



Touring Club Italiano

**Nota per l'audizione C. 1067 del Touring Club Italiano
Commissioni riunite VIII e IX della Camera dei deputati
Venerdì 14 aprile 2023 ore 12**

- **Il Touring Club Italiano è stato fondato da un gruppo di persone innamorate dell'innovazione e della modernità.** Luigi Vittorio Bertarelli, di fronte all'Italia unificata da pochi anni, pensava alla bicicletta come al mezzo ideale per conoscere il Paese. In sella a una bicicletta percorse, tra i tanti territori che esplorò, anche tutta la Calabria mappandone le strade a beneficio degli italiani. Nella scia dei suoi fondatori il Tci è sempre stato modernista e, contemporaneamente, attento a quella che oggi chiamiamo sostenibilità: **abbiamo promosso la prima legge sul paesaggio nel 1922** (patrimonio paesistico si diceva allora) **e la prima autostrada italiana nel 1924; inventato la settimana bianca e la segnaletica stradale e turistica** e, fin dal 1931 con la prima guida enogastronomica, **ricosciuto al settore agroalimentare e alla ristorazione**, con straordinaria preveggenza, **il ruolo fondamentale di attrattore turistico**. Ancora, **ci siamo occupati per primi dell'entroterra e dei borghi quando ancora si chiamavano "Italia minore" e nessuno pensava al turismo lento** (il nostro modello di certificazione che qualifica con la Bandiera arancione i borghi più attrattivi compie oggi 25 anni). La nostra missione ci affida il compito di "prenderci cura dell'Italia come bene comune per renderla più conosciuta, attrattiva, competitiva e accogliente". Vogliamo sottolineare "competitiva" perché significa che **il Touring è da sempre molto attento alle opportunità di crescita economica e alla valorizzazione delle eccellenze dei territori**. Chiudiamo osservando che l'altro aggettivo – "accogliente" – dice che siamo contro i muri e che vogliamo costruire ponti
- Questa premessa per chiarire, a chi non conosce il Touring Club Italiano e la sua storia, che **la nostra associazione è tutto fuorché conservatrice e ostile alla modernità**: non è per pregiudizio ideologico dunque che il nostro parere sul Ponte è negativo
- **Il Touring Club Italiano ribadisce la sua opposizione al progetto**, già espressa in una lettera inviata nel 2021, insieme ad altre associazioni ambientaliste, al presidente del Consiglio Draghi, agli allora ministri per la Transizione ecologica Cingolani e a delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Giovannini **per ragioni ambientali, tecniche, economiche e di priorità degli investimenti del Paese. Il giudizio negativo è espresso anche dal corpo consolare del Tci e dai Club di Territorio di Calabria e Sicilia che hanno forti perplessità riguardo alla realizzabilità e all'impatto del progetto temendo che si dia vita all'ennesima cattedrale nel deserto**
- In particolare, Touring Club Italiano osserva che:
 - **Non sono approfondite le conseguenze ambientali** della realizzazione del progetto di collegamento stabile localizzato in un contesto eccezionale di grande pregio naturalistico e paesaggistico. Siamo infatti in una delle aree a più alta biodiversità del Mediterraneo, dove

sono localizzati ben 12 siti delle Rete Natura 2000, tutelati dall'Europa, ai sensi delle Direttive Habitat e Uccelli

- **I numeri sul possibile traffico generato dal collegamento stabile sono bassi.** Tali dati infatti vanno messi in relazione alle attività, alle dinamiche territoriali, al PIL, ai livelli occupazionali, alla disponibilità a pagare: sulla base delle esperienze mondiali, non sembra plausibile che si registreranno mai flussi che possano giustificare i costi per la realizzazione del Ponte. Inoltre, tali dati non sono destinati ad aumentare perché l'attraversamento stabile non sarà supportato in Calabria e in Sicilia da una vera e propria alta velocità ferroviaria, con caratteristiche equiparabili a quelle del Centro-Nord Italia, in grado di ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza
- Non va, però, certamente lasciata invariata la situazione attuale. **Siamo convinti che occorra investire prioritariamente per il miglioramento complessivo delle infrastrutture per la mobilità di Calabria e Sicilia:** da quelle ferroviarie ai servizi di traghettamento esistenti anche tramite interventi sul sistema infrastrutturale e logistico, con nuove tecnologie per favorire l'instradamento dei treni, l'accessibilità degli autoveicoli, i servizi metropolitani per le relazioni quotidiane dei collegamenti tra Calabria e Sicilia. Soluzioni di questo genere potrebbero risolvere efficacemente le relazioni tra le due sponde
- Già la relazione del MIMS del 2021 riteneva la **soluzione del ponte sospeso ad unica campata molto complessa e rischiosa** (gli approfondimenti tecnici ed economico-finanziari sul progetto definitivo richiesti dal Governo Monti a Eurolink nel 2013 non arrivarono mai lasciando irrisolti numerosi problemi e senza superare la VIA sul progetto) suggerendo di puntare sulla soluzione di Ponte a più campate con le pile in alveo nello Stretto di cui però la stessa relazione scrive che è tutta da studiare (senza considerare una lunga lista di quesiti che rimandano a studi di fattibilità successivi per approfondire diversi aspetti: soluzioni tecniche, aggiornamento dati di traffico, normativa tecnica, rischio sismico, impatti ambientali, meteomarinari, geologici, costi e pedaggi)
- La stessa relazione (p. 123) mette in evidenza che **i risparmi di tempo sulle lunghe tratte generate dal Ponte, rispetto al miglioramento del traghettamento, non sono così evidenti** e soprattutto non sono tali da essere competitive con il trasporto aereo. Ad esempio in treno da Roma Termini a Messina adesso si impiegano 8 ore, con il miglioramento del traghettamento si arriverebbe a 5,16 ore, con il Ponte si arriva a 4,30 ore, con Alta Velocità SA-RC si arriva a 4,05 ore. Per Catania proporzione analoga. Per Palermo da Roma si arriva a 6,39 ore con tutti gli interventi previsti
- **Per quanto riguarda il trasporto merci, si vuole ridurre il traffico via mare per aumentare l'uso dell'attraversamento stabile senza specificare se con il trasporto ferroviario o stradale.** È un vero punto critico del progetto perché **la prospettiva generale deve essere invece il potenziamento del trasporto marittimo** per intercettare sia i traffici mondiali sia quelli nord-sud del Paese, ovviamente con carburanti ed innovazioni da applicare per la decarbonizzazione anche nel trasporto via mare. Si tratta di un orientamento tra l'altro condiviso, per quanto riguarda il trasporto passeggeri, anche dal ministro del Turismo Santanchè che ha recentemente affermato la necessità di rafforzare i collegamenti marittimi tra le destinazioni

- **Costi elevatissimi di cui non c'è ancora certezza.** Il progetto a unica campata già nel 2010 aveva un costo stimato tra i 7,5 e i 9 miliardi di euro (oggi 13,5 miliardi da allegato DEF 2023), che non comprendeva l'aumento derivato dalle 35 prescrizioni di carattere tecnico e ambientale allora richieste nel parere di Valutazione di Impatto Ambientale e dal CIPE. Le modifiche erano sostanziali e, in alcuni casi, di una complessità senza precedenti per un'opera di queste dimensioni, da realizzare in un'area molto sensibile dal punto di vista del rischio sismico e idrogeologico. Il progetto del Ponte sospeso a unica campata, quindi, non ha mai avuto il via libera definitivo per la realizzazione ed è facile prevedere che una complessità analoga avrebbe il progetto di Ponte sospeso a più campate, suggerito nella relazione del MIMS del 2021 ma di cui non esiste nemmeno uno studio di fattibilità
- Sempre la Relazione del MIMS fa poi chiarezza sull'**impossibilità che il Ponte si ripaghi con il project financing e/o un canone di disponibilità da parte di RFI e ANAS** (la famosa tassa sul ponte come era stata definita). Ritiene che debba essere realizzato in modo esplicito con risorse pubbliche nazionali e magari europee. Ricordiamo che, pur facendo parte delle reti TEN-T del corridoio Berlino-Palermo ferroviario, la Commissione Europea ha finora escluso la possibilità di contribuire alla realizzazione del Ponte sullo Stretto, perché concentra le proprie risorse sui collegamenti tra Paesi europei e di valico. È però di queste ore la notizia che la commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo ha approvato la sua posizione negoziale sulla revisione del regolamento sulle Reti transeuropee dei trasporti (Ten-T): tra i corridoi prioritari è stato aggiunto il collegamento Villa San Giovanni-Messina. Se la cosa sarà confermata dal voto in plenaria dell'Europarlamento e poi dal Consiglio Ue, la Commissione europea potrà chiedere tra qualche anno al governo italiano di sottoporle i progetti previsti da realizzare sul territorio nazionale entro il 2030. A quel punto l'Italia potrà chiedere anche dei finanziamenti europei per il Ponte che riguarderà comunque il prossimo bilancio pluriennale dell'Ue a partire dal 2028
- Se si dovesse infine ritenere che l'attraversamento stabile dello Stretto sia una soluzione percorribile **occorre procedere mediante gara europea per la selezione con chiari parametri di trasparenza e indipendenza** per evitare ogni tipo di conflitto di interessi.

In conclusione, altri sono gli interventi utili al Sud Italia e alle relazioni tra Calabria e Sicilia secondo il Touring Club Italiano. Si deve puntare a migliorare infrastrutture e logistica, in particolare le reti ferroviarie (velocizzazione della ferrovia Salerno-Reggio Calabria), stradali, portuali, aeroportuali e i collegamenti marittimi per il trasporto di merci e persone del nostro Meridione, favorendo l'intermodalità tra i diversi vettori a cominciare dall'area dello Stretto.

Franco Iseppi
Presidente TCI