila tonnellate annue; migliorare infine l'accessibilità stradale ai porti con la realizzazione di un'infrastruttura *smart road* per l'autostrada A2, per migliorare la sicurezza stradale, gestire meglio e razionalizzare i flussi di traffico; la realizzazione di un'area attrezzata « polmone » per la sosta lunga dei veicoli e di attese accumulo confortevole, interconnessa con la *smart road* per decongestionare il traffico diretto verso gli imbarchi; la realizzazione di una cosiddetta « *green island* » posta nell'area dismessa della vecchia stazione di servizio lungo la rampa dello svincolo per Villa San Giovanni interconnessa con l'area « polmone », dove si potranno anche ricaricare i veicoli elettrici

e verrà prodotta energia da fonti rinnovabili.

Tutti questi interventi sono già finanziati o attraverso il Fondo complementare o attraverso la nostra proposta di FSC (Fondo per lo sviluppo e la coesione) 2021-2027 o attraverso le risorse statali o attraverso il PNRR. Complessivamente si pianificano interventi per circa mezzo miliardo.

Il cronoprogramma è questo: entro il 2021 l'istituzione del gruppo di lavoro permanente con le diverse istituzioni; entro il 2022 il *revamping* del naviglio ferroviario, il materiale rotabile ferroviario e l'inserimento delle batterie — come dicevo prima — consentendo una riduzione di un'ora dell'attraversamento dinamico e la riqualificazione delle stazioni ferroviarie RFI; entro l'estate 2023 la transizione energetica della mobilità marittima, l'accessibilità stradale ai porti; entro il 2024-2025 il completamento del programma. È un programma certamente ambizioso, ma realistico.

Vi è un'ultima considerazione. Proprio per migliorare questi aspetti è possibile migliorare la gestione unitaria e integrata dei servizi di mobilità passeggeri sullo Stretto, sistematizzare le norme applicabili alle diverse tipologie di servizi coinvolti e definire gli incentivi per i collegamenti merci e passeggeri nel quadro della continuità territoriale.

Presidente, questo era ciò che volevo illustrare. Spero che il quadro sia chiaro, ma naturalmente sono a vostra disposizione per domande e osservazioni. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Adesso inizierei con gli interventi, poiché ne ho alcuni già richiesti. Darei la parola all'onorevole Ficara.

PAOLO FICARA. Grazie, presidente. Sarà difficile stare negli otto minuti, quindi sicuramente mi riprenderà. Grazie Ministro per essere qui e per la relazione, che ha anche allargato il campo rispetto a quanto contenuto nella relazione che è stata trasmessa al Parlamento.

Per quanto riguarda il mio gruppo, abbiamo trovato il contenuto della relazione trasmessa al Parlamento parecchio lacu-

noso su tutta una serie di aspetti e di punti. In tutte le 158 pagine onestamente noi fatichiamo a comprendere quali siano quelle profonde motivazioni che poi giustificano l'eventuale costruzione dell'attraversamento stabile — almeno per quanto contenuto nella relazione — perché ci saremmo aspettati magari un'analisi di scenario sulla situazione attuale più dettagliata, con un'analisi oggettiva dei dati e con le varie caratteristiche.

Faccio un esempio: i dati sul traffico passeggeri e merci fanno riferimento all'ultimo censimento Istat del 2011. Noi riteniamo che, se il nostro Paese deve impegnarsi in un investimento così importante, questo dovrebbe partire da un'analisi il più attinente possibile al momento e alla realtà attuale.

Inoltre, ci saremmo aspettati un'analisi di scenario, o meglio, più analisi di scenario messe a confronto, magari avviate da diversi punti di partenza.

Alla fine si chiede di analizzare le varie alternative tecniche, prendendo in considerazione i due ponti a unica o a più campate, quando forse la conclusione più adatta secondo noi sarebbe stata quella di analizzare le alternative migliori in generale per quanto riguarda i costi di costruzione, i costi di manutenzione e i tempi che un eventuale intervento permette di guadagnare e di migliorare, le prestazioni e gli effetti che quell'intervento può avere dal punto di vista sociale, territoriale o ambientale.

Sulla parte ambientale, naturalistica, sismica e i relativi aspetti, secondo noi la relazione è superficiale e lacunosa. Faccio un piccolissimo esempio: il gruppo di lavoro esclude, perché hanno più «contro» che «pro», i tunnel, perché gli imbocchi andrebbero a insistere sulle due sponde, dove sono frequenti fenomeni di frane sottomarine dove c'è la presenza di faglie — l'area sottomarina non è mai stata studiata o è stata studiata pochissimo e, quindi, servirebbe tutto il lavoro da questo punto di vista —, ed è un ragionamento che ci può stare; però allo stesso tempo si prende come ipotesi progettuale maggiormente possibile il ponte a più campate, che avrebbe

i pilastri sott'acqua, andando ad insistere su quelle zone sottoposte a frane e a faglie, dovendosi quindi applicare anche a questa soluzione progettuale lo stesso ragionamento applicato al tunnel.

Ad oggi il ponte a un'unica campata, con i due piloni sulla terraferma, è quello che da un punto di vista progettuale ha un livello leggermente più avanzato rispetto a tutti gli altri, mentre sul ponte a più campate non abbiamo elementi e quindi non capiamo questa discrasia.

Inoltre, nel gruppo di lavoro mancano le competenze in materia di biologia marina e terrestre, chimico-fisiche e naturalistiche, nonostante il Parlamento lo scorso novembre con l'atto votato in Aula avesse lo avesse richiesto espressamente.

Ci sarebbero tante cose da dire. Ho preso un elenco di quelle che secondo noi sono le cose incongruenti presenti nella relazione.

Faccio soltanto alcuni esempi che anche lei ha citato, per quanto riguarda il trasporto merci e passeggeri, che potrebbe essere intercettato da un attraversamento stabile. Sul trasporto merci lei stesso Ministro ha detto che il traffico merci non si fermerebbe in Sicilia, ma proseguirebbe verso i porti del Nord Italia, a Genova e Trieste, perché il trasporto navale delle merci è molto più conveniente. Lì mancano per esempio delle ipotesi di scenario diverso e di impatto economico che eventualmente la realizzazione può avere sul trasporto merci.

Nella relazione vi è un passaggio in cui si dice che il traffico merci, che dalla Sicilia, attraverso le autostrade del mare, va in Campania, potrebbe essere intercettato da un attraversamento stabile, ma questo andrebbe un po' in controtendenza col fatto che noi vogliamo togliere i TIR dalle strade e utilizzare mezzi alternativi, a meno che non vogliamo tornare indietro, ma non penso che questo sia l'intendimento.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, nella relazione si dice che il traffico aereo dalla Sicilia verso gli aeroporti, per esempio, di Roma e Napoli potrebbe essere intercettato da un attraversamento stabile, però anche lì non vi è un'analisi oggettiva

dei dati relativi al traffico. Ad esempio, più della metà del traffico passeggeri che va sull'aeroporto di Roma poi prosegue per altri aeroporti del Nord Italia, riducendo così anche l'impatto sui numeri.

Secondo me è molto interessante la parte finale della relazione svolta da lei Ministro, perché, qualunque sia lo scenario futuro e la strada che vorremmo seguire, bisogna paragonare i possibili sviluppi, partendo da una condizione attuale che sia la migliore possibile. Noi oggi abbiamo un sistema di attraversamento sullo Stretto che è praticamente fermo a 40 o 50 anni fa e quindi va benissimo tutto quello che ha detto nella parte finale e gli investimenti che sono già contenuti nel PNRR per migliorare, nel giro di poco tempo, l'attraversamento sullo Stretto ma, bisogna migliorarlo da tutti i punti di vista; allora poi si può avere veramente un metro di paragone e fare un confronto per capire se serve o non serve, perché il nostro obiettivo è quello di capire se serve o non serve, senza nessun tipo di schieramento ideologico di partenza.

Chiudo con una considerazione. Oltre a ciò che ha detto sugli investimenti futuri, Ministro, oggi già si potrebbero ottenere — so che il suo Ministero sta attenzionando proprio questo — miglioramenti di grande impatto sui collegamenti per esempio Roma-Sicilia per quanto riguarda il trasporto ferroviario.

Si potrebbero già oggi portare, per esempio, le Frecce in Sicilia, quasi a costo zero, se non con pochissimi investimenti. Basti pensare a Frecce di 4 locomotori e non di 8, come quelle che normalmente circolano, che sono già state testate nel 2013, che hanno una lunghezza di 100 metri, che potrebbero quindi imbarcarsi sui traghetti attuali che hanno una lunghezza di 130 e potrebbero arrivare poi nei due terminal siciliani di Palermo e Siracusa.

Inoltre, si potrebbero migliorare i traghetti per esempio tra Roma e Villa, riducendolo a quattro ore e mezza, così come avveniva con le Frecce tra il 2017 e il 2019.

Tutti questi interventi già oggi potrebbero ridurre di più di 2 ore i tempi di percorrenza tra la Sicilia e a Roma, ridu-

centoli praticamente già di un 20 o 25 per cento rispetto ai tempi attuali.

Questi sono tutti i nostri dubbi. Ne avremmo decisamente di più, ma ho finito il tempo e quindi la ringrazio ancora e ringrazio la presidente.

STEFANIA PRESTIGIACOMO (*intervento da remoto*). Buongiorno, Ministro. Buongiorno, colleghi. Intanto io avevo compreso che l'audizione non era per discutere l'esito del lavoro del gruppo di studio ministeriale, ma quello più generale di comprendere l'intenzione del Ministro su come andare avanti in riferimento a questa tematica.

La prima cosa che mi sento di chiedere è come mai, Ministro, lei considera il lavoro di questa Commissione come un « punto zero » dal quale partire? Vorrei innanzitutto dire che questa Commissione è stata istituita non da lei, ma dal suo predecessore, la Ministra De Micheli, con determina di un direttore. Il valore giuridico del lavoro svolto da questo gruppo di studio praticamente è del tutto consultivo e a mio avviso non può essere considerato sostitutivo di un *iter* procedurale che fino ad oggi è regolamentato da leggi dello Stato che sono tuttora vigenti.

Sono stupita perché se una Commissione viene istituita a seguito di un intervento del Presidente del Consiglio e si fa un decreto ministeriale o un DPCM, assume un valore, invece un direttore di un Ministero su iniziativa di un Ministro convoca delle persone illustrissime — anche se ce ne sono molte altre fuori da questa Commissione altrettanto illustrissime che potrebbero sostenere il contrario — e tutto questo mette in discussione un dibattito di 70 anni, mentre l'*iter*, da quando è cominciato, dura da qualche decennio con atti che sono ancora validi. Infatti giustamente lei, Ministro, ha ricordato che una legge ha messo in liquidazione la società Ponte sullo Stretto, ma il progetto ha superato tutti i vagli di legge. Essendo stata io il Ministro dell'ambiente che ha avviato le autorizzazioni ambientali che si sono poi concluse nel 2013, mi permetta di dissentire da quello che lei ha detto qui, ovvero che l'*iter* non è stato concluso, perché io l'ho seguito con grande

attenzione e non è così. Certamente era un'autorizzazione complessa, è un'opera sicuramente importantissima, con una serie di problematiche.

Mi permetto solo di dire che, a proposito del fatto che il ponte sarebbe stato chiuso in caso di condizioni meteorologiche, questo noi lo subiamo praticamente sempre, perché l'aeroporto di Catania quando c'è la cenere dell'Etna è chiuso e noi veniamo sbarcati a Comiso o a Palermo. Esiste anche un'imponderabilità determinata dalla collocazione geografica di un territorio che lo sottopone ad alcune limitazioni verso le quali i Governi dovrebbero impegnarsi per cercare di alleggerire la vita dei cittadini.

Noi non avevamo bisogno di questo gruppo di lavoro per sapere quali sono i costi del non avere un collegamento stabile tra la Sicilia e l'Europa.

Qui non stiamo discutendo i vantaggi che potrebbero derivare da un'infrastruttura per i cittadini e anche per il trasporto delle merci. Noi non vogliamo mai considerare che esiste il porto di Augusta che potrebbe diventare un *hub* strategico ed essere un po' in competizione con gli altri porti meravigliosi che il Paese ha a Genova e Trieste, ma certamente sarebbe utile un collegamento stabile attraverso il ponte. Finalmente oggi pronunciamo questa parola che non abbiamo potuto scrivere negli ordini del giorno. E le ricordo, Ministro, che gli ordini del giorno approvati dal Parlamento sono due e mi permetto di dire che nessuno dei due indica un percorso per cui si deve attivare uno studio di fattibilità, che io considero uno spreco.

Adesso noi dovremmo fare uno studio di fattibilità per dire se va bene il progetto che esiste, che è quello del ponte a una campata, o un progetto che non esiste, che è quello di un ponte a tre campate; per questo sono stati appostati 50 milioni di euro.

Mi creda, non ho nulla contro di lei. Lei forse è arrivato forse in un momento fortunato, in cui si è riaperto il dibattito su questa importante infrastruttura per il Paese, però invece di andare a spendere 50 milioni di euro per fare uno studio di

fattibilità, quando noi abbiamo già un progetto... faccia fare le verifiche sull'attualità del progetto esistente attraverso una verifica delle autorizzazioni, delle verifiche tecniche e ambientali che sono previste dalla legge. Non inventiamo un *iter* speciale che non è suffragato da nessun atto normativo.

Lei sintetizzava che la Commissione ministeriale ha detto che il progetto di finanza non è conveniente. Il progetto di finanza esiste, è regolamentato dalle leggi dello Stato, ci sono degli organi di legge presso la Presidenza del Consiglio che valutano se un'opera è conveniente per lo Stato e per i cittadini, a seguito di una proposta di progetto di finanza. C'è proprio un organo specifico previsto dalla legge, non può essere un gruppo di studio che decide che il progetto di finanza non è conveniente, anche perché nessuno mai ha parlato di quanto costerebbe questo attraversamento stabile. Parliamone: è conveniente o non è conveniente per chi? Per i cittadini? Per lo Stato? Per le ferrovie? Di che cosa stiamo parlando? Su tutto questo c'è una vaghezza sulla quale non è certo un'audizione che può fare chiarezza.

Noi la vogliamo aiutare, Ministro, a superare le criticità. Comprendiamo che all'interno della maggioranza — questo poi è il dato oggettivo — non c'è una visione unitaria sulla soluzione di questo problema, però se la soluzione è quella forse di arrivare al 2025 con i traghetti più nuovi, questo non era quello che noi speravamo dal momento che sono arrivati un fiume di denari.

Le chiedo anche di dire con chiarezza perché il ponte non è stato inserito nel PNRR, dal momento che il Fondo complementare istituito ha smentito clamorosamente la motivazione che l'opera non poteva essere conclusa entro il 2026, visto che ci sono opere che lei conosce benissimo, come la Roma-Pescara o la Salerno-Reggio Calabria, che non saranno mai concluse entro il 2026.

Le chiedo di dirci perché non è stato inserito e perché questo dibattito non è stato fatto prima, ma l'abbiamo iniziato il minuto dopo che si è chiuso il PNRR? Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Prestigiacomo. Io devo farvi presente questo: i minuti a disposizione di ogni gruppo che abbiamo conteggiato sono otto e se poi c'è tempo saremo più flessibili. Nel caso dell'onorevole Prestigiacomo, mi sembra che sia intervenuta per sette minuti.

STEFANIA PRESTIGIACOMO (*intervento da remoto*). Chiedo scusa, presidente. Mi dovevo interrompere prima, perché non vorrei penalizzare i miei colleghi.

PRESIDENTE. Cercheremo di dare un po' più di tempo dopo, se ci riusciamo, però lo faccio presente per gli altri che devono intervenire, affinché si possano organizzare. Onorevole Braga.

CHIARA BRAGA. Grazie, presidente. Le chiedo, se può, di farmi un cenno quando arrivo a quattro minuti, così mi so autoregolare.

Vorrei ringraziare il Ministro Giovannini e anche le due presidenti per avere promosso quest'audizione: che mi sembra sia stata molto utile perché, come giustamente diceva qualcuno, il Ministro non si è limitato a illustrarci i contenuti della relazione del gruppo di lavoro, ma ci ha fornito anche una serie di altre indicazioni. Mi pare che esse possano aiutarci anche a fare un po' di chiarezza tra noi su quali siano lo stato dell'arte e il contesto entro cui si colloca una discussione abbastanza ricorrente su un tema così sentito e rilevante, ma su cui credo sia giusto avere il quadro chiaro in molti elementi, anche di carattere tecnico, e un approccio il più possibile — lasciatemi dire — scientifico anche a una discussione di questa natura e di questo tipo.

Credo che gli elementi che ci sono stati indicati e che abbiamo avuto modo di vedere anche nelle settimane scorse diano conto di un esame approfondito del gruppo di lavoro sui due fronti: sia sull'ipotesi di attraversamento stabile che sul potenziamento degli interventi, con una tempistica che mi pare comunque significativa di miglioramento e superamento di molte criticità esistenti.

Allo stesso tempo devo dire che ho acquisito degli elementi utili anche a darmi più chiarezza sulle motivazioni per cui un'ipotesi di ripartenza dal progetto precedente non è possibile. Mi pare che ce ne siano alcune ineludibili, come la difformità dalla normativa tecnica. Inoltre, mi sembra che ci siano alcune criticità oggettive sulla valutazione di impatto ambientale, perché dobbiamo prendere atto che la procedura non si è conclusa: sebbene sia stata effettuata una valutazione di impatto ambientale, quest'ultima si è conclusa con una mole di condizioni che per quantità e qualità hanno rilevato molte criticità di carattere ambientale.

Questo è il punto di partenza, e mi pare anche che la proposta di sviluppare con questa tempistica un serio progetto di fattibilità tecnica ed economica sia il modo migliore per procedere.

Su questo voglio dire che considero positivo anche il fatto che il Ministero abbia annunciato — proprio oggi lo abbiamo appreso anche dalla stampa — l'emanazione delle linee guida sul progetto di fattibilità tecnica ed economica. In esse vengono rafforzati i contenuti di questo progetto e viene attuato un principio fondamentale per quest'opera, ma anche per molte altre, che riguarda il rispetto del *do not significant harm*, quindi di tutte le valutazioni di carattere ambientale: che ci può piacere o no, ma saranno fondamentali nello sviluppo dei prossimi passaggi su quest'opera.

A riguardo avrei soltanto due domande che vorrei rivolgere al Ministro. La prima è se l'analisi del fabbisogno che ci è stata illustrata e che è contenuta nella relazione è di fatto già comprensiva degli impatti e dei possibili vantaggi derivanti dagli interventi di miglioramento dell'attraversamento dinamico. Le chiedo, quindi, se l'analisi del fabbisogno e dello stato delle necessità che hanno portato ad esprimere una valutazione di seria necessità di provvedere a un collegamento di carattere stabile abbiano già considerato tutto il miglioramento potenziale del collegamento dinamico attraverso l'esecuzione delle opere che sono state previste, o se è da prefigurare un'a-

nalisi del fabbisogno evoluta nei prossimi passaggi di sviluppo del progetto.

La seconda domanda riguarda il passaggio del dibattito pubblico, che è fondamentale per un'opera di questa natura. Siccome sappiamo che anche questa disciplina è definita e delineata dal nostro ordinamento, e mi sembra di aver colto che lei abbia detto che il dibattito pubblico si farà sulle due possibili soluzioni progettuali, le chiedo se può contemplare anche una conclusione riguardo all'opzione zero sulla validità e opportunità dell'opera. Ho finito, presidente. Grazie mille.

PRESIDENTE. Non volevo interromperla e lei poteva andare avanti; è che mi ha chiesto di segnalarle quando sarebbe arrivata a quattro minuti e l'ho fatto. Onorevole Rixi.

EDOARDO RIXI. Grazie, presidente. Ho due domande al Ministro e una considerazione. Intanto lo ringrazio dell'illustrazione; le domande sono queste.

In primo luogo vorrei capire quanto è costato al pubblico questo ulteriore approfondimento sul ponte. Vorrei capire i costi della commissione e quindi, se è possibile, avere un dettaglio sulle consulenze e su quanto è stato dato dal Ministero agli esperti.

Lo dico perché con un'analisi svolta dei documenti che erano stati portati sull'opera della campata unica (poi su questo faccio anche una riflessione), mi sembra che la mole di approfondimenti effettuati allora fosse molto più rilevante rispetto a quanto fatto dall'attuale commissione. Non mi sembra un ulteriore approfondimento, semmai delle schede di sintesi di lavori che comunque erano stati già imbastiti ed erano stati fatti anche con dati geologici e di carattere strutturale molto avanzati. Dico questo perché bisogna darsi un metodo in questo Paese.

Anche sul tema di non poter « rivampare » dei progetti o il fatto che alcuni progetti non possono essere utilizzati perché sono cambiate le tecnologie, vorrei ricordare che con questo metodo dovremmo dare ragione ai 5 Stelle e bloccare sia il Terzo valico dei Giovi, sia la Torino-Lione,

perché entrambi questi progetti, così come anche il Nodo di Genova (quelli che conosco direttamente), sono stati tutti progetti che hanno dovuto avere delle profonde revisioni perché erano partiti con delle caratteristiche che non erano adeguate alle attuali normative.

Io non utilizzerei quindi questo argomento, perché esso rischia di bloccare totalmente tutti i grandi progetti nel nostro Paese. Se noi utilizzassimo il metodo utilizzato in Sicilia e in Calabria, non costruiremmo più un'opera pubblica in tutto il resto del Paese. Lo dico perché non vorrei che invece di costruire e collegare il Sud al Nord e all'Europa, rischiamo di utilizzare il modello che non ha funzionato in Meridione sulle opere pubbliche per bloccare le opere pubbliche nel resto del Paese; temo che ci sia qualche forza politica, anche presente in questo Parlamento, a cui questa idea tutto sommato non dispiacerebbe.

Su questo siamo assolutamente leali, però vogliamo anche avere dei dati concreti. Dopo più di un anno e mezzo pensare che si risolva tutto comprando tre navi, quattro locomotori e mettendo su un progetto del PNRR (Piano nazionale di ripresa e resilienza), in cui lo Stato si indebita per i prossimi 30 anni nei confronti dell'Unione europea e che bloccherà probabilmente nel prossimo decennio tutti i nuovi investimenti, vuol dire non voler investire sul Centro-Sud e in particolare decidere che la Sicilia non sarà mai collegata con il resto del Paese. Lo dico perché un altro tema portato avanti dalla Commissione è il completamento delle reti TEN-T, e in questo il ponte sullo Stretto era assolutamente ricompreso.

Quello che chiedo al Governo è che si dica una parola definitiva sul punto se il ponte si fa o non si fa. Adesso ci sono 50 milioni per le nuove progettazioni per fare un po' di consulenza in giro, ma non si può procedere in questa maniera!

Su questo devo dire che noi perdiamo un'altra occasione storica come Paese, che invece i grandi Paesi europei stanno sfruttando, che è quella del completamento della rete TEN-T. Il ponte è un caso, ma lei sa

bene che ci sono altri tratti che non sono ancora progettati da Ferrovie e molti altri pezzi che sono stati messi nel PNRR ma non hanno le caratteristiche che dovrebbero avere. Mi auguro che anche quei progetti vengano utilizzati, ma adeguati alle nuove normative, come a mio avviso doveva esser fatto per il ponte sullo Stretto.

Inoltre, vi è il tema che lo Stato ha una continuità per quanto riguarda le fasi autorizzative e per quanto riguarda i processi. O c'è una volontà politica di non fare un'opera, e allora ci si adegua, ma se dieci anni fa il Ministero ha detto delle cose, dopo dieci anni le stesse persone non possono dirne altre. Se questo avviene da un punto di vista di volumi di traffico, il mondo cambia, ma se è un problema di fisica, non sono state ancora trovate delle regole della fisica che sono cambiate negli ultimi dieci anni. Da questo punto di vista, dal punto di vista geologico, dieci anni non sono un tempo sufficientemente lungo per cambiare dei pareri su quel tipo di caratteristiche. Questo mi dispiace, perché vuol dire che il sistema Paese è molto condizionato dalle pressioni politiche; anche a livello tecnico, e questo non è un bene, perché secondo me una cosa sono le scelte politiche, che possono essere condivise o meno, un'altra cosa sono le scelte tecniche, che si devono rifare alla scienza. Se noi trasformiamo la scienza in politica rischiamo di fare un errore.

Per dire se il ponte si farà o meno, non utilizzerei dei problemi di carattere tecnico-scientifico, a meno che noi non riteniamo che i nostri esperti italiani siano inferiori tecnologicamente a quelli di altri Paesi. Questa sarebbe un'ammissione della nostra incapacità di svolgere determinate analisi in tempi relativamente brevi.

Vado a concludere. Vorrei dire che il tema che oggi si pone è un tema squisitamente di carattere politico e non tecnico: credo che la maggioranza debba capire se la priorità è portare le infrastrutture al Centro-Sud oppure no. È vero che le navi possono arrivare a Genova e Trieste e quindi le strade nel Centro-Sud potrebbero anche non servire; però questa è una scelta che voglio che in tutta la sua gravità venga resa nota ai cittadini del Meridione, perché è

una scelta che noi come Lega non vogliamo fare. Noi siamo per fare le ferrovie e le strade anche al Sud e trasformare il nostro Paese in un Paese più unito, più competitivo a livello europeo. Se utilizziamo questo metodo sul ponte, vi dico anche che è inutile costruire le ferrovie o le strade, perché a quel punto portiamo tutto con le navi da altre parti e viviamo in un sistema che è a doppio binario, con regioni di serie A e regioni di serie B. Credo che la Sicilia meriti qualcosa di diverso. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Rixi. Onorevole Nobili.

LUCIANO NOBILI (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Sono emerse cose molto interessanti. Intanto anche io ringrazio il Ministro per il lavoro che ci ha fornito, perché è un lavoro utile e sostanzialmente completo, che incrocia tutti i diversi aspetti di cui abbiamo discusso in questi lunghi anni.

Anche io raccolgo — su questo condivido molte delle cose che sono state dette prima di me dalla collega Prestigiacomo — un'insoddisfazione per ogni qualvolta viene buttato via un lavoro che è stato fatto e si riparte da zero, perché questo è un problema atavico del nostro Paese; e in particolare nello specifico della vicenda del ponte sullo Stretto, che per noi di Italia Viva è un'opera cruciale, strategica per il futuro del Paese e per lo sviluppo del Mezzogiorno, e per la quale ci battiamo con nettezza da tempo.

Anche io credo vi fosse un *iter* che si poteva assolutamente recuperare; però credo anche che a questo punto, senza ripetere le cose sono state già dette, sia importante partire dai punti fermi che sono emersi dalla relazione del Ministro e dalla relazione del gruppo di lavoro. Da lì poi andare avanti e partire davvero e subito, perché quello che davvero non possiamo permetterci è che tutto questo — quanto prodotto dal gruppo di lavoro, susseguito da un nuovo gruppo di lavoro che il Ministro ha annunciato per il progetto di fattibilità e poi dal dibattito pubblico — ci porti a un'eterna « melina », a un eterno rinvio

nell'incapacità di prendere le decisioni che servono al Paese.

Ho i brividi quando sento dire da forze politiche che hanno invece nel tempo, immaginavo, chiarito una posizione su questo, che addirittura al termine di questo *iter*, quindi a fine 2022, noi dovremmo fare un dibattito pubblico che preveda anche l'opzione zero, cioè la non realizzazione. Spero di non arrivare a un paradosso simile, perché allora davvero avrebbe più senso interrompere da questo punto i lavori.

Dicevo invece che da questo punto di vista ho trovato rassicurante la relazione del Ministro, intanto perché possiamo evitare ed eliminare l'ipocrisia che ha accompagnato il lavoro dei nostri ultimi mesi, di trovare questi sinonimi come « attraversamento stabile » eccetera, e finalmente parlare con una certa tranquillità di « ponte », nel senso che il gruppo di lavoro ha escluso le altre ipotesi, le diverse modalità di tunnel. Rimane questo dibattito sul ponte a una o più campate che, per quanto mi riguarda, sarebbe facile sciogliere, ma capisco che è giusto che ci si lavori sopra.

Insieme a questo serve un solido progetto economico da realizzare immediatamente. È stato senza dubbio un errore — lo ribadisco con grande forza — non utilizzare il PNRR; innanzi tutto non utilizzarlo, come anche abbiamo avanzato e proposto più volte in Commissione, per le opere di raccordo, che sono comunque indispensabili e che potevano essere comprese dentro quel lavoro, anche al di là dell'utilizzo o meno del Fondo complementare che si ricordava.

Occorre quindi partire subito e partire davvero; subito un solido progetto economico. I soldi oggi ci sono, e ci sono anche nell'ipotesi di utilizzare esclusivamente i soldi pubblici. Noi siamo in una contingenza che non ricapiterà per i prossimi anni: ci sono le risorse europee, c'è il debito che stiamo facendo, c'è una maggioranza politica che può accompagnare questo lavoro. Sono una circostanza e una coincidenza di fattori che non possono essere sprecate; è forse l'ultima chiamata per questo progetto. Ci sono le risorse allocate (così ci parliamo con grande chiarezza) al Ministero per il Sud e la coesione territo-

riale e sono risorse che potrebbero e possono essere utilizzate per questo progetto; in alternativa si possono spostare opere che hanno *iter* ancora lunghi sul PNRR e liberare quindi risorse.

Le cose da fare sono però stringenti, noi non possiamo permetterci di sprecare altri anni. Da questo punto di vista avanzo anche una proposta: intanto lavorare, batterci e chiedere con forza subito l'inserimento nelle reti TEN-T come parte del Corridoio scandinavo-mediterraneo, perché è fondamentale; utilizzare tutte le norme di semplificazione che abbiamo messo in campo; darci un tempo preciso per la realizzazione di questo progetto di fattibilità. Su questo invece sono un po' più preoccupato, perché vedo tempi dilatati: diamoci sei mesi, in sei mesi questo progetto è assolutamente realizzabile. Noi dobbiamo darci, credo che il Ministro debba darsi — lo invito in questo senso, perché potrebbe essere anche molto significativo — l'obiettivo di avviare finalmente i cantieri entro la fine di questa legislatura, perché è un tempo che possiamo darci, le norme che abbiamo e che stiamo introducendo possono permetterci di lavorare in questo senso.

In questo senso avanzo anche un appello alle Commissioni riunite, che è il seguente: al termine dell'audizione lavoriamo e ragioniamo insieme di una risoluzione comune che possa dare non solo seguito ai contenuti dell'audizione del Ministro, ma contenga anche la richiesta stringente e condivisa di tempi certi. Al di là di quale sarà l'esito, al di là del progetto di fattibilità che si sceglierà di imboccare, stabiliamo dei tempi certi: diamoci sei mesi per il progetto, individuiamo le risorse per realizzarlo e lavoriamo per aprire finalmente il cantiere del ponte entro la fine di questa legislatura.

Le risorse anche pubbliche ci sono, un progetto economico che stia in piedi è possibile costruirlo, un progetto di fattibilità è possibile realizzarlo, le norme che abbiamo messo in campo e che continueremo a mettere in campo ci consentono questa tempistica. Facciamolo nell'interesse del Paese! Oppure davvero - visto che vi sono anche scelte io condivido, come il

potenziamento sull'attraversamento navale, sui treni, la riconversione elettrica, è tutto sacrosanto, tutto giusto - interrompiamo questo lavoro. O partiamo adesso davvero e rapidamente e ci diamo tempi certi — da questo punto di vista chiedo con forza che le Commissioni lavorino a una risoluzione comune in questo senso, che accompagni il lavoro del Ministro —, o altrimenti avremmo sprecato un'altra grande occasione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Nobili. Onorevole Foti.

TOMMASO FOTI (*intervento da remoto*). Buongiorno a tutti. Buongiorno, signor Ministro. Penso di dover partire con una premessa di ordine politico: Fratelli d'Italia è favorevole all'attraversamento stabile dello Stretto; perché se noi non partiamo da una considerazione che è appunto una considerazione di natura politica, difficilmente riusciamo ad andare a chiudere un cerchio che ormai da troppi anni non si chiude.

Debbo dire che la politica dei corridoi non è una politica che viene inventata dai partiti: i corridoi europei e le reti TEN-T sono in relazione anche alla posizione geografica dei vari Stati e ai flussi attraverso i quali le merci si muovono. Negare che l'attraversamento stabile del ponte sullo Stretto sia indispensabile è negare la realtà dei fatti. Sotto questo profilo voglio essere chiaro: signor Ministro, lei è persona tecnica in questo Governo, ma ovviamente è un Governo appoggiato da forze politiche; avrà sentito già in questa prima fase dell'audizione tante voci fortemente dissonanti. Alla fine vi è sempre il retropensiero che quest'opera sia un'opera inutile.

Io penso allora che sia da lì che bisogna sgombrare il terreno e il campo. L'opera non è inutile, e non è inutile come non fu inutile l'opzione, all'inizio dell'Unità d'Italia, con la quale Cavour puntò sulle ferrovie. Noi dobbiamo avere la lucidità di capire che non possiamo pensare che un'isola come la Sicilia rimanga lì quasi isolata, messa nella vigna a fare da palo.

Sotto questo profilo io apprezzo le iniziative che lei ha annunciato relativamente

a quella che può essere la fase mobile dei vari progetti per migliorare lo *status quo*, ma il nostro obiettivo dev'essere un obiettivo di sistema. Dev'essere un obiettivo che dà anche una tempistica, signor Ministro, perché vede, le commissioni giustamente si costituiscono, i gruppi di lavoro, ma chi, come chi le parla, è da qualche anno in Parlamento, le può dire che del ponte sullo Stretto ormai è una vita che se ne parla, ma se ne parla soltanto.

Dato che ritengo anche che la funzione oggi sia quella di passare dal Governo delle parole al Governo del fare, io le suggerirei se me lo consente — questa è la mia sollecitazione — di prendere una forte iniziativa volta a definire chiaramente chi crede innanzitutto nell'ipotesi che poi dovrà essere vagliata sotto il profilo tecnico (noi avevamo già delle valutazioni sotto il profilo tecnico che ci dicevano che la realizzazione del collegamento stabile era possibile); e così sgombrare il campo da chi gioca a continuare a ritardare attraverso analisi, studi, riflessioni la possibilità della partenza di quest'opera rispetto a chi invece crede che quest'opera sia effettivamente, come Fratelli d'Italia ritiene, necessaria e strategica. A questo punto le forze che credono in questa seconda ipotesi collaborino affinché non fra sei mesi o fra due anni... Signor Ministro, lei sa meglio di me che, al di là della propaganda, fra due anni questo cantiere non potrà essere aperto! Al di là dei tempi in cui potrà essere aperto, che l'attraversamento stabile sia effettivamente realizzato, con proficuo a vantaggio non solo per il territorio siciliano, ma per l'Italia intera.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Foti.

Adesso noi abbiamo l'onorevole Muroni e abbiamo concluso il primo giro, a cui seguirà il secondo giro. La prima sarà Bruno Bossio, che ha ancora quattro minuti, poi c'è la Lega, che ha ancora a disposizione due o tre minuti. Mi hanno chiesto di intervenire sia l'onorevole Furgiuele che l'onorevole Pagano, che si devono raccordare o dividersi il tempo. Gli altri hanno esaurito il tempo oppure non hanno richieste di interventi, però daremo comunque tutto il tempo a disposizione fino alle ore

10. Poi darei la parola al Ministro, se non ha il tempo di concludere. D'accordo? Bene. Onorevole Muroni.

ROSSELLA MURONI (*intervento da remoto*). Molto rapidamente, penso che il Ministro oggi sia venuto nelle Commissioni con un atteggiamento tecnico-scientifico, portando dei dati molto validi; io non credo che sia da addebitare a questo Ministro, a questo Ministero il fatto che non si sia presa ancora una decisione.

Come sapete (lo dico in premessa per onestà della discussione), da sempre penso che il ponte sullo Stretto sia un'opera che non serve al Paese, pensata in un altro momento, in realtà secoli e secoli fa; non si è realizzata, e soprattutto in questi anni ha rappresentato un dispendio di soldi pubblici.

Quello che mi sembra il Ministro Giovannini stia provando a fare è partire dal lavoro di una commissione istituita dallo scorso Governo, di cui naturalmente, certo, vanno anche approfonditi i costi, ma sulla cui utilità nutro già dei dubbi. Quella non è una relazione che può essere tirata da una parte e dall'altra. Il gruppo tecnico ha compiuto un lavoro da tecnici, e quindi ipotesi su ipotesi ha portato elementi a favore ed elementi contrari, ma soprattutto ha detto che bisogna continuare ad approfondire: perché oggettivamente, al di là di quello che possono pensare i singoli commissari e le singole forze politiche, è un'opera assai complessa, che peraltro non toglie di mezzo il fatto che occorre comunque rafforzare l'attraversamento dinamico dello Stretto, e quindi le due cose non possono essere viste né in alternativa né in contrapposizione. Credo che il Ministro Giovannini stia provando a portare la discussione su un piano tecnico-scientifico, perché è quello su cui noi, credo, ci dobbiamo muovere in prima battuta per capire qual è lo stato di avanzamento dei lavori.

Poi naturalmente, se devo dire la mia opinione personale per come vedo questa storia ormai da decenni, credo che stiamo perdendo tempo, perché invece le risorse andrebbero messe in maniera importante sull'attraversamento dinamico e soprat-

tutto sul rafforzamento di tutta la linea generale che porta dal Nord al Sud.

Dopodiché sì, Ministro, forse è bene che rispieghi a tutti i commissari delle due Commissioni perché non è stato possibile inserire il ponte sullo Stretto nel Piano nazionale di ripresa e resilienza. A me sembra molto chiaro, ma siccome ci si torna ogni volta, vale la pena usare questa occasione per dirlo una volta definitivamente. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Muroni. Adesso passiamo al secondo giro. Inizio con Bruno Bossio.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Grazie. Ringrazio il Ministro Giovannini, che sta portando avanti con determinazione scelte che sono state fatte già da tempo. Vorrei ricordare per tutte all'inizio di questa discussione la mozione presentata da 21 parlamentari del Partito Democratico sulla carenza infrastrutturale del Sud, in cui per la prima volta si scriveva che era necessario un attraversamento stabile dello Stretto collegato all'alta velocità Salerno-Reggio Calabria. Questa mozione, questa idea è stata ripresa in maniera unanime all'interno della Commissione trasporti, si è avviata un'interlocuzione con il Ministero e siamo arrivati già a un primo risultato fondamentale, che considero strettamente collegato all'idea dell'attraversamento stabile dello Stretto, che sono gli 11 miliardi 200 milioni per la realizzazione di una parte fondamentale dell'alta velocità Salerno-Reggio Calabria. Perché il punto vero e proprio è questo: c'è una carenza infrastrutturale che va da Salerno a Palermo, non a Reggio Calabria.

C'è un'altra novità importante che è stata ribadita oggi dal Ministro Giovannini e che hanno ripreso anche dei colleghi: non dobbiamo più parlare di « attraversamento stabile », dobbiamo parlare di « ponte », perché questo studio del Ministero ha concluso che l'attraversamento stabile dello Stretto passa attraverso la realizzazione di un ponte. Poi, come dev'essere questo ponte lo vediamo fra un attimo, però questa è l'altra cosa.

La terza cosa fondamentale che fa questo studio è chiarire finalmente i danni

economici, sociali e ambientali che sono stati inferti al Mezzogiorno non avendo finora realizzato quest'opera. Sono danni anche ambientali, perché se parliamo di cura del ferro, non possiamo immaginare i treni che si fermano a Reggio Calabria o a Villa San Giovanni, vengono messi su un traghetto e poi arrivano in un'isola senza nessuno sbocco sostanzialmente dal punto di vista della linea europea. Credo che la sostenibilità che passa attraverso la cura del ferro, passi anche attraverso il ponte sullo Stretto.

Vi sono due cose fondamentali a questo punto. C'è un cronoprogramma che ha presentato il Ministro che passa attraverso lo studio di fattibilità che dev'essere completato entro la primavera 2022. Probabilmente l'idea di approvare una risoluzione delle due Commissioni è fondamentale, ma vorremmo sapere quanto è stringente questo tempo, cioè entro quanto effettivamente ci sarà lo studio di fattibilità; così come vorremmo la garanzia, anche attraverso i contratti con RFI (Rete ferroviaria italiana) e ANAS (Azienda nazionale autonoma delle strade), che il finanziamento del ponte sullo Stretto sarà inserito nella legge di bilancio che sarà approvata a dicembre 2022 per il 2023. Senza queste garanzie credo che in questo momento abbiamo redatto l'ennesimo studio, che finalmente mi auguro metta fine a tutte le polemiche ideologiche, che fa compiere una scelta a questa maggioranza del Governo Draghi nella direzione del ponte sullo Stretto, ma le garanzie della tempistica e dei finanziamenti rimangono fondamentali.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Bruno Bossio.

Adesso procederei così: darei la parola all'onorevole Siracusano di Forza Italia per recuperare due minuti, poi alla Lega, e mi direte voi, e successivamente all'onorevole Grillo, che ha chiesto di intervenire. Prego, onorevole Siracusano.

MATILDE SIRACUSANO (*intervento da remoto*). Grazie. Ho poco tempo, Ministro; sarò molto diretta e schietta, e da messinese penso di avere il diritto di esserlo.

Premesso che ormai è consapevolezza diffusa che lo sviluppo del Mezzogiorno passi dal ponte sullo stretto di Messina, è consapevolezza diffusa che l'alta velocità fino alla Sicilia non si possa realizzare senza il ponte sullo Stretto di Messina, sappiamo bene che in passato il pregiudizio ideologico ha viziato e compromesso la realizzazione di quest'opera. Questo pregiudizio ideologico oggi è superato, perché la stragrande maggioranza delle forze politiche che sostengono questo Governo, il suo Governo, Ministro Giovannini, le chiede di realizzare il ponte sullo stretto di Messina attraverso degli atti di indirizzo che il Parlamento ha votato, che però non prevedono gli studi di fattibilità: che chiedono al Governo di reperire le risorse necessarie per realizzare il collegamento stabile e veloce sullo stretto di Messina.

Le dirò con sincerità che il nuovo progetto a tre campate ha destato non preoccupazione, bensì terrore presso i siciliani: non soltanto per i tempi di realizzazione, ma soprattutto per una questione tecnica che in passato ha fatto escludere questa ipotesi, cioè quella della pila sullo Stretto, su una faglia attiva dove ci sono delle correnti fortissime che in passato, ripeto, hanno fatto escludere questo progetto.

Le chiedo intanto con sincerità quello che vogliono sapere i siciliani: il Governo Draghi vuole o non vuole costruire il ponte sullo stretto di Messina? Quali tempi prevede nell'ipotesi di realizzazione di un nuovo progetto con nuovi studi di fattibilità, dove impiegare altri 50 milioni di euro? Quanto tempo invece ci vorrebbe per aggiornare un progetto esistente, già definitivo e cantiere? Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Siracusano. Adesso l'onorevole Furgiuele.

DOMENICO FURGIUELE. Grazie, presidente. Proverò a essere brevissimo e a restare nei tempi, così magari rimane qualcosa anche per il mio collega. Saluto anche la presidente Rotta e ringrazio il Ministro per l'illustrazione della relazione.

È una relazione che ha chiarito dei punti molto importanti, così come ha detto

chi mi ha preceduto: non si fa il tunnel, si parla di « ponte »; poi bisognerà decidere se ad una o a tre campate. Mentre nel secondo caso non esiste alcun progetto, nel primo caso ne esiste uno che ad oggi il Ministro afferma, in base alla relazione, non dev'essere neanche quasi revisionato, visto che è un progetto che ha poco più di dieci anni e che è stato validato all'epoca da organismi nazionali e internazionali di una notevole autorevolezza. Credo quindi che occorra effettuare una valutazione sul fatto che quel progetto possa essere utilizzato quasi immediatamente. È ovvio che per quanto riguarda la possibilità di utilizzare le tre campate ci sia una « pervasività », che è stata spiegata anche dall'onorevole Ficara per quanto riguarda l'aspetto ambientale, e ci sono degli aspetti anche di natura sismica che dovrebbero essere approfonditi; solo per quelli ci vorrebbero tre o quattro anni, quindi un prolungamento di tempistica che va a cozzare con le esigenze reali.

Chiedo al Ministro se ha effettivamente parlato, così come ha anche chiesto l'onorevole Siracusano, con il Presidente Draghi della necessità di realizzare quest'opera. Inoltre, chiedo se, visto che non siamo stati inseriti nel PNRR per questo progetto, abbia immaginato di richiedere almeno in modo ufficiale, in modo formale alle istituzioni europee un 20 per cento di contributo per la realizzazione di quest'opera: una facoltà che già i danesi stanno utilizzando per la realizzazione dell'opera sul Fehmarn, che è in costruzione. È un'opzione che sarebbe legittima, anche perché quest'opera si andrebbe ad inserire nella rete TEN-T; un'opzione quindi che potrebbe legittimare ulteriormente quello che è un impegno di cui ha bisogno la nostra nazione. Rimane ovviamente ferma l'intenzione di partecipare anche noi ad una risoluzione che espliciti tempistiche e finanziamenti certi. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Do adesso la parola all'onorevole Grillo, anche in questo caso per due minuti.

GIULIA GRILLO (*intervento da remoto*). Grazie, Ministro. Cercherò di essere veloce,

anche se ci sarebbe molto da dire. Siccome questo, penso, è un dibattito che non verte sul ponte, bensì sulla sua relazione, io mi riferisco a quello che lei ha scritto nella *slide* sulle principali criticità attuali. In particolare lei afferma — io sono completamente d'accordo — che manca una *governance* unitaria dei servizi di mobilità dello Stretto. Io ritengo paradossale che ci siano forze politiche che hanno governato per vent'anni questo Paese proponendo il ponte dalla mattina alla sera, e non si siano mai preoccupate di creare, di studiare, di organizzare una *governance* del sistema mobilità dello Stretto.

« *Governance* » significa gestione generale. Faccio un esempio banalissimo: atterrando a Reggio Calabria non si riesce ad andare alle Eolie con un mezzo veloce. Com'è possibile questo, se parliamo di sviluppo del territorio, di turismo, eccetera? Si deve quindi partire da quello: se tu non hai una visione d'insieme, non puoi parlare del singolo pezzettino; devi avere una visione d'insieme.

Detto questo, spero che nelle sue attività successive ci sarà finalmente quella di studiare una *governance* della mobilità dell'area dello Stretto, ma dobbiamo capire come accelerare lo spostamento di merci e persone tra queste due sponde: di questo si parla, perché se no quelli che parlano di ponte *a priori* lo fanno in maniera ideologica.

Siccome l'obiettivo (lei è il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) è migliorare il trasporto, quello che io le chiedo, visto che per vent'anni hanno parlato solo di ponte, è: si è mai studiato effettivamente quanto l'attraversamento stabile... Uno dovrebbe dire « statico » e « dinamico », a questo punto. Quanto l'attraversamento stabile e dinamico, perché sarebbe stabile in termini di tempi, di strutture, di mezzi e di persone, dinamico, quindi sull'acqua, navale, con mezzi di trasporto navale, può effettivamente rispondere all'esigenza di aumentare la velocità di trasporto di merci e persone, influenzando sullo sviluppo del territorio? Perché se non si risponde a questa domanda banale e semplice noi parliamo solo ed esclusivamente

di un fatto ideologico, di forze politiche, che poi non capisco perché per vent'anni non l'hanno realizzato e adesso lo vogliono fare tutte; fingendo di non sapere che i fondi del PNRR sono quelli, se li levi da una parte li devi mettere dall'altra e viceversa!

Nell'ottica di quelle proposte che io condivido totalmente presenti nell'ultima *slide*, sui prossimi passi possibili, le chiedo di approntare uno studio organico che nessuno ha mai redatto di quanto si può potenziare effettivamente, e a quel punto appurare se dobbiamo spendere il quintuplo, il decuplo delle risorse possibili su una cosa che secondo me sarà impossibile da fare. All'uopo faccio sapere che io ho colloquiato con la Protezione civile, la quale non è che mi sembri proprio così convinta di questo famoso ponte.

PRESIDENTE. Onorevole Grillo, scusi, la vorrei richiamare sui tempi. Grazie.

GIULIA GRILLO (*intervento da remoto*). Ho finito e vi chiedo scusa se ho sforato di qualche secondo. Grazie a voi.

PRESIDENTE. Ci mancherebbe, grazie. Siamo tutti in questa situazione di tempi ristretti. Onorevole Pagano, e poi una domanda dell'onorevole Morassut.

ALESSANDRO PAGANO. Grazie, presidente. Vado sulla scia degli interventi già svolti dall'onorevole Rixi e dall'onorevole Furgiuele della Lega, in cui mi riconosco pienamente: non soltanto perché appartengo a questo gruppo politico, ma perché da siciliano ho apprezzato sinceramente le valutazioni che sono state espresse oggi dal mio gruppo parlamentare.

Presidente, nei due minuti che mi sono stati concessi, vi è una precisazione fatta alla presidente: otto mesi per una relazione che nulla dice più di quello che già si conosceva; nessun cenno sulla tempistica delle opere di compensazione; nulla si dice sul progetto a una campata, mentre sull'altro viene detto che sarà fatto, ma con una tempistica comunque tutta da definire; nessuna valutazione economica, solo che pre-

sumibilmente a tre campate costa meno; nessun cenno sulle ricadute economiche; nessun cenno sul contenzioso che è stato attivato da Eurolink e che sta producendo danni erariali non indifferenti nei confronti dello Stato. Penso che già questo sia sufficiente per definire questa relazione perlomeno dubbia in generale. Mi associo a quanto già dichiarato dal mio gruppo parlamentare, e saremmo curiosi di conoscere (sarà una curiosità oggettiva) anche quanto realmente sia costato.

Tutto questo poi alla fine per osservare nella relazione svolta dal Ministro — lo dico con grande rispetto, ma assolutamente con grande fermezza — al punto 5, « I prossimi passi possibili », così come testualmente ha detto. « Passi possibili » un confronto fra due progetti, ci sono 50 milioni messi a disposizione per fare ciò, senza alcuna base scientifica su cui evidentemente tutto questo dev'essere realizzato.

Signor Ministro, guardi che noi il 30 giugno siamo rimasti bloccati in Aula cinque ore per trovare una mediazione e siamo stati chiarissimi in tal senso: non poteva esserci dubbio sul fatto che nessun altro tipo di progetto potesse essere messo in discussione; altrimenti — dicevamo in maniera molto chiara — avremmo votato contro, vi sareste assunti delle responsabilità che sono di ordine morale, storico e politico, rimandando tutto nella disponibilità decisoria dell'unico che realmente a questo punto, essendo opera strategica, deve dire tutto: con il massimo rispetto per tutti gli altri, il Presidente del Consiglio.

Quando oggi mi sento esporre questo punto 5, che poi fa rima con il punto 6, di un investimento fantasmagorico di tre traghetti nel 2025, mi si consenta che questa può essere forse intesa anche come una presa in giro. Nessuno può togliermi questo dubbio; a meno che lei, Ministro, in maniera molto chiara e *tranchant* oggi mi dica come stanno le cose: perché mi sembra chiaro che qui c'è la volontà di tirare la palla avanti, per usare un termine calcistico, e poi *sine die* vedere come va a finire.

Se così fosse, è quindi evidente ancora una volta che sarebbe stata trovata una modalità in questo senso. Mi auguro di no,

e lo dico con grande rispetto e allo stesso tempo lo dico anche da siciliano, il quale non può essere trattato evidentemente nei termini che abbiamo osservato fino adesso, in questi tre decenni. Non si può pensare che tutto questo possa essere fatto a danno di un contesto socio-economico e di una regione e uno Stato, che meritano ovviamente di essere rispettati.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Pagano. Onorevole Morassut.

ROBERTO MORASSUT. Molto rapidamente, la mia domanda è semplice. Ringraziando il Ministro per il quadro che ci ha offerto e per il lavoro serio e rigoroso che si sta impostando, anche in vista delle misure per il potenziamento dell'attraversamento dinamico che è nell'immediato una necessità impellente, la mia domanda è questa: poiché mi sembra di capire che si vada nella direzione entro la primavera prossima, 2022, della redazione di uno studio di fattibilità che possa mettere a fuoco, da quello che sostanzialmente ho capito, l'ipotesi residua, ovvero quella di un attraversamento a più campate, avendo percepito dalla relazione e dai documenti che sono stati illustrati una tendenziale esclusione, ma posso sbagliarmi, delle altre ipotesi, dell'attraversamento tunnel, alveo, subalveo e del ponte a campata unica, in che maniera in quello studio di fattibilità, che è necessariamente un documento leggero, a maglie larghe, si inserirà una valutazione geomorfologica approfondita? Perché il tema è sostanzialmente ambientale, che condiziona le soluzioni progettuali; dico questo perché la relazione geomorfologica allegata al progetto della società concessionaria del 2011, se si ha cura di leggerla (sicuramente il Ministro l'avrà letta, ma lo dico anche ai colleghi), è chiaramente una relazione geomorfologica molto contraddittoria, che rimanda peraltro ad approfondimenti più analitici in presenza di fasi progettuali attuative. Quella relazione geomorfologica, allegata al progetto originario, era una relazione che già apriva alla possibilità che in fase attuativa il progetto cambiasse.

Se noi dobbiamo quindi ripartire in una direzione diversa, credo sia importante avere

come premessa, come preliminare, come base essenziale non tanto una scelta delle ipotesi progettuali che verrà, ma una seria, approfondita e più attendibile valutazione dell'analisi geomorfologica e dei fondali, che sono il problema essenziale per poter definire meglio le caratteristiche di questo attraversamento stabile.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Morasut.

Abbiamo concluso tutte le richieste; mi pare non sia rimasto fuori nessuno. Do la parola al Ministro Giovannini per la replica.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie, presidente. Grazie a tutti degli interventi che sono stati svolti, che in alcuni casi sono contraddittori tra di loro. Proverò quindi a chiarire la posizione del Governo, non del Ministro Giovannini, perché la posizione che è stata presentata è una posizione che è stata discussa, onorevole Pagano, con il Presidente del Consiglio e con i ministri competenti per materia.

In primo luogo, non credo che la relazione sia lacunosa sul piano trasportistico, onorevole Ficara, perché là dove sono disponibili i dati al 2019 si usano i dati al 2019; in alcuni casi i dati sono purtroppo più indietro. Dopodiché vorrei ricordare che sul tema ambientale, visto che è stato anche segnalato dall'onorevole Ficara, il MIT (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) dopo la presa di posizione della commissione ha chiesto all'allora Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di integrare la commissione, ma mai è arrivata risposta. Quando dunque questo Governo si è insediato, le alternative erano due: ricominciare a ricostituire e allargare la commissione, oppure con grande chiarezza, com'è scritto nella relazione, segnalare la necessità di ulteriori approfondimenti di carattere ambientale senza fermare o ricominciare il lavoro della commissione stessa, proprio per evitare il rinvio continuo della discussione su queste tematiche.

Sono contento che diversi degli intervenuti abbiano segnalato che il miglioramento della situazione nel breve termine vada comunque realizzato, e che questo non sia in contrasto con la discussione sull'attraversamento stabile o sul ponte nella proposta del Governo. Segnalo tra l'altro che il Parlamento, votando il PNRR e il Piano complementare, ha di fatto già dato il proprio assenso a questi interventi che, ripeto, non sono in contrasto o in alternativa, ma sono orientati non a ipotesi fantasmagoriche, come qualcuno ha detto, bensì sono orientati a rispondere ai bisogni dei cittadini sulla base di analisi che da molti anni erano disponibili e che non avevano mai condotto ad azioni di proporzioni e di sistematicità come quelle che questo Governo sta proponendo in ogni caso.

Il secondo elemento che vorrei sottolineare riguarda il tema della valutazione dei costi, dei tempi e così via. Credo che la relazione abbia diversi meriti, tra cui quello di specificare, come ho già ribadito precedentemente, che cosa mancava per poter considerare il progetto elaborato 10 anni fa come pronto per essere avviato. Faccio un esempio per tutti: sull'*iter* di VIA (valutazione di impatto ambientale), onorevole Prestigiacomo, 6 prescrizioni sono state ottemperate, 18 sono state ottemperate parzialmente e una non è stata ottemperata. Nella relazione finale della commissione alle conclusioni si legge testualmente: «La Commissione, esaminato il progetto definitivo e valutato che le risposte fornite dal proponente alla richiesta di integrazioni avanzate dal MATTM sono state parziali, lacunose e non sempre esaustive, riguardo alle criticità ambientali sopra rilevate esprime il seguente parere»; dopodiché vi è appunto l'elenco dei diversi aspetti che richiedono approfondimento. Proprio per evitare ulteriori lavori, la relazione richiama proprio le conclusioni, senza ricominciare un'analisi che la commissione di VIA aveva chiaramente richiesto molto tempo fa.

Sono d'accordo con l'onorevole Prestigiacomo sul fatto che una cosa è l'imponderabilità, come l'eruzione dell'Etna, e

un'altra è prevedere sistematicamente l'attraversamento dinamico, in quanto nel progetto originario era prevista la necessità di prevedere chiusure legate al vento. I due elementi sono differenti, perché il progetto stesso dava per elevata la probabilità e, quindi, la necessità da parte delle autorità pubbliche di non smantellare il sistema dell'attraversamento dinamico in caso di condizioni atmosferiche particolari.

Certamente il progetto di finanza va valutato da un organo specifico della Presidenza del Consiglio dei ministri. Quello dunque che la commissione segnala è che quel progetto dell'epoca andrebbe comunque adeguato, non solo per i motivi ambientali che ho richiamato precedentemente sollevati dalla commissione VIA, ma anche per il fatto che in dieci anni la situazione anche dei costi è certamente cambiata; ma il punto cruciale è che la commissione suggerisce un investimento ancora più forte da parte del settore pubblico, proprio perché gli esperti presenti nella commissione hanno ritenuto che il costo dell'opera sia così ingente che in ogni caso, anche se ci fosse una partecipazione dei privati, il costo per la manutenzione e per la gestione poi dell'opera stessa, e naturalmente per l'attraversamento, imporrebbe dei pedaggi o dei canoni estremamente elevati, che finirebbero comunque sul costo della finanza pubblica.

Il perché il progetto non è stato inserito nel PNRR al Fondo complementare, l'ho spiegato diverse volte, ma lo rispiego molto volentieri. Il principio in base al quale è stato possibile inserire progetti nel PNRR è quello dei lotti funzionali, cioè della necessità che quell'intervento entri in funzione entro il 2026. Le opere di adduzione, ad esempio, non sarebbero state considerate dalla Commissione come eleggibili; senza parlare del fatto che il principio di base del PNRR e non solo, come è stato ricordato, è il *do not significant harm*, ovvero di non danneggiare significativamente l'ambiente. Per questo motivo sarebbe stato difficilmente argomentabile con la Commissione europea

che chiedevamo di finanziare un progetto con un giudizio della commissione VIA come quello che ho ricordato precedentemente.

Questo vale per il progetto per l'attraversamento stabile, ma anche per altri progetti che non sono stati inseriti né nel PNRR né nel Fondo complementare: perché ricordo che il lavoro di completamento della Salerno-Reggio Calabria di alta velocità non è né nel PNRR, né nel Fondo complementare, ma è nello scostamento di bilancio, proprio perché si va oltre il 2026. Sia nel Fondo complementare che nel PNRR, quindi, per ciò che concerne le opere legate all'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, esse sono limitate ai lotti funzionali completabili entro il 2026.

STEFANIA PRESTIGIACOMO (*intervento da remoto*). Ministro, il Presidente del Consiglio ha risposto in Parlamento, dicendo che...

PRESIDENTE. Onorevole Prestigiacom... Onorevole Prestigiacom, per cortesia, non si interviene così!

STEFANIA PRESTIGIACOMO (*intervento da remoto*). Sta smentendo il Presidente del Consiglio...

PRESIDENTE. Onorevole Prestigiacom, per favore! Non mi costringa a questa parte. Lei chieda la parola, eventualmente alla fine, e comunque passando attraverso la presidenza. Grazie.

STEFANIA PRESTIGIACOMO (*intervento da remoto*). Ha ragione, chiedo scusa. Ha ragione.

PRESIDENTE. Ci mancherebbe, però proseguiamo con la replica del Ministro; poi, se lei ha qualcosa da dire alla fine, le cedo volentieri la parola. Grazie.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili* (*intervento da remoto*). Il Presidente del Consiglio ha parlato dell'impegno del Go-

verno complessivo sulla Salerno-Reggio Calabria, completo di vera alta velocità, con riferimento all'intervento che lei aveva svolto.

Onorevole Braga, l'analisi del fabbisogno è comprensiva delle proposte di miglioramento? Sì, e con questo rispondo anche ad altri interventi: a pagina 123 della relazione c'è una tabella in cui si fanno presenti i tempi attuali di attraversamento, quelli che si avrebbero con l'attuazione degli investimenti previsti dal PNRR e dal Fondo complementare, gli altri di cui ho parlato, e poi quello che si otterrebbe sulla base dell'attraversamento stabile.

Il dibattito pubblico può considerare l'opzione zero? La proposta attuale del Governo è quella che ho spiegato, e cioè sulla base di un progetto di fattibilità per il ponte a campata unica o a tre campate posizionate eventualmente in luoghi diversi. Dopodiché questo a nostro parere, come è anche previsto dalla normativa, dovrebbe essere l'oggetto del dibattito pubblico.

Onorevole Rixi, il costo della commissione è stato zero, perché i membri della commissione hanno lavorato a titolo gratuito. Questo lo dico anche perché è previsto dalle norme da molti anni che così accada.

Credo che questo Governo, anche grazie all'impegno di tutte le forze politiche che lo sostengono, abbia previsto per il Mezzogiorno, attraverso investimenti nelle opere, nel sistema di trasporto e così via, un investimento reale da completare entro il 2026 senza precedenti. Questo lo dico perché altrimenti, come qualcuno ha detto, dimentichiamo il resto, e il resto vuol dire il commissariamento di opere al Nord, al Centro, al Sud con una netta prevalenza di opere al Sud, l'investimento del PNRR e del Fondo complementare che va in modo straordinario al Sud. Credo quindi che l'ultima cosa che a questo Governo si possa imputare è una disattenzione al Mezzogiorno. Non è vero che non si vuole investire nel Sud, anzi, al contrario: il Governo sta investendo moltissimo sul Sud per compensare ri-

tardi storici, che sono stati riconosciuti da studi, da politici e anche da chiare analisi delle organizzazioni internazionali; ciò finalmente viene affrontato in modo serio da questo Governo.

Ringrazio l'onorevole Nobili per le sue parole sull'utilità e la completezza dello studio. Ho già in parte risposto ad alcune sue osservazioni. Come è scritto nell'ultima parte delle conclusioni della commissione (con questo rispondo anche a chi diceva che il piano di fattibilità tecnica ed economica rischia di essere troppo a maglie larghe) è indicato chiaramente il contenuto di questo studio: sia per il ponte a campata unica, dove molte delle analisi sono state già effettuate e quindi possono essere recuperate, come nel caso del ponte a più campate.

L'onorevole Nobili diceva che servono tempi rapidi e sicuri. La nostra intenzione è di procedere a un affidamento a Italferr, la società del gruppo Ferrovie; questo consentirebbe di ridurre i tempi, visto tra l'altro che è una società di grande qualità riconosciuta anche a livello internazionale. Stiamo verificando i tempi con Italferr; la mia indicazione è la primavera 2022, cioè entro giugno dell'anno prossimo, quindi di fatto nove mesi. Si tratta di una valutazione che possiamo compiere per restringere ulteriormente questi tempi; ricordo però che l'oggetto del piano di fattibilità tecnico-economica è quello indicato dal gruppo di lavoro, piuttosto complesso anche per integrare i materiali già esistenti. Questa tempistica sarebbe comunque sufficiente a consentire, come è stato ricordato dall'onorevole Bruno Bosio, di indicare nella legge di bilancio per il 2023 e gli anni successivi le decisioni che il Governo e il Parlamento potranno prendere sulla base di questo studio di fattibilità tecnico-economica.

All'onorevole Foti, ripeto, forse lo invito a rivedere meglio le *slide* e la relazione, dico che non è vero che il Governo, assumendo la posizione del gruppo di lavoro, ritiene questa un'opera inutile. Anzi: come il gruppo di lavoro ha chiaramente detto e io ho ripetuto, è un'opera che ha motivazioni di carattere trasportistico, di

carattere economico, di carattere sociale. Come dicevo prima, questa è una posizione condivisa dal Governo e dai ministri che hanno partecipato a queste discussioni nei mesi scorsi.

Un elemento importante, a mio parere. Per chiedere eventualmente all'Unione europea un anticipo, come è stato ricordato da alcuni di voi, quest'opera è inserita nelle opere del Corridoio, e quindi vi è la possibilità di avviare un'interlocuzione con la Commissione europea sulla base però di un progetto. Voi immaginate, dopo tutto il modo molto attento con cui la Commissione europea ha analizzato riga per riga il PNRR, se essa sarebbe disponibile a discutere di un progetto che appunto non è ancora definito nei dettagli; nei dettagli, intendo dire, di un piano di fattibilità tecnico-economica, non di un progetto esecutivo. Questa possibilità quindi resta, ma è condizionata dalla presentazione di un progetto accettabile per l'interlocuzione con l'Unione europea.

Per quanto riguarda le domande dell'onorevole Grillo, come ho già detto, ho già contattato i presidenti di Sicilia e Calabria e le altre autorità locali per creare questo gruppo di lavoro permanente sulla *governance* integrata per il sistema di mobilità nello Stretto, cosa che comunque sia ha la sua utilità anche nella prospettiva di realizzazione dell'attraversamento stabile.

Infine, vi è il tema sollevato dall'onorevole Morassut sullo studio di fattibilità a maglie larghe. Come è chiaramente indicato nella relazione del gruppo di lavoro, non sarebbe uno studio di fattibilità tecnico-economica a maglie larghe, tutt'altro, proprio perché è molto ampia la lista di questioni che vanno affrontate per prendere una decisione finale che possa essere condivisa dalle forze politiche che riterranno opportuno dividerla, ma anche dalla società nel suo complesso; per prendere questa decisione finale bisogna sciogliere tutti i nodi di cui abbiamo parlato e di cui si parla da tempo.

In conclusione, onorevole Pagano, il Governo non ha alcuna intenzione di dare un calcio alla lattina, come dicono gli

anglosassoni, o di buttare semplicemente la palla avanti. Questo è un approccio serio, è un approccio basato non solo su dati scientifici disponibili, ma anche su valutazioni attente sia dei trascorsi che di quanto necessario per prendere una decisione informata. Riteniamo quindi che avviare lo studio di fattibilità tecnico-economica sia la soluzione più adeguata per giungere nei tempi indicati a prendere una decisione come quella che tutti noi auspichiamo. Grazie.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per il suo intervento e per la documentazione depositata, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Mi pare che il Ministro abbia risposto a tutte le domande. Io in realtà le dovrei chiedere ancora un minimo di pazienza, perché l'onorevole Rixi ha chiesto la parola. Però, veramente, un secondo, onorevole Rixi, perché abbiamo già svolto un'ampia discussione.

EDOARDO RIXI. Solo per fare una comunicazione alla Commissione e al Ministro su una vicenda che mi lascia allibito. Questa mattina sono uscite indiscrezioni sui giornali secondo cui il nuovo amministratore delegato di ANAS, che voterebbe Ferrovie, potrebbe essere De Carolis, ex amministratore delegato di Aeroporti di Roma, uomo del gruppo Atlantia e vicino all'ex *manager* Castellucci. Lo dico molto chiaro: non so quale sia la posizione dei partiti politici, ma come ligure mi sentirei assolutamente indignato se le cose andassero in questa maniera.

PRESIDENTE. Onorevole Rixi, era veramente non fuori tema, di più. Non possiamo aprire un dibattito su tale questione; eventualmente...

Onorevole Foti, non l'ho vista. Una precisazione di un secondo. Scusate, io e la presidente Rotta siamo troppo democratiche.

TOMMASO FOTI (*intervento da remoto*). Scusi, presidente: dato che non c'è ovvia-

mente il resoconto stenografico di queste nostre interlocuzioni, vorrei solo far presente al Ministro che io non ho mai parlato di Governo nel mio intervento, bensì di maggioranza, che è una cosa diversa dal Governo.

PRESIDENTE Bene; però, onorevole Foti, il resoconto stenografico c'è, quindi tutto questo potrà essere chiarito.

Ringrazio ancora il Ministro e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 10.25.

*Licenziato per la stampa
il 6 ottobre 2021*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



Il sistema di attraversamento dello Stretto di Messina

Proposte per l'attraversamento stabile e
interventi per il miglioramento dell'attraversamento dinamico

27 luglio 2021

ALLEGATO

1. PREMessa

- il 27 agosto 2020 con Determina della STM n. 2620, è stato istituito un gruppo di lavoro (GdL) incaricato di definire: i) **le motivazioni socio-economiche e trasportistiche** per la realizzazione di un sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina; ii) **il processo decisionale da adottare per la selezione dei progetti**; iii) **le alternative progettuali e tecnologiche da approfondire** nel progetto di fattibilità; iv) **i contenuti della prima fase del progetto di fattibilità tecnica ed economica**;
- il 3 settembre 2020 con Determina della STM n. 2665 è stato istituito un secondo GdL incaricato di **“svolgere approfondimenti sulla situazione attuale di attraversamento dello Stretto, fornendo indicazioni su possibili efficaci azioni di miglioramento infrastrutturale e dei servizi, nelle more delle future realizzazioni”**;
- **Le attività dei due GdL sono state sviluppate in parallelo e in maniera integrata** riguardando ambiti complementari e non alternativi. Le risultanze sono descritte in due report:
 - *La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina - Sintesi della relazione del Gruppo di Lavoro;*
 - *Prospettive e innovazioni nel sistema di mobilità per l'attraversamento dinamico dello stretto di Messina - Report del GdL.*



2. L'ANALISI DEI FABBISOGNI: LA DOMANDA DI MOBILITÀ PRE-COVID-19

- I **traffici dello Stretto di Messina** risultano rilevanti alla scala nazionale:
- 11 milioni passeggeri/anno, **confrontabili con quelli movimentati degli aeroporti siciliani**;
- 0,8 milioni veicoli pesanti/anno (trasporto delle merci), **paragonabili al traffico pesante del Frejus e superiori a quelli del Monte Bianco**;
- 1,8 milioni di veicoli leggeri/anno, superiori al traffico veicolare del Monte Bianco.



3. LE PRINCIPALI CRITICITÀ ATTUALI

- **infrastrutture di nodo (terminali di trasporto)**
 - bassa qualità terminal passeggeri (pre-imbarco, imbarco, bigliettazione)
 - bassa accessibilità delle stazioni ferroviarie e dei terminal marittimi (es. uso promiscuo viabilità urbana)
 - inadeguatezza numero/qualità approdi (che non permette reale competizione nel mercato di più operatori)
 - bassa resilienza del sistema a fenomeni di picco/punta (es. congestione su viabilità locale di accesso al porto)
- **servizi di trasporto**
 - vetustà naviglio (soprattutto per trasbordo treni)
 - vetustà/inadeguatezza materiale rotabile ferroviario
 - tempo di traghettamento treni non competitivo (circa 2,3 ore)
 - bassa qualità e integrazione fisico/funzionale (anche tariffaria) dei servizi marittimi con quelli di TPL
- **quadro normativo di settore**
 - presenza di diverse tipologie di traffico sottoposte a regimi settoriali differenti e carenti di adeguato coordinamento
 - mancanza di una governance unitaria per i servizi di mobilità dello Stretto
 - utilizzo limitato dello strumento della continuità territoriale



4. LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'ATTRAVERSAMENTO STABILE

Considerazioni socio-economiche

Tra i principali dati macroeconomici disponibili per documentare la situazione di svantaggio sociale ed economico dell'area dello Stretto di Messina, **il GdL ha evidenziato:**

- **il trend negativo della popolazione (2000-2019):** variazione negativa sia rispetto al Centro Nord (-9,8%) sia rispetto allo stesso Mezzogiorno (-1,2%);
- **il trend negativo dell'occupazione (2000-2019):** variazione negativa sia rispetto Centro Nord (-11,7%) sia rispetto allo stesso Mezzogiorno (-1,4%, di cui -15,8% per il solo settore delle costruzioni);
- **il trend negativo del PIL:** variazione negativa sia rispetto al Centro Nord (-15,3%) sia rispetto allo stesso Mezzogiorno (-2,7%).



Considerazioni trasportistiche

Il GdL evidenzia inoltre come l'assenza di un attraversamento stabile incide in modo rilevante sulla domanda passeggeri e merci:

- **il tempo medio di attraversamento** attuale dello stretto (40-60 minuti) è **paragonabile al tempo di viaggio che un'automobile impiega per percorrere dai 100 fino ai 300 km** (se si considera anche il pedaggio); inoltre la Sicilia è, tra le isole più popolate al mondo che oggi non posseggono un collegamento stabile, quella che ha il **più elevato potenziale di collegamento** (in termini di popolazione/distanza dalla terraferma), anche superiore a quello di molte isole che già lo posseggono;
- **l'assenza di un collegamento stabile penalizza** in modo molto rilevante il **traffico ferroviario** (per il lunghi tempi di carico, scarico e movimentazione dei vagoni ferroviari), **gli spostamenti di breve distanza e quello da/per il Mezzogiorno** (es. Sicilia, Calabria, Campania, Basilicata, Puglia, Lazio) e il Lazio;
- **il collegamento stabile dello Stretto di Messina, congiuntamente agli interventi programmati dal PNRR sulle reti di trasporto, permetterebbe di rendere confrontabili i tempi medi di viaggio** sulla rete ferroviaria **da/verso il Sud** con quelli oggi offerti sulle principali relazioni origine-destinazione del Centro-Nord e permetterebbe anche di ridurre sensibilmente i costi di attraversamento;
- la presenza di un collegamento stabile potrebbe **modificare nel tempo le scelte localizzative e le scelte di approdo di taluni traffici**, producendo anche un incremento di domanda per lo **sviluppo socioeconomico dell'area dello Stretto e della Sicilia.**



Mims

- 6 - Il sistema di attraversamento dello Stretto di Messina

Dalle analisi condotte, **il GdL ritiene che:**

- **sussistono profonde motivazioni per realizzare un sistema di attraversamento stabile** dello Stretto di Messina, anche in presenza del previsto potenziamento e riqualificazione dei collegamenti marittimi (collegamento dinamico);
- **la valutazione dell'utilità** del sistema di attraversamento stabile dello Stretto **andrà definita al termine di un processo decisionale** che preveda inizialmente la redazione di un **progetto di fattibilità al fine di confrontare diverse soluzioni alternative** con quella di riferimento, il quale dovrà tener conto di tutti i miglioramenti dell'attraversamento dinamico previsti dal PNRR;
- sia utile **sviluppare la prima fase del progetto di fattibilità, limitando il confronto ai due sistemi di attraversamento con ponte a campata unica e ponte a più campate**. La prima fase del progetto di fattibilità dovrà essere sottoposta ad un **successivo dibattito pubblico**;
- **il sistema con ponte a più campate** consentirebbe di localizzare il collegamento in **posizione più prossima ai centri abitati** di Messina e Reggio Calabria, con conseguente minore estensione dei raccordi multimodali, **un minore impatto visivo, una minore sensibilità agli effetti del vento, costi presumibilmente inferiori e maggiore distanza dalle aree naturalistiche pregiate;**



Mims

- 7 - Il sistema di attraversamento dello Stretto di Messina

Dalle analisi condotte, **il GdL ritiene che:**

- per **il sistema con tunnel in alveo appaiono più critiche le considerazioni sul rischio sismico**, soprattutto in corrispondenza dell'attraversamento delle sponde per la presenza di estesi sistemi di faglie attive, non sufficientemente noti, che richiederebbero estese indagini geologiche e che potrebbero subire rigetti di alcuni metri, **oltre all'assenza di riferimenti tecnici e normativi ed esperienze specifiche;**
- per **il sistema con tunnel subalveo occorrerebbero delle gallerie di raccordo molto lunghe** che arriverebbero ad oltre 45 km senza interruzioni per quella ferroviaria (sarebbe la terza più lunga del mondo) e di circa 21 km per quella stradale (sarebbe la seconda più lunga del mondo);
- sia **più efficiente finanziare il sistema di attraversamento interamente e in modo trasparente a carico della finanza pubblica**, anche in relazione ai benefici diffusi che l'opera avrebbe sull'intero Paese.

- **il progetto del ponte a campata unica andrebbe comunque adeguato:**
 - **motivazioni tecniche:** l'iter autorizzatorio risulta incompleto. Per completarlo, occorrerebbe acquisire il parere favorevole del MITE e del MIC, procedere alla conclusione della Conferenza di Servizi c/o il MIMS e avere l'approvazione del CIPESS. Inoltre, il progetto andrebbe adeguato all'attuale quadro normativo nazionale ed europeo (es. recente normativa sulla sicurezza in galleria; nuove norme tecniche di costruzione NTC2018);
 - **motivazioni ambientali:** dall'esame del parere della Commissione Tecnica VIA/VAS del 15/03/2013, n. 1185, si evince che, in relazione al progetto delle parti variate sottoposto a procedura VIA, vi siano numerosi approfondimenti e chiarimenti su diversi aspetti. Per tali motivi la Commissione ha ritenuto di non poter esprimere parere sulla compatibilità ambientale delle parti variate del progetto;
 - **motivazioni economiche:** la struttura finanziaria individuata all'epoca nel PEF si componeva di tre fonti di finanziamento: equity (34,4%); debito (52,3%); contributo pubblico (13,3%); per un totale di oltre 10 miliardi di euro. Data l'unicità dell'opera e il profilo di rischio, i costi del capitale di debito e dell'equity appaiono elevati rispetto ad altri schemi di finanziamento analoghi. Inoltre, il modello di *project financing* proposto appare non adeguato a causa di un probabile significativo canone di utilizzo a carico di RFI e ANAS che si tradurrebbe, sia pure in forma indiretta, in un finanziamento dell'intervento a carico del bilancio pubblico;
 - **motivazioni giuridiche:** è confermata la legittimità della caducazione dei rapporti convenzionali con il Contraente Generale. Al di là delle problematiche tecniche, occorrerebbe un intervento legislativo specifico per riprendere il rapporto contrattuale. Inoltre, la stazione appaltante società Stretto di Messina S.p.A. è stata posta in liquidazione, liquidazione che potrebbe essere revocata. Alternativamente, qualunque soggetto giuridicamente qualificato potrebbe assumere la funzione di stazione appaltante.



5. I PROSSIMI PASSI POSSIBILI

Per dar seguito all'impegno del Governo ricevuto dalla Camera, a seguito dell'Ordine del Giorno 9/3166/46, «*ad adottare le opportune iniziative al fine di individuare le risorse necessarie per realizzare un collegamento stabile, veloce e sostenibile dello Stretto di Messina estendendo, così, la rete dell'alta velocità fino alla Sicilia*», si dovrebbe procedere con la redazione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica al fine di confrontare le due soluzioni di collegamento individuate dal GdL come più promettenti, ovvero quella del ponte a una e a più campate. A tal fine si segnala che:

- è disponibile il finanziamento da 50 mln di € individuato con la Legge di Bilancio del 2021 (L. n. 178/2020);
- la prima fase del progetto di fattibilità potrebbe concludersi entro la primavera del 2022, così da avviare un dibattito pubblico, come previsto dal D.lgs. N. 50/2016 e successive integrazioni e dal DPCM 76/2018, al fine di pervenire ad una scelta condivisa con i diversi portatori di interesse coinvolti;
- sarebbe opportuno prevedere l'istituzione di un GdL dedicato a supportare e coordinare l'intero processo, con la partecipazione di esperti e rappresentanti dei Ministeri coinvolti.



6. INIZIATIVE PER MIGLIORARE L'ATTRAVERSAMENTO DINAMICO DELLO STRETTO

Coerentemente con le risultanze del citato GdL, sono state programmate alcune azioni volte a migliorare l'attraversamento dinamico dello Stretto, con conseguenze positive sul benessere dei cittadini e la competitività delle imprese:

- iniziative per migliorare l'attraversamento ferroviario e quello veloce dei passeggeri a valere sui fondi del PNRR, del Fondo complementare e dei fondi ordinari;
- favorire la transizione ecologica della mobilità marittima e ridurre l'inquinamento;
- migliorare la collaborazione interistituzionale attraverso l'istituzione di un tavolo di natura tecnico-politico e con la partecipazione della società civile per la gestione dell'intero processo di realizzazione delle proposte progettuali individuate, al quale partecipino rappresentanti di: Regione Calabria e Sicilia; Città metropolitana di Messina e Reggio Calabria; Autorità di Sistema Portuale dello Stretto; Anas; RFI; Aziende di TPL operanti nell'area dello Stretto; Comitati e associazioni di categoria.



LE INIZIATIVE PREVISTE

- **Riqualificazione del naviglio per trasbordo ferroviario:** 2 nuove navi (già previste tra il 2021 e 2025), ibridizzazione di tutta la flotta con tecnologia *cold ironing* di ultima generazione e infrastrutture a terra.
- **Rinnovo del materiale rotabile ferroviario:** 12 nuovi treni accoppiabili in configurazione multipla ed inserimento batterie su 16 loco E464 per velocizzazione manovre carico/scarico treni ed eliminazione trazione diesel.
- **Riqualificazione del naviglio veloce passeggeri:** acquisto di 3 mezzi navali di nuova generazione con la Propulsione NLG/Elettrica e rinnovo delle flotte navali private adibite all'attraversamento dello Stretto.
- **Riqualificazione delle stazioni ferroviarie RFI di Messina, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni:** interventi per il miglioramento dell'accessibilità (nuovi ascensori, creazione di spazi di accoglienza e attesa, percorsi di transito per la connessione tra le banchine ferroviarie e gli imbarchi delle navi) e riqualificazione delle stazioni dello Stretto in una logica di Hub dell'intermodalità ferro-nave.
- **Potenziamento e riqualificazione degli approdi e delle stazioni marittime:** aumentare la capacità degli approdi anche per meglio rispondere ai fenomeni di picco/punta stagionali attraverso la realizzare un terzo scivolo presso l'approdo di Messina-Tremestieri, la riorganizzazione degli ormeggi, della stazione marittima e l'integrazione con Stazione RFI nel Porto di Messina, oltre alla realizzazione di nuovi ormeggi e stazione marittima nel Porto di Villa San Giovanni.



Mims

- 12 - Il sistema di attraversamento dello Stretto di Messina

LE INIZIATIVE PREVISTE

- **Transizione energetica della mobilità marittima** tramite la realizzazione di un deposito costiero di GNL con capacità di circa 10.000 metri cubi, l'elettrificazione delle banchine per circa 2.500 metri lineari nei porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, la realizzazione di un impianto di microliquefazione GNL e BioGNL in Sicilia da 50 mila tonnellate annue.
- **Accessibilità stradale ai porti** tramite la realizzazione:
 - dell'infrastruttura *Smart Road* Autostrada A2 del Mediterraneo finalizzata al miglioramento della sicurezza stradale e alla gestione e razionalizzazione dei flussi di traffico;
 - la realizzazione di un'area attrezzata «polmone» per la sosta lunga dei veicoli, di attesa e accumulo, confortevole e interconnessa con la *Smart Road* al fine di decongestionare il traffico diretto verso gli imbarchi, evitando la formazione di code nel centro cittadino;
 - la realizzazione di una «*green island*» posta nell'area dismessa della vecchia Stazione di Servizio lungo la rampa dello svincolo per Villa San Giovanni, interconnessa con l'area «polmone» e dove si potranno anche ricaricare i veicoli elettrici e verrà prodotta energia da fonti rinnovabili.



Intervento	Investimento
Riqualificazione naviglio (trasbordo ferroviario e passeggeri)	80 mln€ (Fondo complementare)
	35 mln€ (FSC 2021-2027)
Rinnovo del materiale rotabile ferroviario	186 mln€ (PNRR)
Riqualificazione delle stazioni ferroviarie RFI	60 mln€ (PNRR)
Potenziamento e riqualificazione degli approdi e delle stazioni marittime	57 mln€ (Risorse statali)
Transizione energetica della mobilità marittima: progetto STRETTO GREEN	50 mln€ (Fondo complementare)
Transizione energetica della mobilità marittima: progetto microliquefazione GNL e BioGNL	30 mln€ (Fondo complementare)
Accessibilità stradale ai porti	12 mln€ (Contr. prog. e altre fonti)
Totale	510 mln€

CRONOPROGRAMMA

Intervento	Investimento
entro autunno 2021	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Istituzione di un gruppo di lavoro permanente
entro estate 2022	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Revamping naviglio ferroviario ▪ Revamping materiale rotabile ferroviario (inserimento batterie) ▪ Riqualificazione delle stazioni ferroviarie RF
entro estate 2023	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transizione energetica della mobilità marittima: progetto microliquefazione GNL e BioGNL ▪ Accessibilità stradale ai porti
entro il 2024	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Riqualificazione naviglio (3 navi veloci passeggeri) ▪ Transizione energetica della mobilità marittima: progetto STRETTO GREEN
entro il 2025	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Riqualificazione naviglio (1 nuova nave ferroviaria) ▪ Rinnovo del materiale rotabile ferroviario ▪ Potenziamento e riqualificazione degli approdi e delle stazioni marittime



PROPOSTE DI INTERVENTI NORMATIVI E REGOLATORI DI SETTORE

Andranno inoltre approfonditi nella loro fattibilità e utilità alcuni interventi normativi e regolatori tra cui:

- **Gestione unitaria ed integrata dei servizi di mobilità passeggeri sullo Stretto** tramite la costituzione di una autorità di bacino per la programmazione e gestione della mobilità dell'area dello Stretto, che includa i collegamenti marittimi veloci di passeggeri con i servizi di TPL a terra ed assicuri integrazione fisica e funzionale delle reti, accessibilità, qualità, flessibilità adeguate alle esigenze di mobilità (attuali e future);
- **Sistematizzazione delle norme applicabili alle diverse tipologie di servizi coinvolti**, verificando l'utilità di estendere ai servizi di cabotaggio marittimo sullo Stretto di Messina l'applicazione delle norme del Regolamento CE 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, al fine di usufruire di tutti i modelli di gestione indicati dall'art. 5 Reg. 1370/2007;
- **Incentivi per i collegamenti merci e passeggeri nel quadro della continuità territoriale**, al fine di valutare l'utilità di prevedere misure compensative degli svantaggi derivanti dalla condizione di insularità (bassa accessibilità), da riconoscere direttamente agli utenti (passeggeri e merci), ovvero da applicare ai pedaggi dei servizi di attraversamento.



Mims

- 16 - Il sistema di attraversamento dello Stretto di Messina



18STC0156810