



**MEMORIA UIL SULL'AUDIZIONE IN MERITO AL DISEGNO DI LEGGE C. 1067
RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LA REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO
STABILE TRA LA SICILIA E LA CALABRIA
PRESSO VIII COMMISSIONE (AMBIENTE, TERRITORI E LAVORI PUBBLICI) E IX
COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNCAZIONI)
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
14 APRILE 2023**

Egregi Onorevoli,

prima di tutto, la UIL vuole ringraziare Codesta Commissione per aver convocato i rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali per questa audizione che ci permette di esprimere le nostre considerazioni su un dibattito che nel nostro Paese va avanti da anni relativo alla realizzazione del Ponte di collegamento tra la Sicilia e la Calabria.

Precisiamo che non possiamo che essere favorevoli alla realizzazione di un'infrastruttura che sia utile per l'Italia e per la sua crescita economica, ma riteniamo che sia necessaria una seria e puntuale comparazione della fattibilità tecnica, economico-finanziaria, sociale e ambientale della stessa, che evidenzi le ricadute sulle componenti ambientali, paesaggistiche, territoriali e urbanistiche, nonché sull'occupazione.

È bene tener presente che l'opera si inserisce in un'area del nostro Paese che è caratterizzata già da una carenza infrastrutturale, la cui realizzazione rappresenterebbe una leva di sviluppo economico sia per il turismo che per il contesto produttivo qualora diventi la cerniera di un processo di infrastrutturazione del Mezzogiorno che fino ad oggi non c'è stato.

La funzionalità del Ponte sullo stretto va considerata all'interno del Corridoio Scandinavo mediterraneo. Un'opera quindi importante che non può essere isolata, ma deve essere collegata attraverso adeguate infrastrutture con la linea ferroviaria dell'alta velocità e con la linea autostradale, in particolare per quanto riguarda la Calabria che la Sicilia, dove si registra al momento una totale assenza di collegamenti veloci.

Quello scandinavo mediterraneo è considerato uno dei corridoi prioritari nella strategia europea TEN-T (Trans European Network-Transport), che mira a sviluppare un'ampia rete europea dei trasporti (stradali, ferroviari, navali, portuali, aeroportuali) con l'obiettivo di collegare i territori, rimuovere i "colli di bottiglia" ed eliminare le barriere tecniche al transito di persone e merci attraverso la costruzione di nuove infrastrutture e la modernizzazione di quelle già esistenti, l'innovazione digitale, l'adozione di standard comuni. È il più lungo della rete TEN-T e collega la Finlandia con Malta, attraversando da nord a sud il territorio italiano. Lungo la sua rotta nel nostro

Paese passa infatti per Verona, Bologna, Ancona, La Spezia, Livorno, Firenze, Roma, Napoli, Foggia, Bari, Taranto, Catania, Palermo.

I volumi complessivi di merci totali trasportate lungo il corridoio, dai dati ScanMed RFC risultano essere pari a circa 70 milioni di tonnellate con una crescita prevista del 25% in 10 anni. Il “loading share” Italiano è del 23%, secondo solo a quello Tedesco (48%) e seguito da quello Austriaco (18%).

La centralità di questo corridoio considerato un cruciale asse nord-sud per l'economia, dimostra l'importanza strategica dell'area dello Stretto di Messina e del suo valore socio-economico. Per questo motivo l'attraversamento stabile dello Stretto, sviluppato prevedendo sia infrastrutture ferroviarie che viarie, può rappresentare un progetto utile, inserito in un piano di sviluppo infrastrutturale più ampio del sud del Paese. Fondamentale però è evitare gli errori del passato che hanno portato al blocco del progetto con perdite economiche ingenti per il nostro Paese.

Esso, quindi, non deve in alcun modo gravare sul resto dello sviluppo infrastrutturale delle due regioni, per le quali sono state stanziare risorse per la viabilità ferroviaria e stradale. Solo così eviteremo l'effetto cattedrale nel deserto.

A tal fine occorre capire quante siano le risorse necessarie e le relative modalità di finanziamento.

Riteniamo inoltre che vadano fugati tutti i dubbi espressi da più parti, non ultimo dal Gruppo di Lavoro presso il Ministero dei Trasporti con il precedente governo, inerente la c.d. campata unica. Non comprendiamo le ragioni per cui si è scelto di intraprendere tale progetto rispetto a quello a più campate, dal momento che le criticità tecniche relative a quest'ultimo sembrerebbero superate.

Non è pleonastico ricordare che si tratta di un'opera dagli elevatissimi costi ambientali, sociali ed economico-finanziari, che ricade, tra l'altro, in aree a rischio sismico (secondo la Classificazione sismica aggiornata al novembre 2020, del Dipartimento della Protezione Civile) e in un contesto di elevata sensibilità ambientale e di grande pregio naturalistico e paesaggistico, situata in un'area che presenta una delle più alte concentrazioni di biodiversità nella nostra Penisola.

Risultano peraltro determinanti le criticità geologiche e tettoniche e va pure tenuto a mente che tutta l'area dello Stretto di Messina è sostanzialmente ricompresa in due importanti Zone di Protezione Speciale – ZPS (sul lato calabrese, la ZPS della Costa Viola e, su quello siciliano, la ZPS dei Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antenna a Mare e area marina dello Stretto) e caratterizzata da un sistema di ben 11 ZSC (Zone Speciali di Conservazione), ai sensi della Direttiva Habitat.

Occorre altresì tener presente che la realizzazione del Ponte avverrà con l'applicazione del Nuovo Codice appalti che entrerà in vigore a luglio 2023. Abbiamo già sottolineato fino ad oggi le nostre preoccupazioni e criticità sul nuovo testo a partire dall'introduzione a largo spettro della possibilità di ricorrere al massimo ribasso per ottenere un appalto, soprattutto elevando a 500.000 il limite dell'affidamento diretto ed a 5,3 mln di euro quello per affidamenti senza bando di gara, che di fatto diventa una regola e non più una deroga, dalla possibilità di ricorrere al subappalto senza limiti che ostacola un corretto controllo lungo tutta la filiera delle imprese partecipanti ad un unico appalto, passando per la totale apertura dell'affidamento delle opere a Commissari straordinari, fino alla minimizzazione del ricorso all'Offerta Economicamente Più Vantaggiosa (OEPV), avallando l'utilizzo dell'appalto integrato e del ricorso alle varianti in corso d'opera. Tutto questo rischia di dare il via libera alle infiltrazioni criminali, ad una crescita dell'illegalità e all'abuso di risorse pubbliche ottenute in modo fraudolento. Per questo abbiamo intrapreso un percorso di

mobilitazione contro la riforma degli appalti pubblici e questa è un'ulteriore occasione per manifestare la nostra contrarietà.

In questi anni tutti i Governi che si sono susseguiti hanno manifestato interesse nel voler realizzare l'opera che tuttavia non ha mai portato ad una reale concretizzazione; questa accelerazione dell'attuale Governo a nostro parere deve avvenire nella certezza che ci siano tutti gli elementi utili per realizzarla, garantendo contemporaneamente il compimento delle opere previste dal Pnrr e dal Piano Industriale di Rfi. Non possiamo permetterci in questa fase attuale di disperdere ulteriori risorse e tempo.