



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA

*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  
(AC. 1067 Governo)*

*CAMERA DEI DEPUTATI  
VIII Commissione (Ambiente, Territorio e Lavori pubblici)  
IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)*

*14 aprile 2023*

In linea generale, abbiamo appreso con grande soddisfazione il via libera che il decreto intende assicurare alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, nell'ambito di una più ampia strategia per l'accessibilità e la competitività del Paese e dei suoi territori.

Integrando la prevista nuova linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria, che collegherà anche lo strategico porto di Gioia Tauro, e gli interventi per la velocizzazione dei collegamenti in Sicilia, si completerà, così, il disegno del Corridoio Prioritario 1 Berlino Palermo-ora divenuto Helsinki-La Valletta-nato ad inizio degli anni 2000 nell'ambito del progetto della Rete di Trasporto Europea TEN-T grazie alla visione dei Commissari Europei Karel Van Miert e Loyola De Palacio.

Un disegno che complessivamente migliorerà l'accessibilità e la competitività del Mezzogiorno e del Paese, creando nuove opportunità di crescita e sviluppo.

Ricordiamo, a riguardo, le significative stime dei costi dell'insularità realizzate dalla Regione Siciliana. Con un deficit in termini di accessibilità nell'ordine del 60% rispetto alla media nazionale e superiore al 30% rispetto alla macroregione di confronto del Sud (il Mezzogiorno continentale), la stima degli impatti sul Prodotto Interno regionale è stata del 6,8%. In altri termini, se si allineassero i costi del trasporto a quelli medi del Mezzogiorno continentale, secondo la Regione, la Sicilia potrebbe conseguire un incremento complessivo del PIL del 6,8%, quantificabile in oltre 6 MLD di euro/anno.

Entrano in gioco, quindi, i temi della reale continuità territoriale e delle cosiddette "economie di accessibilità" ovvero dei vantaggi competitivi legati ad un più rapido e agevole accesso ai mercati di riferimento.

In Italia le abbiamo sperimentate direttamente attraverso la più grande innovazione nel settore della mobilità degli ultimi anni: l'alta velocità ferroviaria.

L'attivazione dei servizi ad alta velocità, modificando drasticamente i tempi di percorrenza dei collegamenti tra le città servite, ha cambiato le scelte insediative e i comportamenti di persone e imprese.

La denominazione di Metropolitana d'Italia è stata assolutamente azzeccata, per rappresentare le "economie di accessibilità" che il sistema ad alta velocità ha generato nel Paese.

E' stato calcolato che le città servite in Italia da questi collegamenti ad Alta Velocità hanno registrato in 10 anni dinamiche di crescita del Prodotto Interno Lordo superiori di ben 7 punti percentuali rispetto alle città non servite.

Ebbene, in tema di economie di accessibilità, si stima che la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, unitamente alla nuova ferrovia ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria e alla velocizzazione dei collegamenti ferroviari sull'isola, consentirà sostanzialmente di dimezzare i tempi di percorrenza della tratta Roma-Palermo, con un risparmio nell'ordine di 5 ore.

Per riuscire a cogliere pienamente e a diffondere nel territorio i benefici di queste economie di accessibilità, è però cruciale l'integrazione delle grandi infrastrutture con le reti di trasporto più capillari. Tale circostanza è particolarmente evidente in Sicilia, dove, a fronte delle forti criticità nei collegamenti interni, resta, quindi, ferma l'esigenza di portare compiutamente avanti il necessario ammodernamento delle reti stradali e ferroviarie della Regione.

Con la realizzazione del Ponte sullo Stretto, diventerà più solida la proiezione verso Sud della rete dei trasporti europea TEN-T, all'interno del bacino del Mediterraneo. Si tratta di una grande opportunità per l'intero sistema logistico nazionale. Il Mediterraneo, infatti, pur rappresentando soltanto l'1% della superficie globale dei mari e degli oceani, ospita il 22% dei traffici marittimi. Una concentrazione di trasporti e ricchezze, che per essere meglio intercettata, richiede sistemi di trasporto efficienti e ben integrati, come quelli che la completa realizzazione del corridoio 1 punta a realizzare.

Occorre evidenziare, inoltre, che le infrastrutture di trasporto non soltanto svolgono una funzione strumentale essenziale anche per le attività turistiche, ma possono esse stesse essere, quando ben realizzate, degli attrattori turistici.

Non occorre scomodare note buone pratiche internazionali, ma basta richiamare, ad esempio, le bellissime stazioni della metropolitana di Napoli, universalmente apprezzate.

La tecnica, d'altra parte, fornisce tutti gli strumenti per riuscire a conseguire la sostenibilità in tutte le sue dimensioni: quella ambientale, quella economica e quella sociale.

Quanto all'articolato, bene, quindi, la revisione della Governance della Società Stretto di Messina e la chiara qualificazione di quest'ultima come società in house della pubblica Amministrazione, nonché la previsione della possibilità di nomina di un Commissario straordinario per assicurare un rapido avanzamento dei lavori.

Rispetto a quanto previsto dall'art. 3 del decreto in tema di programmazione e progettazione dell'opera, ci preme evidenziare che tra gli elementi da considerare nell'ambito degli adeguamenti da apportare al progetto definitivo dell'opera ci possa essere anche la previsione di un'adeguata altezza dell'impalcato per assicurare il libero passaggio al di sotto di esso delle più grandi navi cargo e da crociera, in servizio attualmente e prevedibilmente nel futuro in tale strategico braccio di mare.

Con tale accortezza, il Ponte sullo Stretto di Messina assolverà al meglio alla sua naturale funzione di infrastruttura di supporto dell'intero sistema logistico nazionale ed europeo, senza arrecare alcun inopportuno danno ai porti del nostro Mezzogiorno.

Da non sottovalutare, infine, i benefici dell'auspicabile superamento di tutte le incertezze e i contenziosi connessi al precedente fermo posto all'avanzata del progetto.

Ci sia consentita, infine, un'ultima considerazione.

Il completamento a sud del Corridoio Prioritario europeo 1 Helsinki-La Valletta, rende ancora più urgente una soluzione comune europea al tema delle criticità di attraversamento dei

valichi alpini, che superi decisioni adottate unilateralmente da singoli Stati, come i divieti introdotti dall'Austria lungo l'asse del Brennero, parte del medesimo Corridoio 1, che tanto penalizzano il nostro tessuto economico.