



CONSIDERAZIONI AL DISEGNO DI LEGGE presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Conversione in legge del decreto legge 31 marzo 2023 n. 35 recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile fra Sicilia e Calabria.

Con il Decreto Legge 35/2023 viene riavviato l'iter realizzativo dell'opera nelle procedure, nei rapporti contrattuali, nella progettazione e nelle disposizioni concessorie.

Le relazioni che accompagnano il decreto sono più che altro finalizzate al ripristino normativo delle vecchie disposizioni ma non espongono, se non in modo precario, i termini dell'attuale mobilità fra la Calabria e la Sicilia, degli attuali costi e tempi di attraversamento, e di come tali condizioni potrebbero trasformarsi alla presenza del "Ponte sullo Stretto".

Attualmente, come a tutti noto, il tratto di mare che separa Reggio Calabria da Messina è percorso da traghetti che trasportano persone e merci da una parte all'altra. La cadenza di tali traghetti, di proprietà di diverse compagnie marittime, è di circa 30 minuti in orari diurni.

Per quanto riguarda i veicoli industriali, in considerazione del fatto che nel "tuttostrada" non vi sono alternative all'utilizzo del traghetto, è importante sottolineare che per eseguire le procedure di imbarco e per completare l'attraversamento occorrono mediamente dalle due alle tre ore soprattutto nella cosiddetta alta stagione in cui l'attrazione turistica che la Sicilia esercita nei periodi estivi provoca code e rallentamenti.

I costi di attraversamento per quanto riguarda i veicoli commerciali e industriali, per recarsi da un lato all'altro dello Stretto va dai circa 50,00€, solo andata, richiesti per

un furgone non finestrato ai 160,00€ circa, solo andata, per un camion di grandi dimensioni (19.00 MTL), ai 750,00€ circa, solo andata, per un automezzo ADR (trasporto merci pericolose) con 19 colli. Tali costi risultano onerosi e ricadono ovviamente sul costo di produzione dei servizi di trasporto e complessivamente sui costi della merce stessa.

Anche le attese di attraversamento, per l'impresa di autotrasporto, rappresentano un costo, l'attesa del mezzo pesante e del suo conducente, senza considerare il consumo del carburante, producono una perdita di circa 50/60 euro/ora.

L'attesa, oltre a non essere produttiva, genera stress al conducente il quale, soprattutto nei periodi estivi, in cui nell'isola esiste un problema di continuità nell'approvvigionamento del food, con la congestione stradale è soggetto a complessità e fatiche che rischiano di riflettersi negativamente sulla sicurezza stradale. Teniamo conto che lo stress è uno degli elementi che porta ad un problema serio quale l'apnea.

La somma delle due variabili costi + tempo legata ai trasporti comporta, come risultato, un aggravio ai danni dell'economia siciliana. È chiaro, infatti, quanto il sistema non sia conveniente: laddove i tempi si allungano ed i prezzi si alzano, il costo del prodotto finale risulta conseguentemente maggiore. Per le imprese è dunque poco allettante produrre o commerciare in territorio siciliano, dovendo trasportare la merce per un tratto di strada così periglioso. Conseguentemente l'economia siciliana, seppur attiva, si mantiene nel perimetro delineato dai propri confini ed è caratterizzata sì da prodotti di eccellenza ma sviluppati e commerciati da aziende di nicchia e che rimangono sempre tali.

Il monopolio dei traghetti sullo Stretto di Messina comporta una ulteriore problematica legata ad aumenti unilaterali dei prezzi: laddove non vi è concorrenza e non vi sono alternative sui trasporti è possibile, ed accade, che i prezzi del trasporto fluttuino ed aumentino con regolarità, dando il colpo di grazia ad una situazione già di per sé piuttosto complessa.

È nel quadro appena descritto che si inserisce la volontà di costruire il Ponte sullo Stretto di Messina, opera assai discussa e a volte osteggiata, ma vista decisamente con favore da parte di PMIA Autostrada UNILAVORO che mi onoro di rappresentare anche in questa sede.

I vantaggi che presenta un'opera di questo genere sono decisamente evidenti e riteniamo che comportino conseguenze vantaggiose a catena sull'economia di un

territorio fin troppo spesso lasciato a se stesso ma che merita, piuttosto, una decisa e sensibile valorizzazione.

Nel frattempo occorre però intervenire, a nostro giudizio, nel quadro d'insieme della Sicilia tenendo conto in particolare:

1. Delle limitazioni territoriali di carattere infrastrutturale che devono essere affrontate e risolte mediante una programmazione concretizzabile;
2. Della "continuità territoriale" mediante un'operazione di verifica di tutti i collegamenti marittimi, da e per la Sicilia;
3. La modifica strutturale del contributo "marebonus" per dare continuità alle cd autostrade del mare.
4. che occorrerebbe garantire mediante una nuova reimpostazione del contributo "marebonus" il quale dovrà essere riconosciuto alle imprese di autotrasporto che decidono di evitare il "tutto e solo strada".

Sul primo punto è del tutto evidente che le precarie condizioni infrastrutturali all'interno dell'isola devono trovare soluzioni con arterie di viabilità complementare al transito urbano di Messina, con decisi interventi di sistemazione delle autostrade e dei collegamenti funzionali ai mercati ed al sistema portuale siciliano.

Sul secondo punto evidenziamo come sia necessario rendere trasparenti le condizioni economiche adottate dalle compagnie marittime, nessuna esclusa, perché purtroppo abbiamo dovuto registrare che i diversi trattamenti economici praticati dagli armatori hanno condizionato la competizione fra imprese di autotrasporto e sebbene questa pratica non rappresenti, di per sé, un atto illegittimo riteniamo sia necessario compiere una operazione di trasparenza: tratta, costi, convenzioni attuate, spazi riservati in nave ecc...

La terza operazione è inerente l'incentivo denominato "marebonus" che dovrebbe essere rifinanziato ma, a nostro avviso, con una modifica sostanziale sulla procedura di erogazione premiando direttamente l'impresa di autotrasporto senza le intermediazioni da parte delle compagnie di navigazione.

Tra l'altro, sempre a nostro giudizio, occorrerebbe anche modificare il principio della premialità. Ad esempio la spedizione di semirimorchi vuoti da sud a nord non dovrebbe essere oggetto di incentivazione mentre invece il trasporto che merita il contributo per l'uso delle autostrade del mare è quello dell'agro alimentare. Il trasporto da sud a nord, detto "accompagnato" perché a bordo della nave sale tutto il complesso veicolare compreso l'autista, di prodotto agroalimentari rappresenta la sostanza dell'economia siciliana che merita di essere sostenuta. Auspichiamo che sul tema del "marebonus" ci sia finalmente una revisione utile e ragionevole.

D'altra parte, le autostrade del mare, all'indomani della realizzazione del "Ponte sullo stretto", resteranno all'ordine del giorno quale unica modalità di sistema intermodale per distanze, convenienze economiche e impatti ambientali. Non

crediamo infatti che la ferrovia, almeno nel breve o medio periodo, possa assorbire significative quote di traffico merci.

Per quanto concerne l'impatto complessivo della realizzazione del Ponte sullo stretto si ritiene che le conseguenze negative verrebbero ridimensionate: i tempi di percorrenza del tratto sarebbero più brevi, le code e i rallentamenti decisamente ridotti o annullati (potendo raggiungere un flusso continuo di mezzi invece di attendere un traghetto) con una conseguente diminuzione dello stress sugli autisti ed un miglioramento generale della sicurezza stradale. I prezzi, adesso soggetti a monopolio, verrebbero diminuiti per adeguarsi all'attraversamento di un semplice tratto di strada e non più uno stretto marittimo con la conseguenza che anche il costo finale della merce trasportata si ridurrebbe, rendendo più allettante la possibilità di fare impresa in Sicilia. Inoltre il solo fatto di non dover più attendere ore per poter attraversare lo Stretto, consentirebbe agli autisti di darsi il cambio, recuperando tempo prezioso ed accorciando i tempi di consegna della merce.

All'obiezione che il Ponte sullo Stretto taglierebbe i posti di lavoro nel settore dei trasporti marittimi rispondiamo quanto segue: l'indotto che ruoterà attorno ad un'opera siffatta sarà non solo maggiore rispetto al presente ma creerà diverse e nuove opportunità di lavoro. Anzitutto il Ponte dovrà essere costruito: conseguentemente ci sarà necessità di predisporre cantieri, trasportare il necessario per procedere alla costruzione e richiamare tutta la manodopera adatta allo scopo. Una volta costruito, ed occorrerà un lasso di tempo non breve, il Ponte dovrà essere messo nelle condizioni di funzionare al meglio e si renderanno necessari operai per la manutenzione periodica, tecnici, funzionari che si occupino della sicurezza e tutto il personale utile al corretto funzionamento del tratto ferroviario integrato. La facilità, inoltre, con la quale sarà possibile recarsi in Sicilia ne accrescerà l'appetibilità da un punto di vista turistico ed infrastrutturale, attirando persone ed investimenti. Ne discende che per quanti posti verranno eventualmente tagliati se ne creeranno altrettanti e molti di più in differenti settori. Non solo: la realizzazione del Ponte sullo Stretto potrebbe – e, a nostro avviso dovrebbe – favorire un riassetto del sistema stradale siciliano – similmente a quanto avvenuto in Calabria con il tratto autostradale A3 – dotando finalmente la Sicilia di un'Autostrada vera e propria per favorire il trasporto di merci e persone sull'Isola e collegando al meglio ciascuna città (si pensi all'inesistente collegamento fra Messina e Palermo).

Non ultimo riteniamo che laddove si creino nuovi posti di lavoro, un'economia fiorente ed attiva e si tenda ad uno sviluppo significativo del territorio si arrivi ad accrescere il benessere, una condizione che riduce in maniera sensibile gli spazi ove la criminalità organizzata tende ad operare, sostituendosi allo Stato, prosperando ed attecchendo ove albergano problematiche socio-economiche e ove mancano lavoro e infrastrutture.

In definitiva, di fronte alla prospettiva finalmente concreta di avere un'opera di cui da anni si parla, riteniamo che ciò costituirebbe un'occasione non solo di rendere più funzionale il settore dell'Autotrasporto in un territorio attualmente problematico ma un'opportunità di rilancio per l'intero Paese, un modo per attirare investimenti e, non ultimo, un passo significativo per un allineamento – da anni auspicato ma non ancora realizzato - della Sicilia al resto d'Italia

Segretario Generale  
PMIA autotrasporto UNILAVORO  
Roberto Galanti  
+393483582588  
galantitrasp@gmail.com