COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

10.

SEDUTA DI MARTEDÌ 10 OTTOBRE 2023

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **SALVATORE DEIDDA**

INDICE

PAG.

Sulla pubblicità dei lavori:

Deidda Salvatore, *presidente* 3

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROSPETTIVE DELLA MOBILITÀ VERSO IL 2030: DALLA CONTINUITÀ TERRITORIALE ALL'EFFETTIVITÀ DEL DIRITTO ALLA MOBILITÀ EXTRAURBANA.

Audizione, in videoconferenza, del rappresentante permanente d'Italia presso l'Unione europea, Ambasciatore Vincenzo Celeste:

Deidda Salvatore, *presidente* 3, 6

PAG.

Celeste Vincenzo, *rappresentante permanente d'Italia presso l'Unione europea* 3, 6

Frijia Maria Grazia (FDI) 6

Audizione, in videoconferenza, dei sindaci di Catania, Messina e Palermo:

Deidda Salvatore, *presidente* 6, 8, 10, 11, 12

Lagalla Roberto, *sindaco di Palermo* 10

La Greca Paolo, *vicesindaco di Catania* ... 7

Longi Eliana (FDI) 11

Mondello Salvatore, *vicesindaco di Messina* 8

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; Azione - Italia Viva - Renew Europe: A-IV-RE; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Noi Moderati (Noi con L'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE: NM(N-C-U-I)-M; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-+Europa: Misto-+E.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SALVATORE DEIDDA

La seduta comincia alle 12.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la resocontazione stenografica e la trasmissione attraverso la *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione, in videoconferenza, del rappresentante permanente d'Italia presso l'Unione europea, Ambasciatore Vincenzo Celeste.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione del rappresentante permanente d'Italia presso l'Unione europea, Ambasciatore Vincenzo Celeste, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana.

Ringrazio sentitamente l'Ambasciatore Celeste per aver risposto all'invito della Commissione e gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione, invitandolo a contenere l'intervento in un tempo massimo di dieci minuti. Grazie.

VINCENZO CELESTE, *Rappresentante permanente d'Italia presso l'Unione europea, intervento in videoconferenza*. Grazie a lei, signor Presidente. Onorevoli deputati, vi ringrazio per l'invito a partecipare a questa audizione e anche per consentirmi di farlo a distanza, viste le numerose scadenze che mi trattengono qui a Bruxelles.

Nella mia relazione pensavo di provare a dare una piccola sintesi del quadro normativo vigente delle politiche adottate a livello sovranazionale su una questione di vitale importanza, appunto per il nostro Paese, come la continuità territoriale.

Ricordo che il termine continuità territoriale si riferisce a un insieme di misure normative volte ad agevolare i servizi di trasporto per i cittadini che risiedono in regioni geograficamente svantaggiate all'interno di un dato Paese. Si tratta quindi di misure volte a colmare lacune nei collegamenti territoriali, quando l'attività del libero mercato non è sufficiente a garantire questi servizi in modo adeguato. Ovviamente si tratta di un tema cui l'Italia è molto sensibile, soprattutto per le sue caratteristiche geografiche in quanto presenta vaste aree non adeguatamente collegate.

Ricordo poi anche – questo è un dato interessante sul piano geografico – che dopo la Brexit l'Italia è diventato il primo Paese dell'Unione europea per numero di cittadini residenti nelle isole, con più di 7 milioni di abitanti sugli oltre 20 milioni di insulari europei. Quindi pari al 4,6 per cento della popolazione dell'Unione.

Altra considerazione è che la continuità territoriale si innesta nel quadro più generale della coesione di natura economica e sociale degli Stati membri dell'Unione europea, ed è stata oggetto del Consiglio informale dei Ministri dei trasporti a Barcellona del 21 e 22 settembre scorso, conclusosi con l'adozione di una dichiarazione su questo tema. Il trasporto vi è individuato come un elemento fondamentale del diritto alla mobilità, previsto dall'articolo 16 della Costituzione, ed è un servizio di interesse economico generale e da garantire a tutti i

cittadini indipendentemente dalla loro dislocazione sul territorio.

Infine, a proposito di insularità, voglio citare la dichiarazione politica del 10 giugno 2023, scaturita dall'iniziativa di cui è stato promotore il Presidente della regione Sardegna Solinas e a cui hanno preso parte tutti i presidenti delle regioni insulari europee: Corsica per la Francia, le isole Baleari per la Spagna, Creta e le isole Ionie per la Grecia e il Ministro per gli affari di Gozo del Governo di Malta. L'obiettivo è di portare sul tavolo dei vertici istituzionali dell'Unione europea la questione insulare nelle politiche europee, attraverso la creazione di una *task force* interistituzionale composta da rappresentanti del Parlamento europeo, della Commissione, del Comitato delle regioni e del Comitato economico e sociale.

Ecco, parlo di un obiettivo ancora da raggiungere: perché di fatto, a livello europeo, manca ancora un approccio strategico per affrontare i problemi strutturali derivanti dalla discontinuità territoriale delle isole dal continente, problemi che impattano significativamente sulle condizioni economiche di cittadini e imprese nei nostri territori. L'unico riferimento è attualmente rappresentato, dal punto di vista giuridico, dall'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che stabilisce che l'Unione deve prestare particolare attenzione alle isole europee. Su questo tema il Parlamento europeo, nel 2022, si è pronunciato cercando di declinare le modalità e gli obiettivi attraverso i quali l'Unione europea si deve rapportare con le isole europee, ma sul piano normativo questo resta ancora la base.

Vorrei ora focalizzarmi sul settore marittimo, poi sul settore aereo. Sul settore marittimo, a livello europeo, mi sembra importante menzionare *in primis* il regolamento recentissimo *FuelEU Maritime*, che è un regolamento sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo. È stato pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* il 22 settembre scorso e costituisce una *best practice* per i collegamenti con le isole maggiori. Su questo l'Italia si è fatta promotrice e ha fortemente sostenuto la deroga temporanea, fino al 31 dicembre 2029, dal rispetto degli obblighi di questo regolamento per tutte le navi che sono impiegate su tratte ricadenti nell'ambito del servizio pubblico di continuità territoriale, includendovi quindi le grandi isole quali Sardegna e Sicilia.

Su questo aspetto, come Italia, abbiamo argomentato la richiesta giustificandola con la necessità di scongiurare un aumento spropositato dei costi per tutti quei collegamenti essenziali, di passeggeri e merci, che consentono gli approvvigionamenti di beni di prima necessità per queste isole; isole che diversamente sarebbero gravemente danneggiate in termini economici e di sviluppo.

L'altra riforma che voglio citare, sempre nel settore marittimo, riguarda il Sistema europeo di scambio delle quote di emissione, cosiddetto ETS, che si applicherà dal 2024 anche al settore marittimo. Quindi a partire dal 2024 gli operatori dovranno acquistare quote per le emissioni rilasciate dalle loro navi nelle rotte intra-Unione europea e da e verso Paesi terzi. Qui cito un problema molto sensibile, perché il conseguente aumento del costo per gli operatori genera il rischio che questi ultimi optino per un trasbordo delle merci in porti extra UE. Nel caso dell'Italia, in porti nel Nordafrica come Tangeri o Port Said.

Per evitare questo rischio di delocalizzazione delle rotte, e quindi di perdita di competitività per i porti dell'Unione, sono state adottate misure che mirano ad attenuare la differenza di costo fra le rotte con trasbordo in porti dell'Unione e quelle con trasbordo in Paesi terzi. Si tratta, in particolare, delle rotte che originano da Paesi terzi con destinazione in Paesi dell'Unione europea. Nel caso poi di rotte fra Paesi terzi, gli operatori eluderebbero del tutto gli oneri dell'ETS se effettuassero una sosta per il trasbordo in un porto extra Unione europea.

Per queste ragioni è stato introdotto, anche su forte spinta italiana, un meccanismo di riesame degli effetti delle nuove disposizioni che prevede un monitoraggio della Commissione sull'attività degli operatori e dei traffici marittimi, volto a evitare

comportamenti elusivi, e la presentazione dal 2024 di un rapporto, sempre della Commissione, anche con eventuali misure per contrastare la delocalizzazione dei traffici fuori dall'Unione europea.

L'Italia, con Portogallo e Grecia, porterà la questione dell'applicazione dell'ETS al settore marittimo all'attenzione degli altri Stati membri e della Commissione al Consiglio Ambiente che si terrà il 16 ottobre. L'intenzione è anche di chiedere alla Commissione di indicare già quali misure intende adottare, nel caso si palesi il rischio di delocalizzazione delle rotte e di perdita di competitività dei porti dell'Unione.

Adesso lo sguardo al settore aereo. Come sappiamo, imporre oneri di servizio pubblico (i cosiddetti OSP) significa rendere obbligatorio un servizio aereo con criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione, cui i vettori non si atterrebbero se considerassero unicamente il proprio interesse commerciale.

In questo caso a livello europeo gli OSP vengono imposti ai sensi di un regolamento comunitario, il n. 1008 del 2008, che reca norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella comunità. Ecco, l'Italia ritiene che questo regolamento non sia più attuale e che sia necessaria una riflessione in considerazione di una serie di fattori.

Il primo è la tendenza alla concentrazione industriale nel mercato del trasporto aereo, che si è accentuata dopo la crisi pandemica del 2019. Sono fallite molte compagnie aeree *low cost* e di linea negli ultimi quindici anni, il che ha portato di fatto il mercato a una situazione di oligopolio costituito da pochi grandi gruppi e vettori aerei, con gravi distorsioni del mercato e ripercussioni sui prezzi dei voli.

Secondo fattore è lo scoppio della guerra, che ha avuto un ulteriore impatto sul mercato in termini di elevati costi del carburante e di inflazione. Quindi aumento del prezzo medio dei voli ed erosione della capacità di spesa per i viaggiatori.

Ancora, l'impiego di algoritmi, della profilazione dell'utente e dell'intelligenza artificiale sono fattori che rischiano di aggiungere un ulteriore elemento di variabilità al rialzo del prezzo. Si aggiunga che l'interpretazione sempre più restrittiva dei servizi della Commissione europea sui criteri per consentire l'imposizione di OSP, non considera questi nuovi fattori del mercato e non tiene in debito conto l'esigenza delle amministrazioni regionali di promuovere lo sviluppo economico e sociale e garantire la continuità territoriale.

Questo è particolarmente vero e particolarmente sentito per alcune regioni italiane, quelle insulari (penso a Sardegna e Sicilia) o alcune del Sud Italia, come la Calabria, ma anche per altre realtà regionali, come il Friuli Venezia Giulia, le Marche, l'Abruzzo, dove è presente una inadeguatezza di modalità di trasporto alternativa.

Inoltre, l'Italia è e mira ad essere sempre più un Paese turistico per eccellenza. Ciò comporta che il traffico aereo commerciale sia caratterizzato da una forte stagionalità, un grande squilibrio dei collegamenti fra la stagione estiva e invernale. Ne discende, e lo vediamo tutti nell'esperienza quotidiana, un incremento esponenziale dei prezzi dei voli proprio in corrispondenza dei periodi di picco dei viaggi a scopo turistico, fattore che impatta in maniera negativa sulle esigenze di spostamento di chi viaggia per altri scopi, lavoro, studio o motivi sanitari.

Per tutte queste ragioni, per favorire il dibattito per il diritto alla mobilità, la regolamentazione dell'Unione europea dovrebbe, a nostro avviso, garantire la possibilità di un intervento pubblico più adeguato, mirato a far fronte ai fallimenti di mercato, correggere situazioni di distorsione e assicurare un'effettiva connettività.

Da tempo è stata annunciata da parte della Commissione europea una proposta di revisione di questo regolamento; tuttavia, tenuto conto delle prossime elezioni europee, l'adozione della proposta emendata slitterà quasi certamente fino all'insediamento della nuova Commissione.

Signor Presidente, io mi fermerei qui, anche per non abusare del tempo a disposizione. Se ritenete potrei dire qualche altra cosa sul concetto di intermodalità e come questo si intersechi con il criterio

della continuità territoriale. Mi rimetto alle sue determinazioni. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie mille, Ambasciatore. Sicuramente può intervenire subito dopo gli interventi dei deputati, che già chiedono di intervenire telegraficamente.

Prego, collega Frija.

MARIA GRAZIA FRIJIA. Grazie, Ambasciatore. Una domanda molto sintetica: quando parla del trasporto marittimo e del regolamento sui combustibili, questo riguarda le isole minori o anche le isole più grandi ? E come si interfaccia con la direttiva ETS ? Non l'ho compreso.

PRESIDENTE. Ambasciatore, poi anch'io le vorrei fare una domanda rapidissima, ringraziandola perché la sua relazione è stata – glielo dico da sardo – completa ed esauriente in tutti gli aspetti e ci ha offerto un contributo realistico anche su come dobbiamo lavorare e su che direzione dobbiamo prendere.

Sono due le domande in realtà. La prima, che noi a volte facciamo l'errore di interfacciarci con l'Unione europea nel comparto trasporti mentre magari sulla continuità territoriale il problema è più della concorrenza. Anche se i trasporti fossero d'accordo, dovremmo interagire con la concorrenza.

La seconda, quindi tutto in Europa – mi sembra di capire, chiedo solo una conferma – viene rimandato ormai a dopo le elezioni europee ? Prego.

VINCENZO CELESTE, *Rappresentante permanente d'Italia presso l'Unione europea, intervento in videoconferenza*. Do subito le due risposte. Per quanto riguarda il regolamento sui combustibili, essenzialmente l'esenzione riguarda le isole che sono al di sotto dei 200 mila abitanti residenti e la Sicilia e la Sardegna, quindi entrambi i gruppi di isole.

Per quanto riguarda invece la sua domanda, signor Presidente, sì, le confermo che la DG Concorrenza della Commissione ha assunto la competenza. È un passaggio di competenze che si è verificato una decina d'anni fa, perché in passato le questioni di concorrenza riguardanti i trasporti erano di competenza appunto della Direzione generale Mobilità e trasporti.

Per quanto riguarda la tempistica delle iniziative sì, le confermo... Ci troviamo tra l'altro in un periodo in cui stanno confluendo, come in un imbuto, una quantità enorme di iniziative legislative, per cui tutte le iniziative che non sono state presentate finora slittano inevitabilmente alla prossima Commissione. Di fatto si tratta di uno slittamento di un anno, perché le prossime elezioni sono previste per il 9 giugno, come sappiamo. Bisognerà attendere la formazione della nuova Commissione e, visto che le elezioni si terranno abbastanza tardi rispetto al calendario tradizionale, questo comporterà probabilmente l'elezione del Presidente della Commissione e della nuova Commissione soltanto a partire dal mese di settembre 2024.

Queste sono un po' le previsioni che si fanno qui, quindi col risultato che la Commissione comincerà a lavorare verso il mese di ottobre-novembre del prossimo anno. Questo è un po' il quadro.

PRESIDENTE. Ambasciatore, è stato chiarissimo. Sicuramente ci avvarremo ancora della sua presenza qui in Commissione perché la sua relazione è stata veramente esauriente e positiva. Grazie mille.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

Audizione, in videoconferenza, dei sindaci di Catania, Messina e Palermo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione dei sindaci di Catania, Messina e Palermo nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana.

Ricordo che l'intervento di ciascun audito dovrà essere contenuto in un tempo massimo di sette minuti. Comunico anche che era prevista l'audizione del sindaco di Cagliari, che ha dovuto declinare l'invito perché impegnato contemporaneamente in

un'altra riunione istituzionale. Manderà quindi una memoria scritta.

Ringrazio Enrico Trantino, sindaco di Catania, accompagnato dal vicesindaco Paolo La Greca, per aver risposto all'invito della Commissione e gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione. Benvenuto sindaco e benvenuti amministratori.

Prendo atto che interviene invece il vicesindaco Paolo La Greca.

PAOLO LA GRECA, *vicesindaco di Catania, intervento in videoconferenza*. Presidente, buongiorno. Temo che il sindaco Trantino, analogamente ad altri sindaci in questo stesso momento, come probabilmente lei saprà, sia stato convocato dal Ministro Fitto insieme ai quattordici sindaci delle città metropolitane per una riunione importante relativa all'esame dello stato di attuazione dei piani urbani integrati nell'ambito del PNRR. Questa concomitanza permette quindi di giustificarlo per non essere presente, ma mi ha delegato in quanto vicesindaco e assessore all'urbanistica e alla mobilità per affrontare la questione che la Commissione, molto opportunamente, ha posto all'ordine del giorno oggi.

Nei sette minuti che mi sono concessi, preciso che il tema sulle prospettive della mobilità verso il 2030 è di estrema rilevanza per Catania come importante città del Sud d'Italia, e città siciliana in particolare, e anche la modalità attraverso la quale avete ritenuto di audire gli amministratori locali mi pare molto pertinente.

Mi fa particolarmente piacere ricordare che ho avuto modo, proprio qualche giorno prima dell'inizio del mio mandato nell'amministrazione Trantino, di partecipare a Cagliari a un importante seminario proprio sulla questione delle prospettive legate alla modifica dell'articolo 119, che voi correttamente avete riportato. Non vi è dubbio che la necessità, nella nuova formulazione dell'articolo 119, che la Repubblica si adoperi per rimuovere gli effetti legati a difficoltà proprie dell'accessibilità è un tema assolutamente centrale. È centrale per Catania. Non sarò particolarmente ordinato, però vorrei indicare i punti prevalenti che ci interessano: il tema della mobilità sostenibile è certamente un tema che questa amministrazione sta affrontando con la dovuta attenzione.

Abbiamo un numero importante di autobus elettrici, che nell'ambito del PON Metro sono stati acquistati. Stiamo sostanzialmente per affrontare e quindi rivedere l'intera nostra flotta; la città di Catania è l'unica città del Mezzogiorno che, da Napoli in giù, ha una linea di metropolitana già funzionante con più di dieci fermate, che è nata dalla trasformazione della vecchia Ferrovia Circumetnea in ambito urbano.

Stiamo avviando uno studio di fattibilità tecnico-economica per un collegamento importante con un *people mover* che possa, da una delle stazioni più centrali appunto della metropolitana, collegare il sistema della città universitaria che raccoglie tutti i poli scientifici e tecnologici dell'Ateneo, con il grande Policlinico che è uno dei tre grandi ospedali della città metropolitana, e verso il primo comune conurbato alla città. Questo *people mover* consentirà (naturalmente è un progetto per il quale presenteremo una richiesta espressa di finanziamento) di velocizzare tale collegamento e renderlo ancora più efficiente.

Proprio in questi giorni abbiamo avviato temporaneamente un servizio su gomma, lo abbiamo chiamato Metro Shuttle, che si è già rivelato di estrema importanza e straordinariamente utilizzato da cittadini e studenti.

La condizione specifica degli aeroporti – il secondo punto che vorrei rapidamente trattare, che avete considerato necessario per la continuità territoriale, argomento appunto discusso in occasione di quell'incontro a cui facevo riferimento a Cagliari – mi sembra che per la Sicilia in generale e per Catania in particolare rientri in una delle priorità.

Conoscete benissimo il problema, ma mi permetto di sottoporre all'attenzione degli onorevoli deputati presenti la condizione difficilissima nella quale versa il trasporto aereo. Le tratte Catania-Roma, Catania-Milano, Palermo-Roma, Palermo-Milano sono, come è noto, quelle che consentono a gran parte delle compagnie

aeree di realizzare degli utili tali da mantenersi in piena attività; cioè sono sostanzialmente attive anche per questo. A fronte di questo ci sono delle tariffe che sono veramente fuori da ogni logica. Tutti voi sapete, non devo certo ripetervelo io, che siamo arrivati a prezzi impressionanti. Per una tratta Catania-Roma *one way* si possono superare facilmente anche 500, se non raggiungere i 600 euro.

Sono evidentemente delle condizioni difficili, che obbligano a una riflessione attenta perché in assenza del ponte sullo Stretto di Messina è chiaro che di fatto la Sicilia non ha una continuità territoriale con il resto del continente. Dico « Sicilia » probabilmente sbagliando, perché come sapete non è un vezzo che la Sicilia si definisca « Regione Siciliana » e non « Regione Sicilia » a differenza delle altre regioni, proprio perché è Regione Siciliana attraverso i suoi arcipelaghi, le Eolie, le Pelagie, Ustica, le Egadi, che costituiscono insieme all'isola centrale il sistema appunto della Regione Siciliana. Quindi il problema connesso a una mobilità ancora più articolata, legata anche alle isole minori, è un altro tema che conoscete certamente, immagino (ho visto le audizioni che avete avuto, sempre su questo punto, con altri operatori) sarà stato certamente posto all'attenzione.

Un altro elemento che avete posto e che mi sembra di grande importanza, è che ci chiedete di conoscere le questioni legate alla nostra intermodalità e in particolare all'efficienza dei collegamenti navali e, soprattutto, alla connessione dei retroporti con quelli ferroviari e aerei. Concludo dicendo appunto che per Catania questo è il tema. Io di mio mestiere sono un docente di urbanistica; sono pienamente convinto che il tema che voi affrontate, dell'accessibilità giusta ed equa e dell'accessibilità sostenibile, sia una delle facce della medaglia, l'altra è il sistema corretto e funzionante di una grande realtà urbana. L'aspetto urbanistico e l'aspetto dell'accessibilità costituiscono insieme e fanno tenere insieme questo sistema.

Pertanto devo rilevare che la situazione del porto di Catania è un po' particolare, perché Catania è una di quelle città che possiamo definire non una città porto: lo è Napoli, lo è Genova, città che si sono costruite attorno a una condizione naturale. Catania ha un porto importantissimo, ma amo definirla una città con un porto: il porto è una struttura che si è accresciuta come appendice al sistema urbano, un porto del tutto artificiale. L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale sta elaborando il proprio Piano regolatore generale del porto, che la città condivide, e che dà sicuramente alla parte retroportuale una nuova definizione, soprattutto in collegamento con la città.

Concludo dicendo che tale questione diventa centrale perché, nel quadro di una mobilità vera e sostenibile, per Catania diventa essenziale l'interramento di quelli che si chiamano gli Archi della Marina: è un viadotto ferroviario costruito a partire dal 1870, che ha di fatto costituito una cesura invalicabile fra la città e il mare. Il progetto di interramento, che è considerato fra le priorità in questo momento dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e anche da Ferrovie dello Stato e da Rete Ferroviaria Italiana, consentirà finalmente di « cucire » la città con il suo porto, con il suo retroporto, unendo finalmente le condizioni di funzionalità di una delle realtà urbane più importanti d'Italia. Vi ringrazio.

PRESIDENTE. Grazie mille a lei, anche per il rispetto dei tempi.

Passiamo quindi al vicesindaco di Messina, Salvatore Mondello. Gli cedo la parola per la sua relazione.

SALVATORE MONDELLO, *vicesindaco di Messina, intervento in videoconfrenza*. Buongiorno a tutti. Porto i saluti del sindaco che è contestualmente impegnato in altre situazioni istituzionali. Oggi è una giornata ricca di impegni.

Sono il vicesindaco, con delega all'urbanistica e alla mobilità e mi ricollego subito ai ragionamenti appena fatti dal

professor La Greca. È inscindibile il binomio urbanistica-mobilità, e in tal senso il comune di Messina si sta muovendo.

Intanto è da precisare fondamentalmente un elemento di snodo importante che è la condizione particolare dell'area dello Stretto, che come sapete ha una sua connotazione di area vasta, di città metropolitana dello Stretto, mi verrebbe da dire. Qualche giorno fa abbiamo ottenuto un enorme passo avanti in termini di continuità varando, attraverso il tavolo della continuità territoriale dello Stretto gestito dall'ammiraglio Martello su incarico del Ministro Salvini, il biglietto unico integrato che consente ai pendolari di utilizzare un'unica piattaforma per spostarsi nello Stretto attraverso le due compagnie di mobilità di Messina e di Reggio Calabria, e contestualmente utilizzare i mezzi veloci che normalmente collegano le due sponde.

Questo è un approccio complessivo sul quale stiamo continuando a lavorare: stiamo cercando di migliorarlo sempre di più, minimizzando i disagi giornalieri di coloro che, per un motivo o per un altro, si spostano da un lato all'altro delle sponde delle due regioni, Calabria e Sicilia.

Sul piano locale è inscindibile il tema del ponte sullo Stretto che, in ogni caso, andrà a stravolgere quelli che poi sono gli assetti generali di mobilità della città di Messina; ma io, più che parlare del ponte sullo Stretto di Messina, parlerei del ponte che congiunge un territorio più vasto con un ragionamento più complessivo. Qui è necessario fare dei ragionamenti seri e accurati che riguardano sostanzialmente l'assetto a terra della città: perché in questo momento – al netto della posizione del ponte sullo Stretto, sul quale non voglio esprimermi – è necessario andare a ragionare su quelle che poi sono le attività di connessione a terra e che dovranno assorbire gli enormi flussi derivanti dalla realizzazione del ponte sullo Stretto.

Per quanto riguarda invece l'area metropolitana di Messina, quindi la città in quanto tale e la sua connessione con il resto della provincia (ricordo che la provincia di Messina è costituita da 108 comuni ed ha un territorio piuttosto vasto), in questo momento ci stiamo muovendo su più direttrici.

La prima direttrice ha visto, qualche anno fa, la predisposizione di quindici parcheggi di interscambio, proprio perché crediamo molto al sistema della mobilità pubblica e abbiamo rafforzato l'assetto di ATMS attraverso l'acquisto di bus in prevalenza innovativi, quindi sostanzialmente bus elettrici. In questo momento la nostra flotta è in crescita e, attraverso l'accompagnamento di una politica sulla mobilità che prevede tutta una serie di abbonamenti e situazioni di calmieramento dei prezzi per quanto riguarda i parcheggi di interscambio, siamo riusciti a mettere a sistema tutto il ragionamento. Questo ovviamente si lega fortemente a quello poi che è l'utilizzo complessivo della città.

Contestualmente nel tavolo di cui parlavo, quello della continuità territoriale, si sta cercando di mettere a sistema tutto un insieme di infrastrutture funzionali all'utilizzo al meglio intanto dell'Aeroporto dello Stretto di Reggio Calabria, che in questo momento risulta sottoutilizzato; sempre attraverso parcheggi di interscambio nei nodi di intermodalità nella stazione marittima e attraverso una serie di collegamenti diretti con l'aeroporto, si sta cercando (di comune accordo con la città di Reggio e il comune di Villa San Giovanni) di migliorare questo tipo di connessione.

Allo stesso tempo è evidente che sono partite tutta una serie di interlocuzioni con la società Stretto di Messina Spa, che serviranno a rimuovere una serie di criticità che oggi sono esistenti sul territorio comunale e che comunque andrebbero ad inficiare il ragionamento ponte: mi riferisco ai nodi autostradali, mi riferisco soprattutto alla continuità territoriale con il resto della Sicilia. In questo momento gli unici assi che consentono la connessione con la città di Catania e con la città di Palermo sono l'autostrada da un lato e le strade statali dall'altro, che però pagano uno scotto di arretratezza strut-

turale e che dovrebbero essere in qualche modo « attenzionate » e migliorate.

Sotto il profilo di area vasta, quindi, in questo momento ci troviamo in grosso deficit soprattutto per una grossa azione di ammodernamento dell'autostrada stessa, che spesso determina tempistiche difficili per quelle che poi sono le connessioni di carattere regionale. Chi da Messina vuole utilizzare (come spesso succede, anzi nel 90 per cento dei casi è così) l'Aeroporto di Catania è costretto a partire con grande anticipo proprio per la scarsa connessione autostradale, che in questo momento stiamo subendo per una mancanza di azioni di ammodernamento della stessa.

Quindi sul piano generale ci stiamo muovendo su due livelli contrapposti, che però tra di loro hanno una forte complementarietà. Il primo, il ragionamento dell'area vasta legato alla sinergia dell'area complessiva dello Stretto che risulta centrale, indipendentemente dalla presenza del ponte; e l'altro, la connessione territoriale con le altre grosse città siciliane che sono Catania e il capoluogo Palermo.

Aggiungo un ultimo ragionamento legato al nuovo porto di Tremestieri che, come probabilmente molti di voi ricorderanno, è stato all'epoca appaltato per risolvere la questione dell'attraversamento dei mezzi pesanti nella città; il varo del nuovo porto consentirebbe il non attraversamento dei mezzi pesanti nella città, connettendo direttamente il porto con l'autostrada, ma purtroppo il porto, per vicissitudini legate a imprevisti, ha subito un rallentamento. Siamo in stretto dialogo con il Ministro Salvini e con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per cercare di velocizzare il completamento del porto, che in questo momento è al 20 per cento della realizzazione. Esistono solo due scivoli di connessione; il nuovo porto ne prevede altri due, più un approdo laterale che consentirebbe di migliorare in maniera significativa anche il collegamento marittimo con l'asse della Calabria.

Questo è il quadro generale. Io vi ringrazio per il tempo che ci avete dedicato.

PRESIDENTE. Grazie a lei.

Chiedo se vi siano deputati che intendono intervenire. Collega Longi, prego.

Scusi, collega Longi, è riuscito a collegarsi il comune di Palermo con il sindaco. Collega Longi, interverrà dopo il sindaco di Palermo.

Eccolo, buongiorno. Grazie per la disponibilità a lei e ai suoi colleghi amministratori. Prego, a lei la parola.

ROBERTO LAGALLA, *sindaco di Palermo, intervento in videoconferenza*. Grazie, Presidente, per questa attenzione e per questo invito.

Per quanto riguarda il tema relativo ai trasporti debbo dire che questo riguarda la città metropolitana con un duplice obiettivo: il primo, quello dei trasporti riferiti e riferibili al contesto urbano proprio della città capoluogo, e l'altro, quello delle connessioni della città capoluogo con l'immediato *hinterland* e con la provincia, all'interno del Piano strategico della città metropolitana. Le due vicende sostanzialmente si integrano strettamente tra di loro; il passante ferroviario che collega la zona Sud della città alla zona Nord e quindi all'Aeroporto di Punta Raisi, poi proseguendo per Trapani, costituisce il sistema di metrotreno lineare della città di Palermo, in qualche modo sostitutivo del sistema metropolitano.

Ci auguriamo che possa essere pronto entro il primo semestre del 2024 (è venuta in visita proprio l'altro giorno il commissario europeo Ferreira), possa essere inaugurato anche il semianello che è tangente allo stesso passante che, ripeto, va in direzione Sud-Nord per poter congiungere anche ulteriori aree urbane della città con particolare riferimento all'area fieristica congressuale, all'area portuale e al centro della città. Questo metterebbe insieme e a pieno funzionamento il doppio binario del passante, quindi attraversamento della città e congiungimento invece del centro a questo asse centrale, che in qualche modo decongestionerebbe nel progetto del traffico il flusso veicolare all'interno del centro, perché il sistema del metrotreno è a sua volta contestualizzato in una logica di scambi in *hub*

multimodali con l'andamento del tram di superficie.

Il tram di superficie costituisce un'attività che il comune di Palermo ha avviato da molti anni, esattamente dalle precedenti consiliature. Noi siamo insediati da appena un anno, qui accanto a me è presente il professor Carta che è assessore all'urbanistica e trasporti della città, il quale segue direttamente le « partite » e potrà essere ancora più chiaro di me. Io tenevo semplicemente a introdurre questo dato, dicendo che noi stiamo puntando sulla multimodalità, che riposa appunto sul metrotreno come sostitutivo della dimensione della metropolitana, e invece in superficie per il trasporto pubblico di massa sul tram, che a sua volta completa un anello nel perimetro immediatamente esterno al centro città e che in questo momento è in fase di completamento con una serie di *step* che il professor Carta potrà al meglio documentare. Fino ad oggi il tram, non essendo chiuso ancora il perimetro, praticamente opera su due emisistemi, il che evidentemente ne ha penalizzato sia la funzione, sia la fruizione da parte della cittadinanza.

Accanto a questo ci sono investimenti importanti, all'interno della città, sulla regolazione complessiva e controllo dei flussi veicolari, attraverso applicazioni di intelligenza artificiale nell'ottica della *smart city*. È ulteriormente prevista la diramazione prossima futura del tram verso le borgate marinare e le parti più esterne e limitrofe della città stessa. Completa il quadro urbano una rete di *greenway* e di piste ciclabili che, su finanziamenti europei, abbiamo attivato in larga parte e stiamo in questo momento completando.

Per quanto riguarda il collegamento con le aree periferiche dell'area metropolitana, c'è un grosso investimento da parte dell'ex-amministrazione provinciale nella riqualificazione dei principali assi viari provinciali che adducono direttamente o alla grande viabilità autostradale, ovvero ancora portano a congiungere la mobilità automobilistica con l'asse del metrotreno, di cui ho parlato prima, che all'esterno della città si congiunge col traffico ferroviario generale.

Questo è il lavoro sul quale siamo impegnati, utilizzando tanto risorse del PNRR quanto risorse provenienti dal PON Metro e dal PON Metro Plus.

Questa è la situazione in linea generale. Per tutte le ulteriori domande di approfondimento è qui presente l'assessore Carta che, come assessore all'urbanistica e ai trasporti, sta seguendo questa vicenda.

PRESIDENTE. Grazie mille, sindaco. Saluto anche l'assessore Carta.

Diamo adesso la parola alla deputata Longi. che l'ha chiesta.

ELIANA LONGI. Grazie, Presidente. Ci tenevo a porgere un saluto, ma soprattutto un ringraziamento, ai tre sindaci o vicesindaci che sono intervenuti oggi presso la Commissione, perché sicuramente riescono ad apportare un grandissimo valore aggiunto che ci aiuta a mettere in evidenza le criticità e le annose problematiche che affliggono tutta la Sicilia. In particolar modo le nostre tre città metropolitane, ognuna con caratteristiche geomorfologiche differenti, necessità e prospettive diverse l'una dall'altra.

Mi fa molto piacere che in queste giunte le deleghe assessoriali ai trasporti, alla mobilità e all'urbanistica siano ricoperte da alte figure professionali di spessore, che sicuramente potranno finalmente portare un contributo che spesso in passato è venuto a mancare, mettendo queste città in ginocchio rispetto ai problemi della mobilità.

Con questo intervento vorrei anche offrire tutta la disponibilità della Commissione Trasporti, e mia in prima persona come rappresentante siciliano in seno alla maggioranza della Commissione, nel collaborare per qualsiasi richiesta possa essere avanzata, auspicando di continuare questa collaborazione, questo ciclo di audizioni anche per il futuro. La Sicilia ha bisogno di ritrovare e scoprire una mobilità degna di una regione così importante. Grazie.

PRESIDENTE. Vi ringrazio per il vostro contributo. È inteso, visto che anche l'assessore Carta sicuramente avrà un contributo da darci, che potete inviare anche delle relazioni scritte con allegati dei dati e altri contributi che possono esserci utili nel prosieguo dei lavori.

Grazie ancora per la vostra disponibilità e per quanto potremo fare insieme. Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12.50.

Licenziato per la stampa
il 17 novembre 2023

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

19STC0058100