



# **CAMERA DEI DEPUTATI**

## **Commissioni riunite VIII Ambiente IX Trasporti**

### **Documento di osservazioni**

**Audizioni nell'ambito dell'esame in sede referente del disegno di legge di conversione del decreto n. 35 del 2023, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (C. 1067 Governo)**

Roma, 14 aprile 2023

*Signor Presidente, Onorevoli Commissari,*

*Vi ringraziamo per l'opportunità offerta a Confesercenti di fornire il proprio contributo in merito al disegno di legge volto alla conversione del decreto n. 35 del 2023, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, a collegamento stabile tra la regione Sicilia e la regione Calabria.*

La Confesercenti è una delle principali associazioni imprenditoriali del Paese che rappresenta più di 350mila micro, piccole e medie imprese attive nel settore del commercio, del turismo, dei servizi e dell'artigianato. Ricordare *chi siamo* in questa sede, ci pare possa rendere quasi scontata la nostra posizione sulla questione per la quale oggi veniamo chiamati ad esprimere le nostre osservazioni: siamo senz'altro favorevoli alla costruzione del Ponte tra Messina e Reggio Calabria. E per motivazioni diverse -e tutte importanti.

Indubbiamente lo Stretto di Messina rappresenta una porta di restringimento, un vero e proprio collo di bottiglia che separa "l'Italia" dalla sua regione più grande, la Sicilia. Ogni anno lo Stretto di Messina è attraversato da 100 mila corse di traghetti e ogni anno transitano, su questi traghetti, circa 11 milioni di passeggeri e 5 milioni di tonnellate di merci (*fonte: Sole24ore*). A nostro avviso, basterebbero questi dati a sostenere la convinzione che la realizzazione del Ponte non sia solo cosa positiva, ma anche necessaria. Peraltro, mediamente, lo Stretto di Messina si attraversa in circa due ore di tempo, per quanto riguarda i mezzi gommati; tempistica che aumenta in maniera smisurata per quanto riguarda il traffico ferroviario. E proprio con riferimento alla rete ferroviaria, senza il Ponte non c'è la possibilità di avviare l'alta velocità.

La Sicilia vive una condizione di insularità importante con un impatto negativo sul Pil regionale di circa 6 miliardi e mezzo di euro (quasi il corrispondente di valore della realizzazione di un Ponte sullo Stretto ogni anno). La realizzazione del Ponte sullo Stretto potrebbe diminuire gli effetti negativi legati a questa condizione di insularità: a titolo esemplificativo, la Federazione Italiana Gioco Calcio, nel redigere il dossier nel quale, tra altro, ha inserito l'elenco degli stadi che l'Italia può mettere a disposizione per la candidatura ai prossimi europei, ha eliminato la regione Sicilia, lasciando -come isola- la sola regione Sardegna. Questo perché non sarebbe stato accettabile inserire due regioni non collegate in modo efficace al territorio peninsulare italiano.

La caratteristica dell'insularità ha quindi un forte impatto -non positivo-, non solo in termini di effetti economici, ma anche in termini di effetti sociali. Dal punto di vista occupazionale, la realizzazione del Ponte sullo Stretto determinerebbe la creazione di almeno 100.000 posti di lavoro -considerata tutta la filiera legata alla realizzazione del Ponte stesso- e, terminati i lavori, i posti lavoro che a regime si verrebbero a determinare sarebbero certamente superiori rispetto a quelli che si perderebbero in seguito al ridimensionamento del traffico legato ai traghetti.

Il dibattito sui pro e contro della realizzazione del Ponte dura da anni ormai e molto spesso -i fautori del no- hanno chiamato in causa anche l'eventuale impatto ambientale che ne conseguirebbe: a nostro avviso, l'impatto ambientale che avremmo eliminando il via vai dei traghetti (come si è ricordato sopra, si tratta di oltre 100.000 corse all'anno) o almeno la maggior parte dei suoi effetti negativi sull'ambiente, non verrebbero certamente superati da quelli dovuti alla realizzazione del Ponte.

Non possiamo tralasciare la grande importanza che la realizzazione di questa opera avrebbe sul Turismo: il Ponte, oltre a semplificare i collegamenti per tutti i turisti che vengono in Italia per visitare le bellezze culturali e naturali della Sicilia, verrebbe a costituire esso stesso un vero e proprio richiamo turistico. Un Ponte di quella portata, infatti, sarebbe certamente una infrastruttura unica nel suo genere, uno tra i ponti più lunghi ed unica campata mai realizzato. Un'occasione, tra l'altro, per ricordare al mondo quanto l'Italia sia talentuosa anche dal punto di vista dell'ingegneria e della creatività.

Da ultimo, ricordiamo che con il PNRR l'unico intervento di infrastrutture previsto in Sicilia riguarda ad oggi la sola rete ferroviaria ed è previsto per la tratta Palermo Messina, con un progetto non di alta velocità ma di semplice ammodernamento della rete. Non è abbastanza, serve molto di più. Si costruisca finalmente un collegamento vero, stabile, poi ci sarà senz'altro tanto altro da fare (l'ammodernamento degli hub di arrivo e di partenza, l'adeguamento delle reti ferroviarie dell'intero territorio isolano), ma sarebbe comunque, da sola, una partenza capace di dare un vero impulso all'economia, a partire dal recupero di quei 6 miliardi e mezzo di Pil che, come ricordato sopra, la Sicilia perde ogni anno a causa del mancato o difficile collegamento con la Penisola.

Concludendo, siamo convinti che un'opera come la realizzazione del Ponte sullo Stretto costituirebbe un segnale di fiducia e di speranza non solo per il popolo siciliano, ma per l'intero Paese: un collegamento tra Sicilia, Italia ed Europa tutta.