

Audizione C. 1067 (Ponte sullo Stretto di Messina)

Ferdinando Corriere

Le condizioni di inefficienza e di diffusa criticità che caratterizzano oggi il sistema dei trasporti in Sicilia e più in generale nel meridione d'Italia, gli elevati livelli di inquinamento ambientale connessi al suo esercizio e l'elevato costo generalizzato degli spostamenti sia delle persone che delle merci, impongono un'urgente ed indifferibile azione di miglioramento del trasporto pubblico collettivo, nonché un'opportuna opera di risanamento ed ottimizzazione della rete di infrastrutture già esistenti (valorizzazione delle attuali «risorse») e l'attuazione di limitati ma strategici interventi.

L'obiettivo, ritenuto prioritario anche dalle politiche comunitarie per il sud Europa, dell'efficientamento del sistema dei trasporti nel meridione d'Italia, pone l'esigenza di **riconsiderare con grande attenzione la questione del collegamento stabile dello stretto di Messina e della riqualificazione dell'intero sistema infrastrutturale dei trasporti nell'isola.**

E' tuttavia da sottolineare che il trasporto ferroviario rappresenta la modalità di movimentazione di persone e merci oggi più ecologica rispetto a quella su gomma od a quella aerea e, dunque, merita, nella moderna concezione della fruizione territoriale in chiave ambientale, una più adeguata attenzione da parte delle singole Amministrazioni locali nell'ambito della rete globale delle infrastrutture di trasporto terrestre.

In tale contesto la realizzazione del ponte sullo stretto unitamente all'adeguamento delle linee ferroviarie avrebbe notevoli ricadute sia dal punto di vista trasportistico che ambientale.

In particolare per il primo aspetto è da valutare la notevole riduzione del costo generalizzato del trasporto per le merci e per i passeggeri ed il conseguente vantaggio per le imprese di produzione; inoltre il riequilibrio modale per gli spostamenti nord-sud vedrebbe un notevole incremento della domanda di trasporto su ferro ed una analoga riduzione sul trasporto aereo a causa della maggiore competitività dei tempi di percorrenza ferroviari in presenza, ovviamente, della rete adeguata in alta velocità/alta capacità.

A tal proposito è emblematico l'esempio del TGV francese che con l'entrata in esercizio delle linee nord-sud ha visto la progressiva riduzione delle linee di trasporto aereo interne con l'ulteriore vantaggio di poter disporre di maggiori slot e corridoi aerei per ricoprire le rotte internazionali ed intercontinentali. Per inciso, lo scorso 10 aprile 2021, la Camera bassa del Parlamento francese, ha approvato in prima lettura una legge che impone alle compagnie aeree di abolire i voli interni che collegano due città tra le quali esiste già un'alternativa via treno inferiore a 2 ore e 30 minuti.

Ma ancora maggiori sarebbero i vantaggi dal punto di vista ambientale in corrispondenza delle aree di imbarco ai traghetti a Messina ed a Villa S. Giovanni attualmente congestionate da mezzi stradali altamente inquinanti nonché l'inquinamento del mare connesso alle attività del traghettiamento.

Vantaggi ancora più evidenti si avrebbero con l'adeguamento del corridoio TEN-T scandinavo-mediterraneo asse Berlino-Palermo, poi Helsinki – La Valletta, previsto dal piano europeo dei trasporti per la riduzione dell'esercizio dei vettori aerei lungo tale direttrice.

Secondo i dati dell'International Council on Clean Transportation (ICCT) del maggio 2021, si valuta che gli aerei sono ad oggi il mezzo di trasporto più inquinante con l'emissione di circa 285 grammi di CO₂ per ogni passeggero e per ogni chilometro percorso.

Se consideriamo che un'autovettura emette mediamente 42 gr. di CO₂ per passeggero al chilometro, il mezzo aereo risulterebbe circa 7 volte più inquinante del più inquinante sistema di trasporto terrestre.

Possiamo quindi stimare che una riduzione prudenziale di circa 200 voli giornalieri da e per la Sicilia (con una media di 88 passeggeri per volo ed una lunghezza media della tratta di 1.000 Km) consentirebbe la riduzione di circa 5 mila tonnellate di CO₂ al giorno di emissioni in atmosfera, anche se, va sottolineato, la tendenza attuale nel settore aeronautico è quella, grazie anche all'utilizzo di nuovi carburanti e nuove tecnologie, di ridurre le emissioni di CO₂ sensibilmente al di sotto dei 100 gr di CO₂ per passeggero-chilometro.

In conclusione la prevista realizzazione della infrastruttura di collegamento stabile sullo stretto avrebbe molteplici ricadute positive sull'intero sistema dei trasporti italiano ed europeo consentendo di efficientare l'intero complesso sistema della mobilità rendendo competitive anche infrastrutture oggi sotto utilizzate od incomplete promuovendone l'efficacia ed il loro risanamento a beneficio dell'intera economia della nazione.