

**COMMISSIONE PARLAMENTARE  
PER IL CONTRASTO DEGLI SVANTAGGI  
DERIVANTI DALL'INSULARITÀ**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**INDAGINE CONOSCITIVA**

27.

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 SETTEMBRE 2024**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **TOMMASO ANTONINO CALDERONE**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Giagoni Dario (LEGA) .....	6, 7
Calderone Tommaso Antonino, <i>presidente</i>	2	Ghirra Francesca (AVS) .....	6
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SULL'INDIVIDUAZIONE DEGLI SVANTAGGI DERIVANTI DALLA CONDIZIONE D'INSULARITÀ E SULLE RELATIVE MISURE DI CONTRASTO</b>		Lai Silvio (PD) .....	4
		Nicita Antonio (PD) .....	11
		Piu Antonio, <i>assessore ai lavori pubblici della Regione Sardegna</i> .....	2, 4, 7
		Russo Raoul (FDI) .....	11
		Zedda Antonella (FDI) .....	5
		<i>ALLEGATI:</i>	
<b>Audizione, in videoconferenza, dell'assessore ai lavori pubblici della Regione Sardegna, Antonio Piu, e dell'assessore alle infrastrutture e alla mobilità della Regione Siciliana, Alessandro Aricò, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'individuazione degli svantaggi derivanti dalla condizione d'insularità e sulle relative misure di contrasto:</b>		Allegato 1: Relazione di sintesi sull'attività dell'assessore ai lavori pubblici della regione Sardegna, Antonio Piu .....	13
Calderone Tommaso Antonino, <i>presidente</i> .	2, 4, 7, 8, 10, 11, 12	Allegato 2: Relazione dell'assessore Alessandro Aricò .....	24
Aricò Alessandro, <i>assessore delle infrastrutture e della mobilità della Regione Siciliana</i>	8, 11		
Fenu Emiliano (M5S) .....	5		

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
TOMMASO ANTONINO CALDERONE

**La seduta comincia alle 8.30.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Buongiorno a tutti. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione degli impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione, in videoconferenza, dell'assessore ai lavori pubblici della Regione Sardegna, Antonio Piu, e dell'assessore alle infrastrutture e della mobilità alla Regione Siciliana, Alessandro Aricò, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'individuazione degli svantaggi derivanti dalla condizione d'insularità e sulle relative misure di contrasto.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, in videoconferenza, dell'assessore ai lavori pubblici della Regione Sardegna, Antonio Piu, e dell'assessore alle infrastrutture e alla mobilità della Regione Siciliana, Alessandro Aricò, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'individuazione degli svantaggi derivanti dalla condizione d'insularità e sulle relative misure di contrasto.

Do la parola all'assessore Piu, collegato in videoconferenza.

ANTONIO PIU, *assessore ai lavori pubblici della Regione Sardegna*. Buongiorno,

presidente, la ringrazio. Saluto i gentili onorevoli, le senatrici e i senatori presenti.

Ringrazio per averci dato l'opportunità di poter parlare della grave condizione in cui versa la Regione Sardegna a causa delle criticità derivanti dal suo stato di essere isola.

Ieri avete audito la nostra Presidente. Io concentrerò il mio intervento principalmente su due punti fondamentali: quello dei collegamenti stradali e quello relativo alle acque.

PRESIDENTE. Mi scusi, assessore. Siccome abbiamo i lavori d'Aula, direi di concentrare il suo intervento – se lei riesce – in dieci minuti, un quarto d'ora, perché poi deve rispondere alle domande dei senatori e dei deputati e dobbiamo sentire l'assessore Aricò.

ANTONIO PIU, *assessore ai lavori pubblici della Regione Sardegna*. Benissimo. Riusciremo a stare anche nei dieci minuti, presidente. Nessun problema.

I *deficit* che abbiamo in termini di regione si traducono non solo dal punto di vista infrastrutturale, ma anche dal punto di vista di perdita di benessere. Siamo una regione con un milione e mezzo di abitanti. Purtroppo, la parte centrale della nostra isola è un'isola all'interno dell'isola. Per quanto riguarda le strade, a differenza di tutte le altre regioni italiane, non abbiamo le autostrade. La percentuale del rapporto dello sviluppo della rete stradale rispetto alle altre regioni rimane in linea, ma il fatto che non abbiamo, purtroppo, autostrade ci mette nella condizione di avere 37.594 chilometri tra strade provinciali, strade comunali consortili e strade vicinali.

Questo impone alla nostra regione – chiedo a questa Commissione – per cercare

di raggiungere una percentuale maggiore rispetto alla media nazionale, di arrivare almeno al 43 per cento dello sviluppo della rete stradale statale, per un impegno economico che si aggira intorno ai 5 miliardi e 100 milioni di euro, di cui servirebbero nell'immediato 250 milioni per la messa in sicurezza.

Per quanto riguarda il trasporto e la mobilità dei cittadini sardi, la nostra difficoltà è data anche dal fatto che, purtroppo, abbiamo una mancanza totale della rete ferroviaria. Presidente, siamo l'unica regione ad avere un capoluogo di provincia che non è servito dalla Rete ferroviaria italiana (RFI). Abbiamo una rete ferroviaria che non ha il doppio binario. Questo, purtroppo, si ripercuote sul fatto che sulle poche strade statali che abbiamo si deve riversare tutta la nostra economia dal punto di vista di produzione, di servizi, quindi di ricaduta sociale per gli abitanti della regione Sardegna.

Abbiamo 2.949 chilometri di strade gestite dall'ANAS. Pensi che solo 522 chilometri sono a quattro corsie e solo 200 di questi 522 chilometri rientrano nella categoria di strade extraurbane principali di tipo B; significa che sono strade che hanno uscite con livelli sfalsati oppure, nelle due corsie, hanno una banchina per ogni senso di marcia.

In Sardegna, rispetto alle altre regioni, il livello di mortalità dovuto all'incidentalità è superiore rispetto alla media nazionale ed è superiore alle altre regioni. Ecco perché, in virtù del riconoscimento che c'è stato nella Costituzione del principio di insularità, abbiamo bisogno di uno sforzo maggiore rispetto al riconoscimento, non solo in termini monetari, ma soprattutto in termini di programmazione.

Negli ultimi mesi il Governo ha prestato molta attenzione alla nostra regione, anche grazie al Ministro Fitto, per quanto riguarda i Fondi di Sviluppo e coesione. Rimarco che manca ancora un qualcosa in più e chiedo a questa Commissione di portarlo all'attenzione. Attraverso « l'accordo Provenzano » abbiamo perso 320 milioni, perché i soldi che potevano essere spesi per le infrastrutture sono stati, giustamente,

dirottati verso il problema Covid. Questi soldi che dall'accordo Provenzano venivano defianziati, quindi in tante opere, non stanno riuscendo a rientrare nella nostra capacità di spesa e di programmazione. Quindi, si sta contraendo tutto, a livello di finanziamento dei Fondi di Sviluppo e coesione.

A causa della mancanza di quei fondi, purtroppo, che in gran parte erano destinati alle reti viarie, quindi alle strade, non possiamo fare una programmazione puntuale. Rispetto alla necessità di quei 430 milioni, quindi, non riusciamo ad avere risorse immediatamente spendibili. Questo è il tema per quanto riguarda le strade.

Invierò, presidente, a lei e a tutta la Commissione, il lavoro che è stato fatto dal mio assessorato, che in parte ho trovato già predisposto dal precedente governo regionale, un lavoro che reputo fatto bene, in maniera puntuale e minuziosa. Nel rapporto che le manderò troverà, in sintesi, le necessità per cercare di fare una programmazione di medio e lungo periodo che consenta alla nostra regione, finalmente, di venir fuori da una grave problematica, quella di non poter essere collegati. Pensi solo che intorno ai grandi centri urbani c'è uno spopolamento che porterà la popolazione sarda, tra cinquant'anni, ad avere 900.000 abitanti rispetto a 1.600.000 di oggi.

La seconda criticità, nei cinque minuti che mi sono stati concessi rispetto a questo problema, è quella dell'acqua. Noi abbiamo calcolato un impegno immediato che servirebbe per fare una programmazione sulle interconnessioni dei bacini, in quanto, essendo isola, non possiamo, rispetto alle altre regioni, fare una programmazione con altre regioni vicine, quindi cercare anche di avere interconnessioni tra regione e regione, che consentirebbero in determinati ambiti territoriali, nel momento in cui viene focalizzata una crisi, di riuscire a collaborare.

Siamo un'isola e siamo la regione d'Italia con il più alto numero di bacini, ne abbiamo ben 55. Di questi bacini 31 sono gestiti direttamente dall'assessorato ai lavori pubblici attraverso l'Ente per la gestione delle acque, l'ENAS. Abbiamo cal-

colato una spesa di 468 milioni di euro. Abbiamo passato l'ultimo anno più siccitoso degli ultimi vent'anni, abbiamo la disponibilità, in una zona particolare della Sardegna, quella della Baronia, e in quella dell'Ogliastra, di un riempimento pari al 12 per cento. Non abbiamo altre modalità, se non quella dell'accumulo, per poter dare contezza e risposta immediata a tutti i cittadini, per avere una risorsa idrica puntuale, ma soprattutto costante.

Immagini, presidente, che questa estate il 30 per cento dei sardi, soprattutto quelli che vivono in quella zona, hanno avuto accesso all'acqua per due ore al giorno per quasi due mesi. Questo soprattutto perché nel periodo estivo — come lei può ben immaginare — abbiamo un flusso di turisti, tante persone, che quadruplicano la presenza all'interno della nostra regione, e quindi, in automatico, anche il consumo idrico.

La realizzazione e le interconnessioni tra bacini idrografici sono utili per trasferire le risorse disponibili verso aree più deficitarie, quindi nei periodi siccitosi, che colpiscono e colpiranno ormai sempre di più tutte le regioni del Mediterraneo, soprattutto — come abbiamo potuto notare, purtroppo, quest'anno — regioni come la Sardegna, ci consentirebbero di fronteggiare le situazioni di crisi idrica.

Presidente, attualmente, come regione Sardegna, abbiamo finanziato opere per 566 milioni di euro, divisi così: 273 servono per la costruzione di due nuovi invasi (li abbiamo già inseriti e messi in lavorazione) e 293 sono, invece, relativi agli interventi sugli invasi esistenti, cioè su quelle interconnessioni che dobbiamo migliorare, migliorando soprattutto le interconnessioni tra gli invasi.

Le do un altro dato: la perdita di acqua stimata dalla Regione Sardegna passa dal 50 per cento e, in alcuni punti citati da me poc'anzi, addirittura al 70 per cento, di perdite delle condotte di un bene prezioso come quello dell'acqua.

Alla Commissione, che è fatta da colleghi e colleghe che conoscono bene la situazione, che sono state elette ed eletti dalla nostra regione, chiedo — la richiesta verrà

mandata a ciascuno di voi, principalmente al presidente, con tutti gli studi che sono stati fatti per arrivare alle cifre che stiamo chiedendo — che si possa avere un finanziamento ulteriore per dare gambe nell'ambito della viabilità stradale statale, per abbassare il tasso di mortalità che, purtroppo, colpisce le nostre strade, ormai inadeguate ai flussi veicolari delle persone, ma soprattutto delle merci; dall'altra, i 468 milioni di euro che stiamo chiedendo per le infrastrutture idriche, che ci consentiranno nei prossimi anni di poter combattere e reagire in maniera puntuale alle grandi stagioni siccitose che, purtroppo, riguarderanno non solo la nostra regione, ma forse l'intero pianeta.

Sono rimasto dentro i dieci minuti, presidente, perché credo che rispondere alle domande sia molto importante, in modo tale da fare un lavoro congiunto e omogeneo che ci consenta di raggiungere l'obiettivo. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, assessore. Lei ha fatto riferimento alla circostanza che ci farà avere una relazione scritta, anche corroborata da documenti.

ANTONIO PIU, assessore ai lavori pubblici della Regione Sardegna. Sì.

PRESIDENTE. Perfetto. Le chiedo di farcela avere nel più breve tempo possibile per le iniziative che la Commissione dovrà adottare.

Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni. Prego i colleghi di porre la domanda, perché paghiamo un prezzo, senatore Zedda, in questa Commissione, che ci sono commissari preparatissimi. La premessa è una sorta di esternazione di dati. Lo dico in senso lato, non *stricto sensu*.

Pregherei, quindi, i colleghi di formulare le domande, in modo tale da riuscire a massimizzare i tempi, che è cosa buona.

SILVIO LAI. Signor presidente, la ringrazio. Vado veloce sui ringraziamenti. L'assessore ha fatto davvero una relazione puntuale, che leggeremo con grande atten-

zione. Ho una domanda e tre integrazioni da chiedere rispetto alla relazione che ha svolto.

La prima domanda è questa. Ha citato un tema che riguarda una percentuale, proprio all'inizio, il 43 per cento di rete stradale da raggiungere come obiettivo. Su questo vorrei un chiarimento. Mi sembra di aver capito che, rispetto alle altre regioni, nella media, c'è un apporto di strade statali del 43 per cento, quindi il 57 per cento di reti provinciali o comunali. In questo caso, invece, la Sardegna sarebbe al di sotto di questa percentuale. Nelle relazioni che l'ISTAT, in particolare, ci ha dato questo elemento non c'è.

Passo ad alcune integrazioni che chiediamo. In Sardegna diamo sempre per scontata la frase «le autostrade non ci sono». Vorrei capire se, rispetto all'assenza di autostrade, è possibile, in qualche modo, dare un significato nel documento che ci manderà. Assenza di autostrade significa una velocità inferiore rispetto alle altre, oltre che elementi di sicurezza. Quanto può incidere questa assenza di autostrade in termini di impatto sui trasporti, sulla comunicazione interna?

Secondo tema. Registrate, rispetto ai lavori pubblici, una media di aumento dei costi dei materiali maggiore rispetto alle altre regioni? Ovvero, fare in Sardegna i lavori pubblici costa di più? Avete dati che riguardano questo? Se ci sono, sarebbe molto interessante averli.

La terza questione, invece, riguarda il tema dell'acqua. I dati che lei ci ha fornito ce li ha forniti anche l'ISTAT e sono molto drammatici. La Sardegna è certamente — la Sicilia viene subito dopo — in una fase di desertificazione molto grave. La domanda è se questi bacini, questi invasi su cui state lavorando li state pensando anche in termini integrati con il tema energetico. In Sardegna abbiamo circa 500 *Megawatt* di produzione energetica dall'idroelettrico. Si tratta di capire se su questi nuovi invasi si può lavorare anche in termini di potenziamento della capacità autonoma energetica, perché significherebbe un altro passo in avanti e anche un interesse di risorse economiche che potrebbero arrivare non dal

tema dei lavori pubblici, su cui noi siamo sempre l'ultimo vagone del treno, perché piccoli e perché pochi, ma dentro un tema di rigenerazione del sistema energetico, di equilibrio ambientale. Sono integrazioni, sostanzialmente. Non le chiedo di rispondere in questo momento, perché mi rendo conto che apro delle tematiche nuove, ma mi interessava in qualche modo sapere se ci siano delle valutazioni che si possono avere. Grazie.

ANTONELLA ZEDDA. In realtà, vorrei solo ringraziare l'assessore Piu per come è intervenuto in questa audizione. Voglio fargli i complimenti, perché è vero che è assessore regionale da poco tempo, però è da qualche decennio che si occupa della materia, essendo stato assessore, con le stesse deleghe, al comune di Sassari. La ringrazio e mi metto subito a disposizione per quanto riguarda i 430 milioni sulla legge Provenzano dirottati per il Covid per fare una verifica con il Governo su tempi, modi e situazioni.

Grazie davvero per come si è posto, per come ha riconosciuto il lavoro fatto precedentemente e per come ci ha illustrato il lavoro che vorrà fare. Grazie.

EMILIANO FENU. Anch'io ringrazio l'assessore per la relazione. Chiederei soltanto, se è possibile, magari un'integrazione, anche successivamente, della relazione perché l'area della Sardegna che ha citato, la Baronia, è l'area dove sono nato e cresciuto, anche se non è proprio il mio collegio. Questa estate ha vissuto davvero un periodo di enorme difficoltà, perché dipende prevalentemente da un solo invaso che ormai è quasi vuoto e serve un'area che, dal punto di vista turistico, ha vissuto quel fenomeno che chiamiamo *overtourism*, con paesi con una popolazione esigua durante i periodi invernali, ma che raggiungono anche le 100.000 presenze durante il periodo estivo. Sono serviti anche da questo invaso. La parte bassa di questa regione della Sardegna ha anche una vocazione agricola, che è forse il comparto che ha subito più di tutti la grave crisi idrica.



Volevo chiedere quali erano nel dettaglio, quindi anche integrando la relazione, le misure previste a breve termine sull'invaso, ma in generale sul servizio alla Baronia. Grazie.

FRANCESCA GHIRRA. Vorrei ringraziare anch'io l'assessore Piu per aver accolto il nostro invito e per aver fatto questa relazione così precisa e puntuale. Sappiamo bene qual è il *gap* infrastrutturale della Sardegna rispetto alle infrastrutture viarie e ferroviarie. Sappiamo anche che, rispetto ai fondi che sono stati stanziati, non abbiamo ottenuto le risorse che ci sarebbero spettate, vista l'arretratezza delle nostre infrastrutture.

Vorrei chiedergli se può integrare la relazione, anche indicando qual è lo stato di avanzamento dei lavori che sono programmati sulla nostra rete.

Ieri la Presidente ha sottolineato la bontà dei rapporti con il Governo e con gli enti. Volevo capire se c'è una buona collaborazione con la Rete ferroviaria italiana (RFI), ma anche con l'ANAS, perché credo che l'assessore sia stato delegato alla realizzazione di alcune importanti opere che erano state finanziate per oltre un miliardo di euro. Chiedo se anche su questo può fare una specifica.

Per quanto riguarda la siccità, quest'anno si è parlato soprattutto di Sicilia, perché la crisi è stata importante. La Sardegna, per fortuna, ha visto la realizzazione negli anni Ottanta di importanti invasi che hanno consentito di arginare il fenomeno.

Vorrei chiedere all'assessore, rispetto a quel 12 per cento di cui parlava, se può spiegarci meglio cosa intendesse e in che modo possiamo intervenire in supporto affinché queste importanti opere vengano finanziate.

Questa domanda, chiaramente, presidente, è rivolta anche a lei, perché abbiamo sentito che non si tratta neanche di cifre da capogiro, ma che sono fondamentali perché la nostra isola possa avere un approvvigionamento idrico adeguato non solo ai suoi abitanti, ma anche a quella mole di persone che arrivano sull'isola durante il periodo estivo, e soprattutto per garantire

all'agricoltura e ai piccoli centri di poter ben vivere, avendo adeguato approvvigionamento idrico e potendo essere collegati. Mi fermo qui.

DARIO GIAGONI. Saluto l'assessore Piu. Siamo stati colleghi nella passata legislatura. Ho sempre riconosciuto il valore e la coerenza dell'assessore Piu.

Assessore, come già le ho detto la scorsa volta, sono a completa disposizione come parlamentare per un supporto, perché è normale che ci sia una continua comunicazione con il Ministero delle Infrastrutture. Ho visto che ha in mano, pronta per essere inviata, una relazione dei lavori che sono da eseguire, lavori fondamentali, che permettano di avvicinare i piccoli centri ai grandi centri, perché, purtroppo, in Sardegna paghiamo il pegno dello spopolamento. Molti ragazzi e molte famiglie si allontanano dai piccoli centri e vanno nei grandi centri, dove trovano lavoro, e ritornare a casa diventa impossibile. Questo comporta uno spopolamento particolare.

I colleghi che sono intervenuti hanno messo in evidenza le criticità, come il discorso di Nuoro, che è l'unico capoluogo di provincia in tutta Italia che non ha una rete ferroviaria. C'è stato il problema quest'estate veramente critico, anche per l'aumento di turisti, sulla questione idrica tra la Gallura e la Baronia che confinano e sono vicine, quindi il comune di San Teodoro, il comune di Budoni, il comune di Siniscola, zona che purtroppo ha dovuto ridurre la fornitura dell'acqua e quindi dare un servizio non eccellente al turista, di cui chi viene in Sardegna ha bisogno.

In linea generale le domande sono state già fatte dai colleghi e quindi le risposte, se non ora, quando potrà, saranno fondamentali come strumento per noi in Commissione per far comprendere anche alle Camere e al Governo che la Sardegna, rispetto agli altri, sta vivendo, anche in termini economici, una difficoltà, come si è visto negli ultimi articoli di stampa, soprattutto nel nuorese. Il reddito è bassissimo, quindi siamo di fronte a una povertà difficile da affrontare. La Sardegna è arretrata da un punto di vista infrastrutturale e ha serie

difficoltà a crescere. Volevo fare delle domande puntuali.

PRESIDENTE. Vada alle domande, per cortesia.

DARIO GIAGONI. Vado alle domande. Già ieri mi ha bacchettato. Vado veloce.

La prima domanda riguarda la SP 90, la strada provinciale Santa Teresa-Castelsardo, pericolosissima, che attraversa tantissimi comuni. Non ci sono *guardrail*, non ci sono strisce, né laterali né di mezzzeria, la cartellonistica è inesistente. La notte, poi, ma questo è un altro aspetto, è attraversata dai cinghiali. Quando piove non si riesce proprio a capire in quale corsia ci si trovi.

L'altro aspetto è purtroppo condizionato dalla conclusione dei lavori, da parte dell'ANAS, della strada di Monte Pinu, quella che collega due territori fondamentali, che sono i capoluoghi di provincia della Gallura, del nord-est, che è una provincia che cambia ogni tanto nome. La parte provinciale dovrebbe essere completata. Mi hanno segnalato, ma non conosco bene la questione, il completamento di otto chilometri, tra la località di San Giorgio e il comune di Tertenia, sulla strada statale 125 var. Ho concluso. Le auguro buon lavoro. Sono a sua completa disposizione, assessore.

PRESIDENTE. Do la parola all'assessore Piu per la replica. Le raccomando di essere quanto più possibile conciso.

ANTONIO PIU, *assessore ai lavori pubblici della Regione Sardegna*. Starò nei cinque minuti.

Ringrazio gli intervenuti, sia i deputati che i senatori. Ringrazio per questo lavoro, che può essere realmente un lavoro di territorio, per far sì che le nostre richieste possano essere soddisfatte.

Per quanto riguarda l'intervento dell'onorevole Lai, la nostra regione, in base alla superficie, ha il 24 per cento di rete provinciale, con la differenza che la media nazionale è del 44 per cento, quindi 20 punti di percentuale in meno.

Per quanto riguarda i costi, sono difficili da calcolare. C'è uno studio importante che

non è basato solo su uno studio economico, ma principalmente sul fatto di non avere strade sicure ad una percorrenza sostenuta. Questo ha due effetti: un effetto diretto e un effetto indotto dalla nostra condizione di insularità. Parliamo di 8.265 euro di perdita *pro capite* per ogni cittadino sardo, che si traducono in 13 miliardi di euro. La mancanza di infrastrutture comporta poi una mancanza di elasticità rispetto al passaggio delle merci, ma soprattutto una connessione immediata con i centri urbani, che rispetto a materiali e costi, costa di più. Stiamo iniziando a redigere il nuovo prezzario del 2025. Lo faremo su presupposti differenti, ma già dai primi dati che stiamo raccogliendo in assessorato le materie per i lavori pubblici, per cercare di migliorare sia la rete idrica che quella stradale sono necessariamente molto più costosi rispetto a quello che affrontano le altre regioni.

In merito alle centrali idroelettriche, credo che quella sia la grande partita che questa regione deve affrontare, cercando, attraverso due investimenti da 20 milioni di euro per due centrali idroelettriche, di relazionare quanto più possibile le altre otto centrali idroelettriche per un lavoro puntuale, che ci consenta di vedere nell'idroelettrico, insieme all'eolico e al fotovoltaico, realmente la rinascita di quest'isola in termini di benessere per i suoi cittadini e per le sue imprese.

In merito al dato, e mi ricollego a quanto chiesto dall'onorevole Ghirra, il 12 per cento era riferito al riempimento dell'invaso del Maccheronis. Purtroppo è ai minimi storici e quel 12 per cento è il dato che purtroppo abbiamo raccolto al 31 agosto.

Rispondo sempre all'onorevole Ghirra in merito alla collaborazione con ANAS e con RFI. Ricordo che c'è un documento, sottoscritto il 18 ottobre del 2022, nel quale la regione Sardegna, insieme ad ANAS, a RFI, allo Stato e al Ministero, ha inserito tutte queste criticità che ho rilevato oggi e che i colleghi presenti sanno benissimo, perché sono criticità che conosciamo tutti. Dalla criticità rilevata abbiamo fatto un lavoro che, speriamo, ci consenta di capire in maniera puntuale di quante risorse ab-

biamo bisogno per iniziare a risolvere ed appianare il *gap* che abbiamo.

Ringrazio il senatore Zedda. L'accordo con il Ministro Provenzano era basato sul fatto che i soldi svincolati potessero poi rientrare, perché ogni centesimo e ogni euro che è stato defianziato ha un nome e un cognome. Quelle opere senza quei soldi, purtroppo, difficilmente potranno andare avanti.

In Baronia, onorevole Fenu, abbiamo speso 800.000 euro per un dissalatore. Mi auguro veramente che non sia questa la via per poter dare una risposta immediata all'esigenza idrica, ma sia quella di avere delle infrastrutture efficienti che consentano di utilizzare il bene acqua in maniera puntuale e migliore rispetto a quanto non sia stato fatto oggi.

Onorevole Giagoni, i lavori sulla SP 90 rientrano nei 250 milioni che sono venuto a chiedere qui oggi. Senza quei soldi difficilmente si possono fare adeguamenti di sicurezza importanti. Dato che lei conosce bene la situazione della SP 90, le chiedo davvero uno sforzo ulteriore per far sì che io possa dare una risposta immediata a quel territorio.

Su Monte Pinu abbiamo una collaborazione importante con ANAS, in quanto abbiamo finalmente fatto rispettare i tempi sulla consegna del progetto di fattibilità, che entrerà in Conferenza di servizi tra dieci giorni. Abbiamo dato il tempo ad ANAS, entro il 30 giugno 2025, per la conclusione delle opere, che in parte devono essere fatte dall'ANAS e in parte dalla provincia.

In merito, invece, alla terza richiesta, quella sulla strada provinciale, è una strada commissariata. Io sono stato nominato, con un'ordinanza della Presidente, sub-commissario. Su questo farò una riunione. Sarà mia premura farvi sapere quando si svolgerà, in quanto la vostra presenza è sempre ben accetta; anzi, secondo me, sarebbe importante.

Spero, in questi cinque minuti, di aver dato le risposte nella maniera più puntuale possibile.

Mi rifaccio, infine, a quanto detto dall'onorevole Lai prima. C'è bisogno di con-

tinuare a fare degli studi rispetto a quanto ogni cittadino sardo perde di benessere, non solo, quindi, da un punto di vista economico, sulla situazione delle strade, che poi vanno, a ricaduta, dal punto di vista sanitario, scolastico e lavorativo, a penalizzare fortemente i cittadini sardi, soprattutto quelli — come ho detto prima — in un'isola nell'isola. Grazie, *presidente*.

**PRESIDENTE.** Grazie, assessore, per la puntualità e per l'esautiva relazione. Le chiedo di farci pervenire tutti i documenti, compatibilmente con i vostri lavori, nel tempo più breve possibile.

Passo adesso la parola all'assessore Aricò, assessore alle infrastrutture e alla mobilità della Regione Siciliana. Visto che si è fatto molto desiderare, certamente ci porterà delle buone notizie dalla Sicilia. Prego, assessore.

**ALESSANDRO ARICÒ,** *assessore delle infrastrutture e della mobilità della Regione Siciliana.* Presidente, buongiorno. Grazie per l'invito.

Saluto e ringrazio tutti i deputati, i senatori e i membri della Commissione. Saluto anche il collega della Regione Sardegna.

Le problematiche che riguardano la Sardegna sicuramente sono simili a quelle della Sicilia, però negli ultimi due anni — è stata già avviata un'interlocuzione con il precedente Governo Musumeci e con l'attuale Governo Schifani — soprattutto sulle opere ferroviarie. La Sicilia è interessata da finanziamenti e opere pubbliche che valgono circa 11 miliardi di euro.

Dobbiamo colmare un *gap* infrastrutturale di oltre cinquant'anni. La condizione di insularità, così come vale per la Sardegna, vale per tutti i siciliani ed è stata quantificata in un *gap*, pari per i siciliani a circa 6,5 miliardi di euro l'anno. Però, negli ultimi due anni, già con le interlocuzioni tra il nuovo Governo nazionale e l'attuale Governo Schifani, c'è stato un cambio di passo, soprattutto sulle infrastrutture.

I dati ISTAT hanno portato all'attenzione nazionale che la Sicilia è la regione



che, per la prima volta, ha un aumento del PIL superiore al resto delle regioni d'Italia. Ci attestiamo, nel 2023, su un più 2,2, che non ha pari in nessuna delle regioni d'Italia. In tal senso, l'ISTAT ci ha voluto anche indicare che una delle motivazioni è lo sblocco dei lavori pubblici. RFI ha voluto ribadire più volte che siamo la prima regione d'Italia per velocità di chiusura delle Conferenze dei servizi sui lavori pubblici, e questo, naturalmente, è motivo di orgoglio.

Per quanto riguarda i fondi di coesione, proprio qualche mese fa è stato sottoscritto dal Presidente Schifani e dal Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, un accordo che prevede finanziamenti per la Sicilia per circa 6 miliardi 400 milioni di euro. Sapete meglio di me che 1 miliardo 300 milioni è stato destinato al Ponte e un ulteriore miliardo di euro è stato destinato alle infrastrutture. In questo caso, anche il Governo regionale ha fatto la propria parte sul cofinanziamento per il Ponte sullo stretto, un'opera pubblica strategica, alla quale crediamo molto. Anche se il tempo di quando potrà essere autorizzato è ancora molto lontano (si parla, da fonti ministeriali, di non prima di otto anni), stiamo lavorando per cercare di colmare questo *gap* infrastrutturale in questi otto anni. Cosa abbiamo fatto? Il primo provvedimento è stato quello della lotta contro il caro-voli. La tratta più volata in Italia è sicuramente la Catania-Roma e, tra le prime, la Palermo-Roma, però nel corso degli anni queste tratte erano anche le più costose. Mentre per la Sardegna o, comunque, per le nostre isole come Lampedusa e Pantelleria è prevista la continuità territoriale, quindi è previsto un costo del biglietto aereo fisso (in aggiunta, naturalmente, alle tasse aeroportuali e agli eventuali oneri accessori), per la Sicilia questa condizione di svantaggio di insularità non è stata mai riconosciuta.

Da un lato, quindi, abbiamo il riconoscimento della condizione di insularità prevista dalla Costituzione italiana; dall'altro lato, però, il meccanismo di riconoscimento della condizione di continuità

territoriale, quindi di contribuzione per il volo aereo non era stato mai erogato e permesso, se non soltanto — come dicevo prima — per le isole di Pantelleria e Lampedusa.

Nei primi mesi del Governo regionale abbiamo avuto interlocuzioni con il Governo nazionale, con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, con il Ministero dell'Economia e delle finanze e con l'ufficio preposto in Europa affinché potessimo predisporre un provvedimento che prevedesse per tutti i siciliani uno sconto. Ci siamo riusciti: abbiamo adottato un provvedimento, di cui siamo molto orgogliosi, riferibile alla lotta al caro-voli. Abbiamo stanziato una parte cospicua delle risorse regionali, che ammontano a circa 17 milioni di euro, ai quali sono stati aggiunti poco più di 10 milioni di euro stanziati, naturalmente, dal Parlamento e dal Governo nazionale. Erano già stati stanziati circa 2,5 milioni su quei famosi 5 milioni di euro che erano stati erogati per la Sicilia e per la Sardegna, che abbiamo, in quel caso, diviso in parti uguali.

Abbiamo utilizzato questi circa 13 milioni di euro erogati dal Governo nazionale aggiungendo un'altra parte, per un totale di 33 milioni di euro. Già oggi abbiamo un provvedimento di cui hanno usufruito centinaia di migliaia di siciliani, un provvedimento aperto a tutti, per tutti i 5 milioni, ai quali pratichiamo uno sconto del 25 per cento sul costo del biglietto aereo, comprensivo di oneri accessori, quindi di tasse aeroportuali ed eventuali altri oneri. Ad alcune categorie addirittura pratichiamo lo sconto del 50 per cento: studenti, soggetti che hanno un ISEE fino a 15.000 euro e chi ha una disabilità di almeno il 67 per cento.

Abbiamo già erogato contributi per 400 mila biglietti, il provvedimento è attivo dal dicembre 2023, e abbiamo le risorse, solamente in questa fase, fino al 31 dicembre 2024. Stiamo lavorando anche in assestamento di bilancio per implementare le risorse che attualmente abbiamo a disposizione, però se non ci aiuta lo Stato

per il 2025 e per gli anni successivi potrebbe essere un problema per noi.

Passo al discorso delle strade e delle autostrade siciliane. Per quanto riguarda le autostrade, nel corso dei precedenti anni, purtroppo, c'è stata una mancanza di collaborazione con gli organi statali. Dalla fine del 2022, abbiamo notato un cambio di passo. L'arteria principale autostradale siciliana, la Palermo-Catania, nel 2022 aveva oltre 50 cantieri. Nel corso di questi due anni, nel frattempo, è intervenuto un provvedimento normativo statale, con la designazione governativa del commissario sulla Palermo-Catania nella persona del Presidente della regione Renato Schifani. Abbiamo notato un cambio di passo, è un'autostrada gestita dall'ANAS. Devo dire che i tempi di percorrenza piano piano si vanno restringendo sempre di più.

È di ieri un'altra bella notizia per Autostrade Siciliane: l'apertura di due gallerie imponenti sulla Palermo-Catania, diramazione Caltanissetta. Qualche settimana fa — presidente Calderone, molto importante per il suo territorio — l'apertura del viadotto Ritiro sulla Palermo-Messina, che fa parte dell'autostrada gestita dal consorzio Autostrade Siciliane. Abbiamo rinnovato il contratto di servizio con Trenitalia e abbiamo implementato il numero dei chilometri che serviranno i siciliani.

Presidente, mi permetto di attenzionare due aspetti. Il primo è di avere l'attenzione che abbiamo avuto fino ad oggi in merito alla lotta sul caro-voli per tutti i siciliani. Se la Commissione potesse farsi promotrice di un'attenzione, non dico particolare, ma di quella che meritano sia la Sicilia che la Sardegna per far volare i propri residenti, considerando che noi, purtroppo, non abbiamo il riconoscimento che ha la Sardegna o che hanno le nostre isole minori.

Dopodiché, mi permetto di porre all'attenzione i costi di trasporto per gli autotrasportatori. È stato toccato il tema dell'aumento del costo del materiale rispetto alle lunghe percorrenze che devono affrontare gli autotrasportatori. Non è sol-

tanto un problema di percorrenza, ma è anche un problema di attraversamento. Chi deve portare un mezzo fuori dai confini della Sicilia lo deve fare obbligatoriamente prendendo un traghetto o che lo porti dall'altro lato della sponda di Messina, a Villa San Giovanni o a Reggio Calabria, o lo deve fare prendendo le navi verso Napoli o Genova. Questo per gli autotrasportatori è un problema. Potevamo intervenire solamente nel dare un contributo a tutti gli autotrasportatori per l'attraversamento dello Stretto di Messina. Il provvedimento, che era stato predisposto prima del mio arrivo, prevedeva un contributo per tutti gli autotrasportatori del 20 per cento. L'abbiamo aumentato fino al 50 per cento. Quindi, tutti gli autotrasportatori che oggi attraversano lo Stretto possono usufruire di uno sconto del 50 per cento. Già dal 1° gennaio 2024 la tassa che ha l'acronimo ETS, che sarebbe l'ex *carbon tax*, una tassa voluta dall'Unione europea, incide per circa 300 euro a mezzo ogni volta che il mezzo esce dai confini della nostra regione.

Abbiamo attivato un tavolo nei mesi precedenti le elezioni europee, con i rappresentanti della Sicilia al Parlamento europeo. Mi sento di dire che lo sviluppo della nostra regione deve essere affrontato sia nell'ottica del trasporto delle merci in Sicilia, sia in quella per tutte le imprese che vogliono aprirsi a mercati diversi, oltre a quello regionale. Per noi, quindi, avere il riconoscimento di una continuità territoriale riferibile all'Autostrada del mare e anche la possibilità di dare un contributo ai nostri autotrasportatori per la tassa ETS, sarebbe sicuramente un grande valore aggiunto, *presidente*. Per altri campi, se la Commissione ha necessità di sapere quello che stiamo facendo su altri temi...

**PRESIDENTE.** Assessore, le vorrei chiedere di inviare, ove possibile, alla Commissione una relazione con tutti gli argomenti che lei ha affrontato e con gli altri che potrebbero essere utili per la Commissione, che riterrà di affrontare, anche indicando eventuali proposte, che poi trasmetteremo, nelle forme di legge, agli organi competenti.

ALESSANDRO ARICÒ, *assessore delle infrastrutture e della mobilità della Regione Siciliana*. Sarà fatto, presidente.

PRESIDENTE. La ringrazio. Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni, sempre con la solita raccomandazione di rivolgere domande secche, in modo tale da poter andare avanti con i lavori.

ANTONIO NICITA. Signor presidente, la ringrazio. Molto brevemente. Anch'io, come è stato fatto dai colleghi a proposito della relazione precedente, chiederei all'assessore delle integrazioni per quanto riguarda alcuni elementi di fatto di tipo economico. In particolare, intanto una mappa - se possibile - sintetica di tutte le opere pubbliche, di infrastrutture e mobilità, al momento cantierate o da cantierare, finanziate o da finanziare. Questo, in particolare, per avere un quadro più chiaro di quello che fino a questo momento abbiamo avuto in relazione ad alcune opere pubbliche, che poi sono state definanziate dal PNRR e che sono finite potenzialmente in un finanziamento FSC. Siccome alla fine ci siamo un po' perduti nel complesso di queste opere, se è possibile fare una mappatura, un elenco aggiornato sullo stato di finanziamento e attuazione dei cantieri e anche con riferimento alle risorse disponibili in relazione all'incremento - come avete detto anche in precedenza - dei costi energetici e delle materie prime, per avere un quadro più che altro di cosa dobbiamo aspettarci di qui ai prossimi anni in termini di copertura di alcuni investimenti infrastrutturali.

Anche io chiedo, come ha fatto il collega in precedenza per la Sardegna, di avere un'idea sotto il profilo dei costi, quindi quali sono i costi aggiuntivi in generale per tipologie macro di investimenti infrastrutturali e mobilità dovuti alla specificità insulare siciliana, anche se ci sono, in questo, eventualmente, diverse distribuzioni di costi, a seconda delle aree della regione. Per quanto riguarda le grandi

tratte autostradali esistenti, in particolare sulla parte che riguarda Palermo-Messina e Messina-Catania, a che punto siamo con le manutenzioni? Mentre nel primo caso ho chiesto un aggiornamento sulle nuove opere, sulla manutenzione dell'esistente vorrei capire a che punto siamo, quali investimenti sono necessari e in quali tempi.

Le rivolgo un'altra domanda. Non mi deve rispondere adesso, come abbiamo detto. Queste sono domande per delle integrazioni. Le chiedo se può integrare sotto il profilo di un piano di mobilità per le emergenze, in particolare sismiche e così via.

PRESIDENTE. Assessore, la prego di recepire queste osservazioni del senatore Nicita.

ALESSANDRO ARICÒ, *assessore delle infrastrutture e della mobilità della Regione Siciliana*. Assolutamente, presidente.

PRESIDENTE. Il senatore Russo desidera porle qualche domanda.

RAOUL RUSSO. Ringrazio l'assessore per la sua relazione esaustiva su quanto fatto, soprattutto per quanto riguarda il caro-voli, tema per noi molto importante.

A integrazione di quanto diceva il collega Nicita, che sono sicuramente dati per noi importanti come Commissione, vorrei una sua valutazione, anche da integrare eventualmente nella relazione che ci invierà, per quanto riguarda il sistema degli aeroporti siciliani, un sistema che in questo momento ha un *vulnus* dovuto anche al tema di Catania, che soffre della cenere vulcanica, che ha necessità di far interagire gli aeroporti di Trapani e Comiso, aeroporti isolani, all'ipotesi dell'aeroporto di Agrigento, che viene caldeggiata e su cui c'è un certo movimento. Se può tratteggiarci, quindi, una sua opinione, un suo passaggio, non necessariamente in questa fase, ma anche in sede di relazione, sulla necessità di implementazione del sistema aeroportuale siciliano.

PRESIDENTE. Grazie, senatore. Non ci sono altri colleghi che chiedono di intervenire.

La ringrazio, assessore, e la prego di inviarci la relazione, anche con le proposte, perché dobbiamo utilizzare una delle nostre competenze, quella di « stimolare » gli organi competenti per poter risolvere qualche problema finalizzato ad annullare

gli svantaggi dell'insularità. Ringrazio gli auditi e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 9.25.**

*Licenziato per la stampa  
il 4 ottobre 2024*

**Relazione di sintesi sull'attività dell'assessore ai lavori pubblici della  
regione Sardegna, Antonio Piu**

**Commissione parlamentare per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'individuazione degli svantaggi derivanti dalla condizione d'insularità e sulle relative misure di contrasto.**

**Audizione Assessore Antonio Piu.**

Gentili Onorevoli, Senatrici e Senatori,

Vi ringrazio per avermi dato la possibilità di esporre dinnanzi a questa Commissione la grave situazione in cui versa la Regione Sardegna a causa delle criticità derivanti dal suo stato di isola che genera una serie di vincoli permanenti e combinati che recano grave danno allo sviluppo della Regione, incidendo sulla situazione sociale ed economica.

Da specifici studi<sup>1</sup> effettuati dalla Direzione Generale dell'Assessorato di cui sono a capo, ossia quello ai Lavori Pubblici della Regione Autonoma della Sardegna, sulle principali dimensioni sociali economiche e territoriali emergono dei marcati divari di dotazione infrastrutturale dell'Isola rispetto alla media nazionale, praticamente in tutti gli ambiti riguardanti sia le infrastrutture economiche, sia quelle sociali. Questo stato di cose è confermato sia quando si prende in considerazione la semplice ricognizione numerica delle infrastrutture (ad es: n. porti/aeroporti, km autostrade, ma anche n. scuole, caserme, uffici postali etc.), sia quando ci si sofferma sul valore dell'investimento pubblico infrastrutturale. Tali deficit, inoltre, come dimostrato da un recente contributo della Banca d'Italia, addirittura si acuiscono quando si correggono le misurazioni per tener conto di parametri quali la qualità intrinseca delle infrastrutture o l'accessibilità ai mercati di sbocco delle merci.

Quando, però, si vuole tradurre il deficit infrastrutturale della Regione in termini di perdita di benessere, ci si trova davanti a molte difficoltà, soprattutto in relazione alla scarsa disponibilità di dati adeguati.

Gli studi effettuati dall'Assessorato, che hanno l'obiettivo di pervenire alla quantificazione monetaria della perdita di benessere per la Regione Sardegna associata ai deficit infrastrutturali, si sono basati sia sulla costruzione di un indicatore di dotazione infrastrutturale già utilizzato nei suoi studi dalla Banca d'Italia, sia su approfonditi studi econometrici finalizzati all'individuazione di un modello di computo nella penalizzazione complessiva, di un fattore di "insularità" che, a parità di altre condizioni, riduce l'efficienza dell'investimento infrastrutturale.

---

<sup>1</sup> I dati e gli studi riportati nella presente relazione si trovano in allegato.



Negli studi citati, la valutazione della penalizzazione/vantaggio economico associati a un indice di dotazione infrastrutturale è costruita come tempo necessario, in media, a percorrere un km di distanza stradale. È ben evidente che alcune caratteristiche fisiche impediscono alle regioni di stare sullo stesso piano in questo ragionamento. La lontananza equivale a un maggiore costo delle transazioni con soggetti che siano localizzati al di fuori dell'isola: maggiori sono i costi di trasporto (non solo in termini monetari ma anche di tempo e flessibilità organizzativa), più il mercato insulare tenderà a richiudersi in sé stesso, perdendo parte delle opportunità di specializzazione che derivano dall'integrazione tra mercati più vicini. Ciò si tradurrà inevitabilmente in una elasticità minore dell'investimento infrastrutturale effettuato in territori insulari.

La quantificazione dell'impatto economico monetario sofferto dalle isole è stato economicamente stimato, sulla base degli indicatori di Accessibilità sulla base della distanza, sulla base del tempo e calcolato sull'indice basato sul rapporto tra i due indicatori di Accessibilità distanza e Accessibilità tempo.

⊕ **Tabella 1** – La scomposizione della penalizzazione implicita fra effetto diretto e effetto indotto

	Accessibilità distanza	Accessibilità tempo	Indice dotazione
<b>Sicilia</b>			
<i>Effetto complessivo</i>	<b>3.339 E</b>	<b>4.732 E</b>	<b>6.931 E</b>
- di cui diretto	1.821 E	892 E	2.400 E
- di cui indotto da insularità	1.518 E	3.840 E	4.531 E
<b>Sardegna</b>			
<i>Effetto complessivo</i>	<b>3.567 E</b>	<b>9.780 E</b>	<b>8.265 E</b>
- di cui diretto	1.946 E	1.843 E	1.669 E
- di cui indotto da insularità	1.621 E	7.937 E	6.595 E

La tabella riporta le stime delle penalizzazioni monetarie pro-capite sofferte dalla Sicilia e dalla Sardegna per effetto della loro distanza rispetto al centro economico propulsivo dell'Unione europea. La Tabella è composta da 4 colonne: la prima colonna distingue, per ognuna delle due isole, due effetti distinti: il primo effetto, anche denominato diretto, indica la perdita di benessere pro-capite delle due regioni nel caso ipotetico in cui esse non fossero delle isole e non presentassero una soluzione di continuità rispetto al resto del Paese. Il secondo effetto, denominato indotto per semplificarne il significato, è inteso catturare l'ulteriore perdita di benessere pro-capite che si osserva per le due regioni per il fatto di essere anche isole (oltre a occupare la posizione geografica in cui si trovano, relativamente alle altre regioni europee). Ovviamente, la stima della perdita di benessere complessivo la si ottiene sommando i due effetti.

Con riferimento al rapporto fra l'accessibilità tempo e l'accessibilità distanza, la penalizzazione monetaria pro-capite che grava sulla Sardegna è per l'effetto diretto di 1.669 Euro, mentre quello indotto è di 6.595 Euro. L'effetto complessivo vale 8.265 Euro per ogni sardo e grava per più di 13 Mld di Euro sul sistema economico isolano.

Evidenziato, anche attraverso i risultati degli studi effettuati l'impatto economico e finanziario che pesa su ogni sardo, è chiaro che la Sardegna, e le altre regioni insulari, si trovano di fronte a minacce e ostacoli che ogni giorno frenano le proprie aspettative di sviluppo. In generale, in quanto fisicamente "disconnessi" dalla terraferma, i territori insulari sperimentano una "condizionalità permanente", cioè la dipendenza dal trasporto marittimo e aereo, le cui specificità settoriali si riverberano/ripercuciono sull'economia locale, rendendo l'investimento nelle isole più rischioso, a parità di altre condizioni, rispetto a quello effettuato nella terraferma.

E' quindi necessario agire su due fronti principali, uno relativo alle politiche di sviluppo dedicate e non solo al trasferimento di mere risorse compensative differenziali l'altro è rappresentato dalla questione dell'infrastrutturazione.

Il problema dell'infrastrutturazione delle isole è distinto ma non certamente disgiunto da quello dell'Insularità. La limitata dotazione infrastrutturale nel caso della Sardegna diventa un macigno pesante sulla testa di ogni sardo. A conti fatti, si tratta di risorse importanti che mancano (annualmente) all'economia locale e non si trasformano in servizi e opportunità di lavoro per i giovani sardi. Ecco, qui si coglie la necessità di un ampio intervento politico, a livello Europeo, nazionale e regionale per eliminare una volta per tutte gli ostacoli al commercio nazionale/internazionale attraverso adeguati investimenti infrastrutturali

Gli effetti del gap infrastrutturale, sul fronte interno, si traducono nella realizzazione di un'insularità interna, l'isola nell'isola, che spesso riguarda soprattutto i piccoli comuni nelle aree interne della Sardegna, che soffrono di collegamenti insufficienti sia con la rete stradale fondamentale che, di conseguenza, con i poli dello sviluppo economico e con i centri di offerta dei servizi di riferimento per il territorio, in cui sono concentrati le strutture sanitarie, gli istituti scolastici secondari e le stazioni principali del trasporto pubblico locale.

Con particolare riferimento all'estensione della rete stradale, l'analisi dei dati sullo sviluppo e la distribuzione territoriale delle strade permettono di evidenziare che nella rete stradale della Sardegna il valore del rapporto tra lo sviluppo della rete

statale e la superficie da servire è pari al 14,2 %, in linea con le altre regioni dell'Italia meridionale e insulare che possono però contare sulle autostrade; inoltre, il valore del rapporto tra lo sviluppo della rete provinciale e la superficie da servire (24,6 %) è nettamente inferiore alla media nazionale (43,91 %), evidenziando nel complesso un insufficiente sviluppo della rete extraurbana statale e provinciale rispetto alla superficie dell'isola.

La criticità fondamentale del sistema viario della Sardegna è infatti rappresentata dalle basse velocità di viaggio legate all'inadeguatezza infrastrutturale, che si riflette negativamente sull'accessibilità alle porte di accesso portuale e aeroportuale all'isola, e ai servizi concentrati nelle principali aree urbane, soprattutto per le aree interne.

Sulla base di uno studio condotto dalla Banca d'Italia sulla dotazione infrastrutturale delle regioni italiane, che tiene conto dei tempi di viaggio, delle distanze e della popolazione servita dalle infrastrutture si nota che l'indicatore calcolato per la rete stradale della Sardegna, pari a 63,5, è abbondantemente inferiore alla media nazionale, pari a 100, risultando ampiamente il più basso rispetto a tutte le regioni italiane.

Ad oggi, la rete viaria della Sardegna ha un'estensione complessiva di 37.594 km, suddivisa secondo la seguente articolazione di competenze:

- viabilità statale, gestita da ANAS S.p.A.: 2.949 km;
- viabilità provinciale, gestita dalla Città Metropolitana di Cagliari e dalle Province del Sud Sardegna, di Oristano, di Nuoro e di Sassari: 5.933 km;
- viabilità comunale e consortile: 13.405 km;
- viabilità vicinale: 15.217 km.

Se si esaminano, in particolare, le caratteristiche della viabilità statale della Sardegna, avente un'estensione complessiva di 2.949 km, solo 522 km sono a 4 corsie a carreggiate separate, e di questi, solo il tratto della S.S.131, compreso tra Cagliari e Bauladu (lungo 105 km), e la S.S.729 Sassari – Olbia (che al suo completamento avrà uno sviluppo totale di 79,5 km), possiedono le caratteristiche proprie delle strade extraurbane principali di tipo B.

A tal proposito, ricordo che il 18/10/2022 è stato stipulato un Protocollo d'Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, la Regione Autonoma della Sardegna, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e ANAS S.p.A., finalizzato alla costituzione di un Gruppo di Lavoro per il consolidamento e lo sviluppo degli

interventi mirati al potenziamento e all'integrazione dei servizi di mobilità della Sardegna.

Tale Gruppo di Lavoro ha redatto un documento condiviso che, a partire dall'analisi dello stato di fatto e delle criticità che contraddistinguono il sistema dei trasporti su ferro e su gomma della Sardegna, ha individuato gli interventi prioritari integrati che possono consentire un concreto miglioramento della mobilità nell'Isola, articolati in diversi scenari temporali.

Per quanto concerne, in particolare, la viabilità statale, è stato stimato un fabbisogno complessivo di 5.100.000.000 di euro per l'adeguamento e potenziamento delle strade statali della Sardegna.

Invece, sul fronte della viabilità locale della Sardegna, di competenza attualmente delle Province e dei Comuni, evidenzio come questa presenti numerose criticità legate essenzialmente a caratteristiche geografiche e ad andamenti del percorso non adeguati ai flussi veicolari in transito.

Tutto questo si ripercuote pesantemente sia sui tempi di viaggio che sulla sicurezza del traffico. Con riferimento ai dati sull'incidentalità ed in particolare sulla mortalità (riferito al 2022), dato dal numero di morti per incidente stradale. In Sardegna si sono verificati nel 2022 3313 incidenti stradali che hanno causato la morte di 100 persone e il ferimento di altre 4557. Il tasso di mortalità, dato dal numero di morti per incidente stradale rapportati alla popolazione media residente, ha un valore che si attesta a 6,3, a fronte di un dato nazionale pari a 5,4.

Per questo motivo, è stata svolta un'analisi della rete che ha permesso di individuare gli interventi prioritari per l'adeguamento e la messa in sicurezza della viabilità locale, pari a complessivi € 250.000.000, e quantificare le somme occorrenti per la manutenzione della rete provinciale, che ammontano a € 180.000.000.

Si sottolinea inoltre un altro obiettivo svantaggio infrastrutturale rispetto al dato nazionale: quello in ambito ferroviario.

Come rappresentato nel Documento Strategico della Mobilità Sostenibile:

- La dotazione di infrastrutture ferroviarie per superficie, pari a circa 18 Km/migliaia di kmq, è la più bassa tra le regioni italiane e di gran lunga inferiore alla media italiana di 56 km/migliaia di kmq;
- La dotazione di infrastrutture ferroviarie per abitanti è tra le più basse d'Italia, ed inferiore alla media nazionale di 283 km/milione di abitanti;
- Le tratte a doppio binario rappresentano il 46,1% dell'estensione complessiva della rete: in Sardegna appena il 12%;

- Le tratte elettrificate su base nazionale su base nazionale rappresentano il 71,9%: In Sardegna NON E' PRESENTE NEANCHE UN METRO DI LINEA ELETTRIFICATA;

Proseguendo nell'analisi delle criticità che sono riferite alle competenze dell'Assessorato dei Lavori Pubblici, di importanza vitale è la questione dell'accesso alle risorse idriche.

Tra le difficoltà che l'essere un'isola del Mediterraneo comporta, vi è quella delle problematiche legate al cambiamento climatico. Gli studi sugli effetti del cambiamento climatico sono concordi nel prevedere che nei prossimi decenni le ondate di calore diventeranno più frequenti e gravi in molte regioni, e che il bacino del Mediterraneo è una delle poche regioni in cui si prevede una forte riduzione delle precipitazioni, mettendo in chiaro la necessità di investimenti nei sistemi di allerta precoce, l'aumento dell'efficienza idrica delle tecnologie esistenti e di quelle nuove, il passaggio a colture più resistenti alla siccità e il miglioramento dell'accesso alle risorse idriche.

L'insularità, inoltre, influisce notevolmente sulla disponibilità della risorsa idrica in quanto per ovvi motivi impedisce la possibilità di trasferire risorse idriche da altri bacini idrografici nazionali. Ciò determina una condizione di sistema chiuso che deve autogestirsi con le sole risorse disponibili sul territorio regionale. A ciò si aggiunge la situazione della rete idrica regionale, che presenta una dispersioni idrica superiore al 50% con picchi del 70%.

L'approvvigionamento idrico della Regione Sardegna, a causa delle caratteristiche climatiche e geologiche dell'isola, è fortemente condizionato dalla risorsa idrica accumulata nei grandi invasi artificiali. Oltre il 70% del fabbisogno idrico della Sardegna dipende dalla risorsa degli invasi distribuiti sul territorio isolano.

Nonostante la Regione Sardegna sia tra le regioni italiane con il maggior numero di invasi artificiali di rilevanza nazionale, 55 in totale di cui 31 appartenenti al Sistema Idrico Multisetoriale Regionale (SIMR), gestito dall'Ente Acque della Sardegna (ENAS), l'evidente difficoltà di attingere da altre risorse distribuite sul territorio nazionale e il prevalente regime torrentizio dei corsi d'acqua della Sardegna, impone di dotarsi del maggior numero possibile di grandi strutture di accumulo e stoccaggio della risorsa idrica.

Rispetto all'attuale assetto di infrastrutture idriche la condizione di insularità, per le ragioni appena esposte, impone di implementare la disponibilità della risorsa idrica sia attraverso l'ottimizzazione del sistema di gestione e trasporto esistente, sia



mediante la realizzazione di ulteriori invasi artificiali nonché la realizzazione di interconnessioni tra bacini idrografici, utili per trasferire le risorse disponibili verso le aree più deficitarie a seconda dell'alternanza dei periodi siccitosi che colpiscono in maniera variegata, di anno in anno, diverse zone dell'isola. Inoltre, la possibilità di trasferire risorse idriche verso i sistemi deficitari consente di fronteggiare le situazioni di crisi idrica determinate non solo da prolungati periodi siccitosi ma anche da disservizi per guasti delle infrastrutture idrauliche di accumulo e trasporto o da problemi qualitativi della risorsa idrica.

Al 31 agosto 2024 il SIMR, Sistema Idrico Multisetoriale Regionale, attraverso il sistema degli invasi, disponeva di un volume invasato di 805 milioni di metri cubi d'acqua, che corrispondono a circa il 44,2% del volume utile di regolazione autorizzato. Rispetto al mese precedente, questo valore è diminuito di 111 milioni di metri cubi, determinando così uno scenario di criticità.

Passando alle situazioni locali, vorrei evidenziare le criticità dei Sistemi Idrici del Posada, dell'Alto Cixerri, dell'Alto Coghinis, del Nord Occidentale e dell'Ogliastra.

In particolare, il Sistema Posada si trova in una condizione preoccupante a causa degli scarsi apporti meteorici relativi al periodo tra ottobre 2023 e agosto 2024, al 31 agosto 2024 presentava un volume idrico invasato nel lago di Maccheronis pari a circa il 12,5% del volume utile di regolazione autorizzato.

Attualmente sono finanziate opere per 566 milioni di euro, diverse delle quali in corso di costruzione, come due nuovi invasi (Monti Nieddu in comune di Sarroch e Cumbidanovu in comune di Orgosolo) per un importo complessivo di € 273 milioni. I restanti 293 milioni sono relativi a interventi sugli invasi esistenti, sulle interconnessioni fra invasi e interventi per limitare le perdite nelle condotte

Per tutto quanto sinora detto, l'obiettivo che intendiamo perseguire è quello di ottimizzare l'utilizzo delle risorse idriche della Regione Sardegna attraverso l'efficientamento, il completamento e l'interconnessione dei sistemi idrografici per consentire la massima capacità di accumulo e la massima efficienza di utilizzo delle risorse idriche e superare le criticità rappresentate dal sistema idrico multisetoriale. Per raggiungere tale risultato sono necessari interventi per circa 468.000.000,00 euro, che consentirebbero, quindi, alla Regione Sardegna di affrontare con maggior sicurezza e affidabilità la richiesta del fabbisogno idrico da parte degli utenti finali, soprattutto quelli del comparto agricolo che rappresentano per ovvi motivi il principale utilizzatore di risorsa idrica.

In questa situazione vorrei evidenziare ulteriori aspetti che sottolineano la marginalità dell'Isola rispetto alle scelte del Governo nazionale.

Con riferimento in particolare alla programmazione dei fondi Fsc, la mancata copertura degli interventi ricompresi nell'Accordo Provenzano, che ora devono essere finanziati nell'ambito del nuovo accordo per la programmazione 2021/2027.

Tra questi la Regione deve intervenire finanziariamente anche su opere di competenza statale, come la rete RFI o, come successo per la Strada Statale Sassari Olbia, sulla viabilità stradale statale.

### **Viabilità statale,**

Fabbisogno complessivo di 5.100.000.000 di euro per l'adeguamento e potenziamento delle strade statali della Sardegna.

### **Viabilità locale – primo intervento prioritario è stato quantificato come segue:**

Messa in sicurezza	euro 250.000.000
Manutenzione della rete provinciale	euro 180.000.000

### **Infrastrutture idriche**

<b><i>Descrizione intervento</i></b>	<b><i>Fabbisogno finanziario</i></b>
Realizzazione di nuove interconnessioni tra bacini idrografici per il miglioramento della flessibilità del sistema idrico multisettoriale regionale.	€ 295.000.000,00
Interventi di manutenzione straordinaria sulle dighe esistenti finalizzati a garantire il mantenimento delle quote di invaso autorizzate ed eliminare le limitazioni di invaso indotte dalla necessità di garantire adeguati livelli di sicurezza.	€ 42.500.000,00
Interventi per l'efficientamento, la manutenzione straordinaria e l'ottimizzazione del sistema di distribuzione delle risorse idriche multisettoriali su tutto il territorio regionale.	€ 129.000.000,00
Studio per la realizzazione di nuovi sistemi di accumulo della risorsa idrica.	€ 1.500.000,00

**€ 468.000.000,00**

Di seguito vengono indicati alcuni Interventi prioritari

Viabilità locale

**Itinerario trasversale sardo Oristano – Tortolì. Province di Oristano e Nuoro**

L'intervento prevede il potenziamento del collegamento stradale tra Oristano e Tortolì, attualmente contraddistinto da sezioni inadeguate e da un tracciato ad elevata tortuosità. Si prevede di intervenire attraverso l'adeguamento della viabilità esistente nel territorio della provincia di Oristano e la realizzazione di un nuovo tracciato nel tratto che si sviluppa nella Provincia di Nuoro. La lunghezza complessiva dell'itinerario è pari a circa 150 km.

**Itinerario Tempio – Aglientu SP 5. Provincia di Sassari**

L'intervento si inserisce in un itinerario strategico per la Sardegna, collegando Tempio con la costa nord dell'isola, presso Aglientu. Parte dei lavori di adeguamento sono stati eseguiti, per i restanti esiste un progetto esecutivo sul quale è in corso di conclusione la procedura per il PAUR.

**S.P. dell'Anglona. Itinerario Sassari-Osilo-Nulvi-Sedini.S.M. Coghinas. Provincia di Sassari**

L'intervento è di notevole importanza in quanto consente l'agevole e più sicuro collegamento della bassa valle del Coghinas e dell'Anglona con la città di Sassari. Attualmente è stato realizzato il tratto Sassari-Nulvi ed è in fase di realizzazione la circonvallazione di Nulvi. Resta da realizzare il tratto Nulvi-Sedini-S.M. Coghinas.

**Sassari - Castelsardo - Santa Teresa Gallura. Adeguamento e messa in sicurezza S.P.90. Provincia di Sassari**

L'intervento prevede l'adeguamento e messa in sicurezza del collegamento tra l'area urbana di Sassari e il porto internazionale di Santa Teresa Gallura, attualmente realizzato dalla S.S.200 e dalla S.P.90 e contraddistinto da una sezione stradale inadeguata, oltre che da accessi a raso distribuiti ai lati della viabilità. La S.P.90, in particolare, ha uno sviluppo di circa 64 km, da Castelsardo a Santa Teresa Gallura.

**SP2 tratto S.S.131 – S.S.126. Città Metropolitana di Cagliari e Provincia del Sud Sardegna**

La S.P.2 attraversa la Sardegna sud occidentale, sviluppandosi per 56 km dall'innesto sulla S.S.131, presso San Sperate, fino all'intersezione con la S.S.126, presso

Carbonia. Il tracciato stradale è contraddistinto da una sezione inadeguata al traffico in transito, sia dal punto di vista del volume dei flussi che della sicurezza.

#### **S.P.68 – Provincia di Oristano**

La S.P.68, in provincia di Oristano, si sviluppa per 20 km, a partire dallo svincolo sulla S.S.131, presso Marrubiu, fino all'intersezione a rotatoria con la S.P.33, presso Siamanna. Il tracciato è contraddistinto da un andamento rettilineo, senza interruzioni, che portano i conducenti a mantenere elevate velocità di viaggio, non compatibili con le caratteristiche geometriche della strada e lo stato manutentivo della pavimentazione stradale.

#### **S.P. 15 – Completamento circonvallazione di Bonarcado – Provincia di Oristano**

La circonvallazione di Bonarcado si inserisce nel tracciato stradale fra Oristano-Tramatza-Bonarcado-Santulussurgiu. Attualmente il tracciato è stato migliorato in alcuni punti ed è stata parzialmente realizzata la circonvallazione dell'abitato di Bonarcado. Della parte restante della circonvallazione è stata redatta la progettazione definitiva, non appaltata per mancanza di fondi.

#### **S.P.27 – Provincia di Nuoro**

La S.P.27 collega la S.S.389, all'altezza di Villagrande Strisaili, alla S.S.198, presso Tortolì, costituendo di fatto il tratto finale dell'itinerario trasversale sardo. Il tracciato esistente ha uno sviluppo di circa 21 km, ed è caratterizzato da una sezione insufficiente e da un andamento tortuoso.

#### **S.P.7 – Provincia del Sud Sardegna**

La S.P.7 ha uno sviluppo di 10 km, e si sviluppa da Villasor a Monastir, fino all'innesto sulla S.S.131. La sezione stradale, priva di banchine, non garantisce adeguate condizioni di sicurezza, e la pericolosità della strada è acuita dal tracciato pianeggiante e rettilineo, che invita i conducenti a mantenere elevate velocità di marcia.

#### **Interventi prioritari in campo idraulico**

Realizzazione di nuove interconnessioni tra bacini idrografici per il miglioramento della flessibilità del sistema idrico multisettoriale regionale -

Fra i quali si possono segnalare:

Collegamento Tirso-Flumendosa 4° lotto. Interconnessione con il Sulcis-Iglesiente

Collegamento acquedotto Mulargia - Cagliari con il Nodo Cixerri

Interconnessione Diga Cuga con la Vasca di Truncu Reale

Interventi di manutenzione straordinaria sulle dighe esistenti finalizzati e garantire il mantenimento delle quote di invaso autorizzate ed eliminare le limitazioni di invaso indotte dalla necessità di garantire adeguati livelli di sicurezza -

Fra i quali gli interventi sugli impianti delle dighe: Alto Temo sul fiume Temo, Sa Forada sul rio S'Alluminu, Sos Canales sul fiume Tirso, traversa Santa Vittoria sul fiume Tirso, Is Barroccus sul fiume Flumini Mannu, Punta Gennarta sul rio Canonica, Nuraghe Arrubiu sul Flumendosa, Mulargia sul rio omonimo, Pedra e Othoni sul fiume Cedrino, Bidighinzu sul rio omonimo

Interventi per l'efficientamento, la manutenzione straordinaria e l'ottimizzazione del sistema di distribuzione delle risorse idriche multisettoriali su tutto il territorio regionale -

Fra i quali :

Riassetto funzionale dell'interconnessione fra il lago Flumendosa e la Diga di Is Barroccu - 2° Lotto

Interventi di manutenzione straordinaria con sostituzione e/o risanamento strutturale di diversi tratti degli acquedotti "Coghinas I e Coghinas II" nei comuni di Santa Maria Coghinas, Valledoria, Castelsardo, sorso, Sassari e Porto Torres

Manutenzione straordinaria del canale adduttore destra Tirso – impermeabilizzazione integrale della sezione

Studio per la realizzazione di nuovi sistemi di accumulo della risorsa idrica -

Al fine di valutare la possibilità di realizzazione di nuovi invasi artificiali, implementare la capacità di invaso e ottimizzare l'utilizzo della risorsa idrica



ALLEGATO 2

**Relazione dell'assessore Alessandro Aricò**

REPUBBLICA ITALIANA



**Regione Siciliana - Assessorato delle infrastrutture  
e della mobilità**



**Commissione parlamentare per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità**

*Memoria scritta relativa all'audizione in videoconferenza  
dell'Assessore delle infrastrutture e della mobilità della Regione Siciliana*

**La condizione di insularità:**

La condizione di territorio penalizzato da specificità geografiche limitanti come la perifericità, l'insularità o la scarsa accessibilità, è comune a molte regioni dell'UE e impone l'adozione di scelte politiche di contrasto che, tuttavia, vanno commisurate all'entità degli svantaggi che devono essere mitigati o rimossi, ma anche ai possibili vantaggi che ne potrebbero derivare. In particolare l'insularità, intesa come discontinuità territoriale, determina delle ulteriori specificità di natura economica, trasportistica, ambientale, sociale e demografica che costituiscono un oggettivo svantaggio rispetto ai territori continentali come rilevato nella vasta letteratura di riferimento.

Con lo studio dal titolo "*Stima dei costi dell'insularità per la Sicilia*" (curato dal Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Siciliana -NVVIP- e dal Servizio Statistica ed Analisi Economica dell'Assessorato all'Economia della Regione Siciliana - con il supporto dell'Istituto di Ricerca Prometeia e concluso nel mese di ottobre 2020), sono stati stimati i costi legati alla condizione di insularità della Sicilia, ricorrendo a due diversi approcci metodologici:

- **un primo approccio** basato sull'analisi dei principali elementi che determinano lo sviluppo di un territorio insulare individuati nei fattori "dimensione", "distanza" e "vulnerabilità", ha prodotto una stima econometrica che quantifica il costo dell'insularità per la Sicilia **in circa 6,54 miliardi di euro pari al 7,4 per cento del PIL regionale** (a valori correnti dell'anno 2018).

- **un secondo approccio**, basato sulla determinazione dei maggiori costi di trasporti, ha prodotto una stima dell'impatto che una riduzione dei prezzi del settore "Trasporti e magazzinaggio" può determinare sull'economia siciliana. Secondo questa procedura, l'effetto positivo di una riduzione tale da equiparare i costi di trasporto della Sicilia a quelli medi del Mezzogiorno continentale **determina un aumento del PIL complessivo regionale (2018) pari al 6,8 per cento, quantificabile in circa 6,04 miliardi di euro.**

Entrambi i modelli, pur nelle loro differenze metodologiche, si collocano sullo stesso ordine di grandezza nella stima dell'impatto del **costo dell'insularità** sull'economia della Sicilia, conferendo in definitiva una certa robustezza ai risultati conseguiti.

**Trasporti aerei:**

In Italia la tratta più volata è sicuramente la Catania-Roma e tra le prime, la Palermo-Roma, però nel corso degli anni queste tratte sono sempre state anche le più costose. Ma mentre, per la Sardegna o per le nostre isole minori come Lampedusa e Pantelleria, è prevista la continuità territoriale (quindi è previsto un costo del biglietto aereo, fisso, poi in aggiunta naturalmente alle tasse aeroportuali e

**Commissione parlamentare per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità**

*Memoria scritta relativa all'audizione in videoconferenza  
dell'Assessore delle infrastrutture e della mobilità della Regione Siciliana*

eventuali oneri accessori), per la Sicilia questa condizione di svantaggio, di insularità non è stata mai riconosciuta.

Quindi, da un lato abbiamo il riconoscimento della **condizione di insularità** prevista dalla costituzione italiana, dall'altro lato però i meccanismi di riconoscimento della continuità territoriale e quindi la contribuzione per il volo aereo non è era stato mai erogata se non per le isole di Pantelleria e Lampedusa.

Quindi cosa abbiamo fatto per contrastare la condizione di insularità?

Il primo provvedimento è stato quello della lotta al caro voli. Nei primi mesi del governo regionale, abbiamo avuto interlocuzioni con il governo nazionale (ministero delle infrastrutture e ministero dell'economia) e con l'ufficio europeo preposto "DG MOVE", affinché potessimo imbastire un provvedimento che prevedesse per TUTTI i siciliani uno sconto.

Ci siamo riusciti, abbiamo imbastito un provvedimento riferibile alla lotta sul caro voli, di cui siamo molto orgogliosi, abbiamo stanziato una parte cospicua delle risorse regionali che ammontano a circa 17 milioni di euro, ai quali sono stagli aggiunti poco più 10 milioni di euro stanziati dal governo nazionale e una parte già stanziata di circa 2 milioni e mezzo (5 milioni di euro che erano stati stanziati per la Sicilia e la Sardegna, che sono stati suddivisi in parti uguali).

Noi abbiamo utilizzato circa 13 milioni di euro, erogati dal governo nazionale, aggiungendo un'altra parte per un totale di 33 milioni di euro e già oggi abbiamo un provvedimento che hanno utilizzato diverse centinaia di migliaia di siciliani, per oltre un milione di istanze presentate.

Un provvedimento aperto a tutti i 5 milioni di residenti in Sicilia, ai quali praticiamo uno sconto del 25% sul costo del biglietto aereo, comprensivo di oneri accessori e tasse aeroportuali e ad alcune categorie, addirittura, praticiamo uno sconto del 50% (sono gli studenti e i residenti che hanno un ISEE fino a 15 mila euro, o hanno una disabilità di almeno il 67%).

Abbiamo già erogato contributi per oltre 400 mila biglietti (il provvedimento è attivo dal dicembre del 2023) e abbiamo le risorse solamente in questa fase fino al 31 dicembre 2024. Stiamo lavorando anche in assestamento di bilancio per implementare le risorse che attualmente abbiamo a disposizione, però se non ci aiuta lo stato per il 2025 e per gli anni successivi per noi potrebbe essere un problema.

**Infrastrutture:**

In Sicilia, dobbiamo colmare un gap infrastrutturale che è di oltre 50 anni.

Negli ultimi due anni però, a seguito delle interlocuzioni avviate già con il precedente Governo Musumeci, con l'attuale Governo Schifani e con il nuovo Governo nazionale, c'è stato un cambio di

**Commissione parlamentare per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità**

*Memoria scritta relativa all'audizione in videoconferenza  
dell'Assessore delle infrastrutture e della mobilità della Regione Siciliana*

passo, soprattutto sulle infrastrutture (la Sicilia attualmente è interessata da finanziamenti di opere pubbliche per circa 11 miliardi di euro).

I dati ISTAT inoltre, hanno portato all'attenzione nazionale che la Sicilia è la regione che, per la prima volta, ha un aumento del PIL superiore al resto delle regioni d'Italia. Ci attestiamo nel 2023 su un più 2,2 che non ha pari in nessuna regione d'Italia e in tal senso l'ISTAT ci ha voluto anche indicare che una delle motivazioni è lo **sblocco dei lavori pubblici**.

**RFI** ha voluto ribadire più volte che siamo la prima regione d'Italia per velocità di chiusura delle conferenze dei servizi dei lavori pubblici, e questo naturalmente è motivo di orgoglio.

Nel contesto dei fondi di coesione, solo pochi mesi fa è stato firmato un accordo tra il Presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, e il Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, che prevede l'assegnazione di circa 6,4 miliardi di euro a favore della Sicilia. Di questi, 1,3 miliardi sono destinati alla costruzione del ponte sullo Stretto di Messina e un ulteriore miliardo è riservato alle infrastrutture. In tale quadro, anche il governo regionale ha contribuito con un cofinanziamento per il ponte, un'opera pubblica strategica in cui si crede fortemente, sebbene il completamento non sia previsto prima di otto anni. Nel frattempo, stiamo lavorando per colmare il divario infrastrutturale che affligge la regione, con l'obiettivo di sfruttare al meglio questo periodo per migliorare la rete infrastrutturale esistente.

Per quanto riguarda le infrastrutture stradali e autostradali siciliane, negli anni passati si è registrata una preoccupante mancanza di collaborazione con gli organi statali, che ha rallentato notevolmente i lavori. Tuttavia, dalla fine del 2022, abbiamo osservato un importante cambio di passo. La principale arteria autostradale dell'isola, la Palermo-Catania, gestita dall'ANAS, aveva oltre 50 cantieri aperti nel 2022. Grazie all'intervento normativo del governo, con la designazione di un commissario per la gestione di questa tratta – individuato nella figura del Presidente della Regione, Renato Schifani – i lavori hanno subito un'accelerazione significativa. I tempi di percorrenza su questa autostrada si stanno gradualmente riducendo, e il miglioramento è visibile. Un'altra notizia positiva è arrivata di recente con la riapertura di due importanti gallerie lungo la Palermo-Catania, che rappresentano un passo cruciale nel ripristino della piena funzionalità di questa arteria strategica. Inoltre, poche settimane fa è stato riaperto anche il viadotto Ritiro sulla Palermo-Messina, una tratta gestita dal Consorzio Autostrade Siciliane, un altro segnale di progresso nel miglioramento della rete viaria dell'isola.

Questi interventi stanno contribuendo a risolvere criticità infrastrutturali che da troppo tempo ostacolavano i collegamenti interni in Sicilia. Abbiamo rinnovato il contratto di servizio Trenitalia e abbiamo incrementato il numero dei chilometri che serviranno i siciliani.

**Commissione parlamentare per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità**  
*Memoria scritta relativa all'audizione in videoconferenza  
dell'Assessore delle infrastrutture e della mobilità della Regione Siciliana*

**Considerazioni finali:**

Nelle considerazioni finali, vorremmo porre l'accento su due aspetti fondamentali.

Il primo riguarda la necessità di mantenere alta l'attenzione sulla lotta contro il caro voli per i cittadini siciliani. Invitiamo la commissione a farsi promotrice di un impegno costante, non tanto per ottenere un trattamento speciale, ma per garantire l'attenzione che Sicilia e Sardegna meritano nel garantire ai propri residenti la possibilità di volare a costi accessibili. Al momento, la Sicilia non gode degli stessi riconoscimenti di continuità territoriale concessi alla Sardegna o alle isole minori siciliane come Lampedusa e Pantelleria, e questo crea una disparità evidente che deve essere affrontata.

Il secondo punto riguarda i costi di trasporto per gli autotrasportatori siciliani, un tema strettamente legato alle difficoltà logistiche e ai costi crescenti. Gli autotrasportatori non devono solo affrontare l'aumento del costo dei materiali, ma anche le sfide legate alle lunghe percorrenze e, in particolare, all'attraversamento dello Stretto di Messina. Chi trasporta merci fuori dalla Sicilia è obbligato a prendere un traghetto, sia verso Villa San Giovanni o Reggio Calabria, sia optando per rotte più lunghe verso Napoli o Genova. Questo rappresenta un onere aggiuntivo che incide pesantemente sui costi e sulla competitività delle imprese siciliane. Per gli autotrasportatori in particolare, noi potevamo intervenire solamente nel dare un contributo per l'attraversamento, dello stretto di Messina, un provvedimento che era stato imbastito nella scorsa legislatura e prevedeva un contributo per tutti i autotrasportatori del 20%, noi lo abbiamo alzato fino al 50%. Però oggi (già dal primo gennaio 2024), la tassa ETS, (la ex Carbontax, una tassa voluta dall'Unione Europea), incide per circa 300 euro, al mezzo ogni volta che il mezzo esce dai confini della nostra regione.

Quindi abbiamo attivato un tavolo (anche nei precedenti mesi prima delle lezioni europee) con i rappresentanti della Sicilia al Parlamento Europeo, però bisogna dire che lo sviluppo della nostra regione si deve affrontare anche attraverso degli aiuti non soltanto, per portare le merci in Sicilia, ma anche per tutte aiutare le imprese che vogliono aprirsi a mercati diversi da quello regionale.

Quindi avere il riconoscimento di comunità territoriale, riferibile anche alle autostrade del mare, oltre che la possibilità di dare un contributo agli autotrasportatori, per contrastare gli impatti della tassa ETS, sarebbe sicuramente grande valore aggiunto. Sollecitiamo quindi una riflessione più approfondita su queste tematiche, che incidono non solo sulla mobilità dei cittadini, ma anche sull'economia e sulla capacità di crescita della Sicilia.

