

IL PUNTO di Paolo Uggè 14 aprile 2023

Ieri una prima decisione della Commissione europea incanala positivamente la scelta del Governo sulla realizzazione del ponte sullo Stretto. In linea generale, abbiamo appreso con grande soddisfazione il via libera, anche se occorreranno altre conferme. Il parere favorevole comunque è un ottimo inizio per la realizzazione dell'opera, nell'ambito di una più ampia strategia per l'accessibilità e la competitività del Paese e dei suoi territori.

Integrando la prevista nuova linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria, che collegherà anche lo strategico porto di Gioia Tauro, e gli interventi per la velocizzazione dei collegamenti in Sicilia, si completerà, così, il disegno del Corridoio Prioritario 1 Berlino Palermo-ora divenuto Helsinki-La Valletta-nato ad inizio degli anni 2000 nell'ambito del progetto della Rete di Trasporto Europea TEN-T grazie alla visione dei Commissari Europei Karel Van Miert e Loyola De Palacio e del ministro italiano Pietro Lunardi.

Un disegno che complessivamente migliorerà l'accessibilità e la competitività del Mezzogiorno e del Paese, creando nuove opportunità di crescita e sviluppo, senza il quale la malavita trova terreno fertile per reclutare la manovalanza.

Ricordo, a riguardo, le significative stime dei costi dell'insularità realizzate dalla Regione Sicilia. Con un deficit in termini di accessibilità nell'ordine del 60% rispetto alla media nazionale e superiore al 30% rispetto alla macroregione di confronto del Sud (il Mezzogiorno continentale), la stima degli impatti sul Prodotto Interno regionale è stata del 6,8%. In altri termini, se si allineassero i costi del trasporto a quelli medi del Mezzogiorno continentale, secondo la Regione, la Sicilia potrebbe conseguire un incremento complessivo del PIL del 6,8%, quantificabile in oltre 6 MLD di euro/anno.

Entrano in gioco, quindi, i temi della reale continuità territoriale e delle cosiddette “economie di accessibilità” ovvero dei vantaggi competitivi legati ad un più rapido e agevole accesso ai mercati di riferimento.

In Italia le abbiamo sperimentate direttamente attraverso la più grande innovazione nel settore della mobilità degli ultimi anni: l’alta velocità ferroviaria.

L’attivazione dei servizi ad alta velocità, modificando drasticamente i tempi di percorrenza dei collegamenti tra le città servite, ha cambiato le scelte insediative e i comportamenti di persone e imprese.

La denominazione di Metropolitana d’Italia è stata assolutamente azzeccata, per rappresentare le “economie di accessibilità” che il sistema ad alta velocità ha generato nel Paese.

E’ stato calcolato che le città servite in Italia da questi collegamenti ad Alta Velocità hanno registrato in 10 anni dinamiche di crescita del Prodotto Interno Lordo superiori di ben 7 punti percentuali rispetto alle città non servite.

Ebbene, in tema di economie di accessibilità, si stima che la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, unitamente alla nuova ferrovia ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria e alla velocizzazione dei collegamenti ferroviari sull’isola, consentirà sostanzialmente di dimezzare i tempi di percorrenza della tratta Roma-Palermo, con un risparmio nell’ordine di 5 ore.

Una velocizzazione i cui effetti saranno diffusi in tutti i territori coinvolti dai citati potenziamenti delle reti di trasporto, con nuove opportunità di crescita e sviluppo per cittadini e imprese. Si darà vita così alle cosiddette città lineari.

Con la realizzazione del Ponte sullo Stretto, diventerà più solida la proiezione verso Sud della rete dei trasporti europea TEN-T, all’interno del bacino del Mediterraneo. Si tratta di una grande opportunità per l’intero sistema logistico nazionale. Il Mediterraneo, infatti, pur

rappresentando soltanto l'1% della superficie globale dei mari e degli oceani, ospita il 22% dei traffici marittimi. Una concentrazione di trasporti e ricchezze, che per essere meglio intercettata, richiede sistemi di trasporto efficienti e ben integrati, come quelli che la completa realizzazione del corridoio 1 punta a realizzare.

Occorre evidenziare, inoltre, che le infrastrutture di trasporto non soltanto svolgono una funzione strumentale essenziale anche per le attività turistiche, ma possono esse stesse essere, quando ben realizzate, degli attrattori turistici.

Non occorre scomodare note buone pratiche internazionali, ma basta richiamare, ad esempio, le bellissime stazioni della metropolitana di Napoli, universalmente apprezzate.

La tecnica, d'altra parte, fornisce tutti gli strumenti per riuscire a conseguire la sostenibilità in tutte le sue dimensioni: quella ambientale, quella economica e quella sociale.

Quanto all'articolato, bene, quindi, la revisione della *Governance* della Società Stretto di Messina e la chiara qualificazione di quest'ultima come società *in house* della pubblica Amministrazione, nonché la previsione della possibilità di nomina di un Commissario straordinario per assicurare un rapido avanzamento dei lavori.

Rispetto a quanto previsto dall'art. 3 del decreto in tema di programmazione e progettazione dell'opera, mi preme evidenziare che tra gli elementi da considerare nell'ambito degli adeguamenti da apportare al progetto definitivo dell'opera ci possa essere anche la previsione di un'adeguata altezza dell'impalcato per assicurare il libero passaggio al di sotto di esso delle più grandi navi cargo e da crociera, in servizio attualmente e prevedibilmente nel futuro in tale strategico braccio di mare.

Con tale accortezza, il Ponte sullo Stretto di Messina assolverà al meglio alla sua naturale funzione di infrastruttura di supporto dell'intero

sistema logistico nazionale ed europeo, senza arrecare alcun indesiderato danno agli scali del nostro Mezzogiorno.

Da non sottovalutare, infine, i benefici dell'auspicabile superamento di tutte le incertezze e i contenziosi connessi al precedente fermo posto all'avanzata del progetto.

Mi sia consentita, infine, un'ultima considerazione.

Il completamento a sud del Corridoio Prioritario europeo 1 Helsinki-La Valletta, rende ancora più urgente una soluzione comune europea al tema delle criticità di attraversamento dei valichi alpini, che superi decisioni adottate unilateralmente da singoli Stati, come i divieti introdotti dall'Austria lungo l'asse del Brennero, parte del medesimo Corridoio 1, che tanto penalizzano il nostro tessuto economico.

Riassumo in chiusura le sei principali ragioni per le quali l'opera sullo Stretto deve essere sostenuta da coloro che hanno a cuore gli interessi del Paese.

Si realizza la continuità territoriale; non si rendono antieconomici gli investimenti, già previsti per i collegamenti ad alta velocità in Sicilia; si risparmiano circa 6 miliardi di costi per l'economia insulare, così come calcolato in uno studio della Regione Sicilia; si favoriscono opportunità di lavoro e dei rapporti sociali, soprattutto per le giovani generazioni; il Ponte, più lungo del mondo ad una campata, aumenterà il flusso dei turisti; la Sicilia e l'Italia diverranno il baricentro del traffico mondiale e questo alla luce del fatto che in un giorno si raggiungerà il centro dell'Europa. Oggi occorrono tre o quattro giorni di navigazione per raggiungere i porti di Rotterdam o Amburgo.

Tutte ragioni concrete che inducono a riflessione.