

**CAMERA DEI DEPUTATI**

**Commissioni riunite**  
**VIII Ambiente, Territorio e Lavori pubblici**  
**IX Trasporti, poste e telecomunicazioni**

**Conversione in legge del**  
**decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35,**  
**recante disposizioni urgenti per la realizzazione del**  
**collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria**  
**(A.C. 1067)**

**AUDIZIONE**  
**14 aprile 2023**

Signor Presidente, Onorevoli Deputati,

un sentito ringraziamento per l'opportunità offerta a Confartigianato e CNA di fornire il proprio contributo in merito alla discussione del decreto-legge all'esame delle Commissioni Ambiente, Territorio e Lavori pubblici e Trasporti, poste e telecomunicazioni.

Come indicato nella relazione illustrativa, il decreto-legge si inserisce nel contesto di una serie di iniziative legislative volte a consentire la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e delle connesse opere di adduzione del traffico ferroviario e stradale, confermando come il collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria rappresenti un'opera prioritaria e di interesse nazionale.

Un'opera che potrebbe essere strategica anche per il completamento delle reti transeuropee di trasporto, nell'ambito del Corridoio scandinavo-mediterraneo, e propedeutica a un effettivo processo di integrazione europea.

In quest'ottica potrebbe rappresentare un primo passo anche per la riduzione del divario fra le diverse regioni, contribuendo a colmare il ritardo di quelle meno favorite, e inserirsi a pieno titolo come strumento della politica europea di coesione.

È indiscutibile il peso delle carenze infrastrutturali su tutto il Mezzogiorno, che impattano innanzitutto sull'economia locale, e il tema del collegamento fra la Sicilia e la Calabria rappresenta forse solo la punta dell'*iceberg*.

Solo a titolo di esempio, la rete ferroviaria del Centro-Nord ha una densità di 6,3 km ogni 100kmq, mentre nel Mezzogiorno si scende a 4,6 km. Ancora peggiore il dato sull'elettrificazione, che nel Centro-Nord arriva al 79,3% delle linee mentre nel Mezzogiorno non va oltre il 58,2%.

Riteniamo che il tema debba essere inquadrato in questo ambito, nella consapevolezza che le grandi opere sono sempre motore per le altre infrastrutture. La realizzazione del ponte sullo Stretto può e deve promuovere la realizzazione anche di altre opere, perché se poi per andare da Palermo a Catania (circa 200 km) con un treno occorrono più di 3

ore e mezza, più o meno quelle che occorrono per coprire quasi il triplo della distanza tra Roma e Milano, diventa arduo sostenerne l'utilità.

Le grandi opere solitamente accelerano la riqualificazione dei territori su cui insistono, e deve essere questa la sfida.

Certo, non è facile mantenere un approccio positivo rileggendo quanto è successo in questi anni. Il primo intervento legislativo risale a oltre 50 anni fa, e la costituzione della società che oggi verrebbe di fatto "rianimata" a oltre 40.

Dal 2001 in poi, soprattutto, vi è stato un continuo rimbalzare di aperture a chiusure sul tema, che ha generato quale unico risultato l'oggettivo dispendio di risorse pubbliche. Per questo auspichiamo, qualora il provvedimento fosse adottato, una piena assunzione di responsabilità, da parte di tutti i soggetti in campo, affinché venga definito un percorso chiaro anche nei tempi, oltre che nei modi.

Apprezzabili, in tal senso, gli indirizzi contenuti nel decreto volti a recuperare parte del lavoro fatto, oltre al superamento del contenzioso pendente con gli aggiudicatari degli affidamenti avviati tra il 2003 e il 2005.

Permane, a nostro avviso, l'esigenza di una puntuale verifica della sostenibilità economico-finanziaria del progetto, cui deve accompagnarsi una altrettanto puntuale indicazione dei collegamenti al ponte, sia in Sicilia, sia nella parte peninsulare, con un approccio che non può non tenere conto della necessità di interventi che favoriscano l'interconnessione, e quindi l'intermodalità.

Come già affermato, l'iniziativa non può essere letta a sé stante, ma come un anello, anche se forse il più importante, di una catena di interventi che aiuti a superare l'isolamento economico e sociale del Mezzogiorno.

Non si tratta, a nostro avviso, solo di superare la condizione di insularità della Sicilia, ma di favorire l'integrazione, al resto dell'Italia, ma anche all'Europa, di tutto il Mezzogiorno, nell'ambito di uno scenario che può riguardare la questione energetica (il Sud come *hub* di collegamento con il Nord Africa), la questione logistica (le ZES e gli investimenti nel sistema portuale).

Uno scenario in cui far rientrare anche la riorganizzazione del sistema aeroportuale per connettere finalmente il Sud con una domanda turistica che rimane in gran parte potenziale.

Un altro elemento da valutare con attenzione è rappresentato dalla presenza di eventuali rischi, ambientali in generale, ma soprattutto di quelli sismici, anche in ragione del fatto che all'*iter* autorizzativo promosso a suo tempo mancava proprio la valutazione di compatibilità ambientale.

In sintesi, pertanto, a nostro avviso la ripresa dell'iniziativa volta a realizzare il Ponte sullo Stretto di Messina può essere letta positivamente a condizione che sia inserita nell'ambito di un progetto più vasto di infrastrutturazione del Mezzogiorno, a fronte di un puntuale piano economico-finanziario e di un altrettanto chiaro cronoprogramma, nonché della garanzia che questo intervento non vada a scapito di altri, pur importanti interventi di cui necessita il Mezzogiorno per uscire dalla sconcertante condizione attuale, definita dall'ISTAT come "il territorio arretrato più esteso dell'area euro".