

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 – C.1067.

Audizione informale Camera dei Deputati VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

*Alessandro Di Graziano – Commissario Straordinario del Governo per la Zona Economica Speciale Sicilia Orientale – Professore in Infrastrutture e Sistemi di Trasporto Università di Catania*

Le valutazioni riportate nella presente nota sono riconducibili alle esigenze sottese allo sviluppo delle attività produttive nel territorio siciliano ed in particolare in quelle all'interno delle ZES imprescindibilmente connesse ad una logistica efficace ed efficiente, nonché al percorso formativo del sottoscritto nella qualità di docente universitario di Infrastrutture Ferroviarie ed Intermodali.

L'intervento normativo, oggetto di audizione, è volto a riavviare l'iter realizzativo dell'opera ed in tale ottica *le considerazioni espresse saranno specificatamente connesse all'esigenza di un collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria, prescindendo da valutazioni di carattere tecnico-progettuale sul manufatto*, che necessiterebbero in ogni caso di analisi approfondite della documentazione progettuale già elaborata e comunque già approvata anche in sede di Consiglio dei Lavori Pubblici al fine di non limitarsi ad anacronistiche riflessioni di carattere generale sulla sostenibilità tecnica ed ambientale.

In tale ottica, si condividono a pieno le affermazioni riportate nella introduzione al disegno legge sulla *strategicità di tale collegamento per il completamento delle reti transeuropee di trasporto di cui al regolamento (CE) n. 1315/2013 nell'ambito del Corridoio scandinavo-mediterraneo*, nonché sull'*impatto significativo che avrebbe l'opera sotto il profilo della politica europea di coesione*, in quanto capace già oggi di « ridurre il divario fra le diverse regioni e il ritardo delle regioni meno favorite ».

Proprio per tale condivisione che sarà di seguito sinteticamente motivata ed articolata, *la speranza è che tale percorso di legge non sia l'ennesima illusione del nostro meridione* su un tema per cui la quantità di parole a tutti i livelli proferite è già di per sé paradossale e che ben prima della legge n. 1158 del 1971, ha trasformato il "Ponte sullo Stretto" in una infrastruttura che il Paese è soltanto in grado di annunciare ma non di realizzare.

Occorre puntualizzare che un collegamento stabile tra Sicilia e Calabria non ha soltanto l'obiettivo di perseguire una effettiva continuità territoriale, riducendo i disagi derivanti dalla condizione di insularità siciliana, né si limita a rendere più favorevole l'economia locale, ma deve essere inserito all'interno di un concetto di sviluppo basato sulla coesione e la competitività, teso a rafforzare piattaforme territoriali che permettano di facilitare l'intercettazione di filiere produttive di beni e servizi e, quindi, la partecipazione ai processi lungo le catene globali del valore di tutto il meridione e pertanto dell'intero Paese. La connessione di queste piattaforme territoriali con una rete infrastrutturale competitiva sulla quale innescare i processi di sviluppo sostenibile diventa il punto nevralgico della pianificazione della mobilità tra territori prima ancora che nel territorio.

*È evidente che nessun tipo di ragionamento su un collegamento stabile può quindi esser fatto guardando l'attuale stato delle infrastrutture*, poiché, limitandosi ad esempio al solo contributo del trasporto ferroviario alla mobilità nel territorio siciliano, le oggettive carenze dell'offerta del servizio (dotazione di rete a doppio binario pari solo al 20% di quella presente nell'Italia centro settentrionale; elettrificazione di soltanto poco più 50% contro il 63% circa del dato nazionale,

limitazione in alcuni parti della rete dell'altezza delle sagome che incide sui trasporti intermodali di merci), possono essere tradotte in dati mediaticamente più efficaci quali le dodici ore di viaggio per l'itinerario Siracusa-Trapani (circa 400 km); il collegamento Palermo – Catania con una percorrenza di 230 km in oltre tre ore; la progressiva chiusura di tutti gli scali merci dell'Isola con l'unico oggi pienamente attivo (Catania –Bicocca) con qualche decina di treni a settimana.

Ad uno scenario (attuale e quindi reale) tanto inadeguato da determinare il progressivo impoverimento umano ed economico di un qualsiasi tipo di territorio, è possibile contrapporre lo scenario infrastrutturale (programmato, in gran parte finanziato e quindi ottimistico) che già oggi permette di intravedere la realizzazione dei principali interventi sia in termini di costi che di rilevanza per l'assetto della mobilità di lunga percorrenza, che sempre per rimanere in ambito ferroviario sono rappresentati da:

- a) raddoppio del binario tra Fiumefreddo e Giampillieri nella tratta Catania – Messina
- b) raddoppio del binario da Catania a Palermo e sistemazione delle due stazioni centrali
- d) raddoppio del binario Fiumetorto – Castelbuono nella tratta Palermo – Messina
- e) connessione ferroviaria di ultimo miglio con il porto di Augusta
- f) linea AV da Reggio C.

Impegno di tutto il Paese dovrebbe essere quello di veder appaltati e completati il prima possibile TUTTI questi interventi, rendendo l'effettivo *rafforzamento del corridoio SNIT lungo la direttrice Messina-Catania-Palermo (con diramazione Catania-Augusta), vincolo ineludibile per qualsiasi altro tipo di ragionamento.*

Sulle caratteristiche qualitative di tali interventi e sulle velocità di percorrenza che garantiranno potrebbe essere aperto un ulteriore elemento di riflessione, ma sarebbero considerazioni asincrone, contrarie al rigore del rispetto di stringenti tempistiche come sopra espresso. *Senza dubbio non si potrà prescindere, ed occorre vigilare in fase di accordo di programma, da uno scenario infrastrutturale che consenta in termini di sagome delle gallerie il transito dei container high cube e preveda piani di stazione che permettano la composizione di treni di lunghezza massima.*

Soltanto attorno ad una tale armatura infrastrutturale capace di "cucire" il territorio è possibile creare un sistema integrato di infrastrutture e servizi basato su criteri di intermodalità, capace dunque di contribuire al riequilibrio modale al fine di assicurare competitività in ambito regionale, nazionale, europeo e mediterraneo ad un'area ad alto potenziale economico e socio-culturale e che può ambire a svolgere la funzione di cerniera strategica nel sistema complessivo della mobilità del mediterraneo, obiettivo più elevato anche delle Zone Economiche Speciali.

In questo contesto le autorità di sistema portuale stanno lavorando sulla riorganizzazione e razionalizzazione di infrastrutture che sempre di più necessitano di una logistica efficace in grado di interagire con i cluster delle aree produttive del territorio non solo regionale. Soltanto così, il sistema portuale delle due Regioni - che a partire dai due grandi porti commerciali di Gioia Tauro e Augusta deve essere potenziato nelle infrastrutture fisiche lato mare e lato terra, interconnesso con un unico Port Community System, integrato con le ZES - può diventare il fulcro di un sistema intermodale competitivo contribuendo certamente alla generazione di traffico indotto aggiuntivo e non tanto alla diversione di traffico già esistente su altri porti.

*La realizzazione del Ponte sullo stretto, quantomeno per il trasporto ferroviario, costituisce in tale scenario condizione necessaria per collegare efficacemente le nuove linee con la rete ad alta velocità, e connettere le reti merci continentale ed insulare.*

*L'evidente simbiosi tra la necessità di realizzare il prima possibile lo scenario infrastrutturale programmato (con le condizioni necessarie sopraesposte) e la realizzazione di un collegamento*

*stabile dovrebbe essere elemento cardine di qualsiasi atto legislativo, responsabilizzando RFI e l'intero Paese al rispetto delle tempistiche, al di là delle scadenze PNRR. Non c'è più tempo!*

*L'affermazione sull'urgenza di procedere con un piano che garantisca il completamento del corridoio scandinavo-mediterraneo incluso di collegamento stabile con i tempi ed i modi delle emergenze nazionali è formulata tenendo in mente anche (o nonostante) le seguenti considerazioni aggiuntive:*

- Il corridoio ferroviario SNIT in realizzazione secondo quanto sopra descritto ed inclusivo del collegamento stabile non è certamente paragonabile in termini di rapidità di spostamento a lunga percorrenza alla qualità infrastrutturale presente in altre aree del Paese (per andare da Catania a Roma ci vorrebbe quasi il doppio del tempo che per andare da Roma a Torino) per cui la diversione modale rispetto al trasporto aereo ne è senza dubbio inficiata. Rappresenterebbe comunque un'alternativa credibile in grado in parte di riequilibrare alcuni fenomeni di monopolio modale attualmente in atto e di favorire la mobilità turistica nazionale ed internazionale.
- È evidente che, in una visione di logistica efficace e sostenibile come quella rappresentata, l'utilizzo di un collegamento stabile per il trasporto stradale non è altrettanto nevralgico ed economicamente appetibile. Occorre pertanto in fase di rielaborazione progettuale verificare il rapporto costo-benefici di tale opzione.
- Tenere conto in fase di elaborazione del nuovo Piano Economico Finanziario (PEF) da un lato della possibile ottimizzazione del sistema di attraversamento nel suo complesso (le opere a terra incidono per oltre la metà sull'intero costo di attraversamento) dall'altro della necessità che la politica tariffaria copra i costi di manutenzione e non di investimento per evitare un sistema tariffario dei pedaggi non competitivo, avendo sempre in mente che l'opera oltre che un'infrastruttura utile diverrebbe un simbolo del nostro Paese.