

OSSERVAZIONI AL DISEGNO DI LEGGE n 1067 DI CONVERSIONE DEL DECRETO LEGGE n. 35 DEL 31 MARZO 2023

Prof ing Ennio Cascetta

- 1- Il DL afferma la volontà di realizzare il **sistema di collegamento stabile** attraverso lo stretto di Messina collegato ad un' opera di attraversamento del **ponte a campata unica di 3300 mt** come nel progetto definitivo del dicembre 2011.
- 2- **Decisione condivisibile** nelle finalità già **in considerazione dei traffici attuali** e del differenziale di accessibilità che oggi penalizza la Sicilia con un costo dell' attraversamento che è equivalente a quello che si avrebbe se fosse collegata via terra ma lontana 100 km dalla estremità della Calabria. Aggiungendo a ciò il maggiore tempo di attraversamento si arriverebbe ad una distanza equivalente su terra di oltre 200 km. La utilità del collegamento stabile aumenterà ulteriormente in ragione e degli investimenti programmati sulle reti calabrese e siciliana.
- 3- Il DL tuttavia sembra **trascurare o sottovalutare quanto intervenuto** negli oltre dieci anni **dalla sospensione** del procedimento realizzativo nel 2012 e nei circa 20 anni dalla redazione del progetto preliminare.
- 4- Nel DL **non è fatto cenno alcuno al rapporto “ La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello stretto di Messina “ della commissione nominata dal Ministro** pro tempore nel 2020 i cui lavori conclusi nel 2021 sono **stati trasmessi in Parlamento e discussi nella Commissione Trasporti della Camera**. Il rapporto citato sottolinea che il progetto va considerato come sistema , in cui i collegamenti terrestri formano parte sostanziale e perfino equivalente in termini di costi e tempi di realizzazione. Il rapporto considera la soluzione con il ponte a campata unica fattibile pur se bisognosa di modifiche, ma fornisce diverse motivazioni per le quali sarebbe auspicabile verificare la fattibilità tecnico economica di un' altra soluzione con ponte a tre campate, potenzialmente più economica sia nell' attraversamento che nei collegamenti . Nel DL e nella relazione tecnica di accompagnamento nessun riferimento è fatto sulle motivazioni di un diverso orientamento.
- 5- Il DL riconosce **la necessità di modifiche del progetto approvato nel 2012** rese necessarie dalle **significative modifiche delle norme tecniche in materia di sicurezza antisismica, di sicurezza in galleria** (il sistema di attraversamento prevede collegamenti ferroviari per circa 39 km di cui il 76 % in galleria e collegamenti stradali per oltre 21 km di cui oltre il 60 % in galleria) ma non solo . Si riconosce la necessità di adeguare il progetto **alle innovazioni sui materiali e le tecniche costruttive** intercorse negli ultimi decenni mentre non viene fatto alcun riferimento alla necessità di **adeguare i collegamenti terrestri che appaiono molto costosi e non in linea con le mutate esigenze**. A solo titolo di esempio si può citare il costosissimo attraversamento in galleria della città di Messina con la previsione di ben 5 stazioni in profondità (espressamente citato nella relazione tecnica di accompagnamento) che appare quantomeno discutibile date le modestissime previsioni di traffico e i successivi programmi del sistema tramviario cittadino . La preoccupazione è che i ripetuti richiami del DL alla sostanziale invarianza del progetto del 2012 limitino gli aggiornamenti necessari a tutto discapito dei costi e della funzionalità del sistema.
- 6- Il DL prevede espressamente la possibilità di finanziamento delle opere su fondi reperiti dallo Stato , dagli azionisti del gruppo FSI e dalle Regioni al fine di ridurre la quota di autofinanziamento del sistema da parte del concessionario (come previsto del progetto originario) . Si tratta di un aspetto sostanziale che viene lasciato indeterminato nel DL . La struttura finanziaria del PEF presentato nel 2011 , infatti , a fronte di un costo stimato per l' intero sistema di attraversamento di oltre 11 Miliardi **prevede uno schema di Project Financing con un finanziamento del promotore (equity +debito) dell' 86.7% e un contributo pubblico del 13.3 %** .

L' elevato autofinanziamento comporterebbe **un notevole incremento dei costi delle opere** (il costo del denaro per lo Stato è nettamente inferiore a quello della società di progetto) e quindi un **elevato onere di pedaggio per gli utenti** che vanificherebbe la ratio stessa del progetto , oltre un elevato canone di disponibilità per ANAS e RFI ossia a carico dello Stato . Più ragionevole sarebbe quindi uno schema di finanziamento pubblico con pedaggi che devono coprire i costi di gestione , comunque rilevanti.

- 7- Si segnala pertanto che , **anche nel caso di scelta della soluzione con attraversamento con ponte a campata unica** come indicata nel DL, **le modifiche tecniche , funzionali e dell' assetto finanziario del progetto , necessarie e auspicabili , possano comportare sostanziali variazioni rispetto a quanto previsto nel progetto originale e certamente un allungamento dei tempi rispetto allo stato approvativo del 2012.**