

Audizione

Commissioni riunite VIII e IX della Camera dei deputati

Giovedì 13 aprile 2023 ore 17

Disegno di legge C. 1067

**Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile
tra la Sicilia e la Calabria**

Illustri Presidenti, Onorevoli Deputati,

Ringrazio per l'invito all'audizione odierna che ci offre la possibilità di esprimere il nostro punto di vista sul disegno di legge per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

La nostra Associazione, ANITA, aderisce a Confindustria e rappresenta 1.700 imprese leader nel settore di autotrasporto merci e logistica, particolarmente attive nel trasporto combinato e intermodale, che operano a livello nazionale ed internazionale.

Aziende che costituiscono le realtà imprenditoriali più solide del settore, che si caratterizzano per maggiori dimensioni in ordine a fatturato, investimenti e valore aggiunto, con 90.000 occupati e un parco mezzi di 75.000 veicoli, generano i due terzi dell'intero volume di traffico delle merci trasportate su strada.

Come Anita, siamo favorevoli alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, un'opera di collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria che rappresenta un necessario rafforzamento infrastrutturale per ridurre le diseguaglianze esistenti con il resto della penisola e dell'Europa in generale. Essa favorirebbe quel processo di coesione economica e sociale che resta, in queste parti del territorio, ancora da completare.

Parliamo di due regioni collocate all'estremo sud dell'Italia e dell'Europa, lontane dal baricentro economico e demografico dell'unione Europea, che registrano un basso livello di sviluppo, con un Pil pro-capite inferiore al 75% della media comunitaria.

Ampio è il divario con il resto della penisola.

Le due regioni producono meno del 7% del Pil italiano, e dal punto di vista demografico, ospitano poco più dell'11% della popolazione e registrano un trend negativo in termini di popolazione residente.

La distanza geografica, già naturalmente penalizzante, risulta altresì amplificata, per la scarsa qualità dei collegamenti che comportano, a parità di distanze, tempi di viaggio e costi superiori, rispetto a quelli che si affrontano nell'Italia del Centro-Nord.

E' inoltre aumentata la differenza di accessibilità del trasporto ferroviario di lunga percorrenza, dovuto alla messa in esercizio del sistema di Alta Velocità nel 2009, di cui le due regioni non hanno sostanzialmente beneficiato.

Divario di accessibilità, solo parzialmente compensato per i viaggiatori dallo sviluppo dei collegamenti aerei low-cost, la cui crescita rimane inferiore a quella di Campania e Puglia, con prezzi comunque di gran lunga superiori.

Entrando nel merito della realizzazione del Ponte, riteniamo si tratti di un'opera di preminente interesse nazionale poiché incardinata nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (Helsinki – Palermo), parte integrante della rete transeuropea di trasporto e pertanto amplificatore di utilità complessiva degli investimenti già fatti ed in corso di realizzazione del sistema di mobilità interessato.

Il Ponte sullo Stretto di Messina consentirebbe di **realizzare una rete di collegamenti stradali e ferroviari interni al Mezzogiorno per aumentare la connettività interregionale**, incrementando il mercato interno alla macroregione con rilevanti potenzialità di sviluppo di questa parte del Paese.

Tra gli altri vantaggi, evidenziamo la maggiore integrazione che si raggiungerebbe tra le due **città metropolitane di Reggio Calabria e Messina**, che già oggi esprimono circa il 30% della domanda di attraversamento dello Stretto.

Un collegamento stabile integrato con i principali assi viari e le diverse modalità di trasporto merci e passeggeri, più efficienti grazie a delle migliori connessioni infrastrutturali, potrebbe rappresentare un valore aggiunto nella strategia di affermare l'Italia come piattaforma logistica del Mediterraneo, snodo degli scambi commerciali mondiali.

La sola realizzazione del Ponte sullo stretto non risolverà le carenze infrastrutturali del territorio. Insieme ad esso va creato un sistema viario efficiente, soprattutto in Sicilia, attraverso i seguenti interventi:

- Pieno ripristino funzionale dell'Autostrada Messina – Palermo
- Pieno ripristino funzionale dell'Autostrada Catania – Palermo
- Realizzazione dell'Autostrada Catania – Ragusa

- Realizzazione della Nuova Tangenziale di Catania
- Realizzazione della Tangenziale Pedemontana di Palermo

Contestualmente va implementata l'alta velocità passeggeri, ad oggi prevista fino a Reggio, per offrire un tragitto da Roma a Catania in 3,5 ore (oggi la distanza da Roma a Milano è coperta in circa 3 ore), e da Roma a Palermo in 4,5 ore.

Con particolare riferimento al trasporto ferroviario delle merci, per completare e massimizzare l'investimento per il Ponte sullo stretto, occorre:

- Prevedere la circolazione di treni merci più lunghi, almeno secondo gli standard europei, tenendo a mente che già cominciano a circolare in Francia e Germania treni lunghi 1.500 metri;
- Adeguare i profili di altezza delle gallerie per poter trasportare unità di carico P400/PC80 su tutto il corridoio Scandinavo Mediterraneo, dalla Sicilia fino al nord Europa (cosa oggi non possibile; intervento che potrebbe già essere programmato, con un investimento non eccessivo, nell'attesa della costruzione del ponte).
- Integrare l'opera al potenziamento del sistema portuale della Sicilia orientale, con adeguamento dei fondali del porto di Augusta e immediata realizzazione del collegamento ferroviario programmato, per poter intercettare flussi che attraversano il mediterraneo e che potrebbero dalla Sicilia raggiungere il nord dell'Italia e dell'Europa, facendo risparmiare *transit time* rispetto al trasporto terrestre e costi di ammortamento delle navi madri portacontainer;
- Pianificare un costo di attraversamento dello Stretto inferiore e più sostenibile rispetto all'attuale, che risulta essere parecchio oneroso.