



Associazione Nazionale dei Comuni Siciliani

Documento ANCI Sicilia relativo all'Audizione sul disegno di legge C. 1067

“Conversione in legge del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria”

Nei giorni scorsi il governatore della Regione Siciliana, Renato Schifani, ha affermato di avere ereditato *“una Sicilia che negli ultimi decenni è stata trattata da Anas ma anche da Ferrovie ed altri come un Paese sub sahariano, abbandonata a sé stessa.”* Ha proseguito affermando di avere *“assunto una posizione durissima nei confronti di Anas sullo scandalo dell'autostrada Palermo - Catania”*.

Ha anche affermato *“Con Anas e Rfi apriremo un grande fronte con un confronto molto serrato per capire bene i tempi dell'investimento di 11,2 miliardi che toccano alla Sicilia. Vigileremo perché si rispetti il cronoprogramma che ancora attendiamo. Vogliamo essere partecipi e controllare che si rispettino i tempi”*.

ANCI Sicilia, facendo seguito a quanto deliberato dal proprio Direttivo, ritiene che si debba partire dall'analisi del Presidente della Regione Siciliana e sia necessario da subito un radicale cambio di passo rispetto alla condizione delle infrastrutture esistenti e in via di realizzazione. Analoga considerazione vale con riguardo alla programmazione delle nuove opere e all'alta velocità.

La scelta del Governo di realizzare un collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria potrà comportare un miglioramento per l'Isola e per la qualità di vita dei cittadini solamente se strettamente legata ad un complessivo rafforzamento infrastrutturale. Diversamente si rischia di alimentare, per l'ennesima volta, una legittima aspettativa per poi mortificarla.

Il Ponte potrà avere una funzione di opera strategica se accompagnata, oltre che dall'alta velocità, da adeguate infrastrutture viarie che colleghino il resto d'Italia con le aree turistiche e con gli aeroporti e i porti di Gioia Tauro, Augusta e Gela, attraverso un sistema intermodale.

Rispetto a ciò, i cantieri di ANAS e Ferrovie dello Stato sono il primo banco di prova per misurare la reale volontà di attenzione nei confronti della Sicilia. Analoga e indispensabile attenzione dovrà essere riservata ad iniziative finalizzate a ridurre il peso che le tariffe aeree hanno sulle tasche dei siciliani.

Con un collegamento stabile, accompagnato da un complessivo e più ampio investimento sulle infrastrutture, la Sicilia e la Calabria possono aspirare a diventare una piattaforma logistica e un'unica area caratterizzata da attrattività turistica anche rispetto al benessere legato al clima e ad una alimentazione salutare e di qualità.

La realizzazione del Ponte, nell'ambito del Corridoio scandinavo-mediterraneo, può essere un tassello fondamentale in un complessivo disegno che deve favorire lo sviluppo di una Macroregione mediterranea.

Sotto quest'ultimo profilo colpisce che tra le principali motivazioni per la realizzazione dell'opera indicate nella Relazione che accompagna il Disegno di Legge di conversione venga indicata quella di favorire la *“mobilità militare”*.



Associazione Nazionale dei Comuni Siciliani

(“Il Ponte sullo Stretto costituisce inoltre un’infrastruttura fondamentale rispetto alla mobilità militare, tenuto conto della presenza di importanti basi NATO nell’Italia meridionale” pagg. 1 e 2).

Il superamento dello svantaggio legato all’insularità potrà essere percepibile solamente quando il sistema di mobilità integrato sarà strettamente connesso alle opportunità legate alle ZES. Zone Economiche Speciali che dovranno vedere un rafforzamento ed una estensione funzionale.

Le aziende che decideranno di investire in Sicilia e in Calabria potranno essere attratte da trasporti agevoli e da vantaggi fiscali; dovranno poter raggiungere i mercati del nord ed essere connessi attraverso una reale intermodalità.

In questa prospettiva assume particolare rilievo la posizione della Commissione europea che nell’ambito del regolamento Ten-T ha incluso il Ponte sullo Stretto tra le infrastrutture strategiche.

Con riferimento al cronoprogramma si ritiene fondamentale che sia fatta, quanto prima, chiarezza sul piano finanziario, su quante siano le risorse economiche necessarie e su come sia fattibile il reperimento delle stesse. Sotto altro profilo si ritiene opportuno individuare le modalità con cui garantire un innalzamento del livello dei controlli in ordine alla gestione degli appalti.

La costruzione del Ponte fino alla sua completa e operativa realizzazione non potrà rappresentare in alcun modo una rinuncia ai benefici legati alla condizione di insularità o all’obbligo costituzionalmente disciplinato di rimuovere gli svantaggi ad essa legati. Benefici che, a differenza di quanto accaduto sin d’ora, si ritiene debbano essere di entità significativamente maggiore.

In ogni caso nei confronti dei territori interessati alla realizzazione delle opere si dovrà valutare ogni idonea forma di compensazione rispetto ai disagi generati.

Come Associazione che rappresenta i Comuni siciliani vorremmo sottolineare l’importanza che il progetto prenda avvio con piena consapevolezza sul piano della fattibilità tecnica e finanziaria e che vi sia la volontà politica di rispettare tutte le scadenze a partire da quella del **31 luglio 2024**, prevista all’art. 2 del DDL per l’approvazione del progetto esecutivo, evitando di dover assistere ad una interminabile sequela di ritardi che mettano nuovamente a rischio l’opera.

Se si sceglie di realizzare il Ponte, chiediamo che si decida realmente di realizzarlo e che si eviti in tutti i modi il rischio di un “pantano”, che rappresenterebbe la prospettiva peggiore tra le possibili.

Con specifico riferimento al testo del DDL ed ai componenti che le Regioni dovranno designare in seno al Consiglio di amministrazione (art. 1) si ritiene opportuno prevedere una modifica normativa finalizzata ad introdurre che tale scelta sia effettuata “previa intesa” con le rappresentanze regionali degli enti locali. Tale scelta si rende necessaria anche in considerazione dell’impatto che l’opera avrà sui comuni maggiormente interessati e delle funzioni che gli Enti locali esercitano sul proprio territorio.