

IL GRANDE BLUFF

LE VERITÀ SUL PONTE DELLO STRETTO

2023

“Non sono ingegnere, mi preoccupa che non ci siano i treni per raggiungere il Ponte sullo Stretto: sono d’accordo con il Renzi di prima, quando lo contrastava” ... “Oggi il 90% delle ferrovie in Sicilia è a binario unico e la metà dei treni viaggia a gasolio, quindi non vorrei spendere qualche miliardo di euro per un ponte in mezzo al mare”

Ministro Matteo Salvini, 28 settembre 2016, La7

IL GRANDE **BLUFF**

Il decreto legge approvato il 16 marzo scorso dal Consiglio dei Ministri riporta in vita la Società Stretto di Messina con una dote finanziaria di 50 milioni di euro per il 2023, non specifica la copertura finanziaria dell’opera né l’iter per le autorizzazioni ambientali.

SOMMARIO

Premessa	4
Il progetto	5
Lo stato attuale dei collegamenti nell'area dello Stretto e del trasporto ferroviario in Sicilia e Calabria	5
Le navi Ro-Ro e la conversione dei traghetti in elettrici	6
I traghetti elettrici nel mondo	6
Il trasporto ferroviario in Sicilia e Calabria	7
Le infrastrutture e i servizi dimenticati	8
I servizi che agevolerebbero i trasporti nello Stretto	9
Le cinque bufale sul Ponte sullo Stretto	10

PREMESSA

Per risolvere i problemi di mobilità del Mezzogiorno, per l'ennesima volta nella storia del Paese, si discute della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, rilanciato in numerose occasioni dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. È davvero senza senso continuare a parlare di una simile cattedrale nel deserto, visti i fallimenti che questo tipo di approccio ha avuto negli scorsi decenni; basti pensare ai lunghi tempi di realizzazione e alle ingenti somme spese per le grandi opere previste dalla Legge Obiettivo (legge 443/2001).

È però ripartita la retorica di questa “grande opera”, utile solo a sperperare altri soldi pubblici, oltre al miliardo di euro che fino ad oggi sono costati studi, consulenze e stipendi della Società Stretto di Messina, che di fatto ha distolto l'attenzione dalle vere priorità per far spostare persone e merci in modo civile e da Paese moderno in Calabria e Sicilia.

Ci sono, infatti, tantissimi investimenti e opere pubbliche da fare nel settore dei trasporti, meno visibili mediaticamente del Ponte sullo Stretto di Messina, ma molto più utili alla collettività e all'economia del nostro Paese, a partire dai territori direttamente interessati.

È arrivato il momento di concretizzarli, smettendo di rincorrere i titoli dei giornali, aprendo i cantieri della transizione ecologica che servono al Paese, coinvolgendo direttamente chi vive, lavora e studia in quelle aree, potenziando e non indebolendo gli strumenti di partecipazione previsti dal Codice degli appalti approvato dall'attuale esecutivo (D.lgs. 31 marzo 2023, n.36¹).

Bisogna migliorare i servizi di traghettamento esistenti e sviluppare una seria alternativa progettuale, tramite interventi sul sistema infrastrutturale e logistico, con innovazioni tecnologiche per favorire l'instradamento dei treni e l'accessibilità degli autoveicoli per i collegamenti tra continente e Sicilia.

Quello che è sempre mancato è un progetto per rendere più semplice la vita e gli spostamenti tra Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Tremestieri, per i pendolari, i cittadini e i tanti turisti, con servizi integrati e coincidenze per ridurre i tempi di spostamento.

¹ https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaDettaglioAtto/originario?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2023-03-31&atto.codiceRedazionale=23G00044&elenco30giorni=true

IL PROGETTO

Quello che è stato inserito nel decreto legge 31 marzo n. 35 è il progetto di un'infrastruttura pensata secondo lo schema del ponte sospeso a campata unica. Il progetto tecnico, firmato da Eurolink come il precedente, prevede **7 anni di lavori ed un costo di 13,5 miliardi di euro** secondo l'ultimo aggiornamento presente nel Documento di economia e finanza dell'11 aprile, che non include i costi di alcuni progetti collegati e che farebbero salire la cifra ad oltre 15 miliardi. Nell'allegato infrastrutture dello stesso documento presentato al Consiglio dei Ministri in quella data viene sottolineato come **“ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente”**.

La lunghezza totale dovrebbe essere di 3.666 metri, mentre la campata unica tra 3.200 e 3.300 metri. L'impalcato sarà largo poco più di 60 metri, mentre le torri saranno alte poco meno di 400 metri.

L'opera prevede sei corsie stradali, due per ciascun senso di marcia più le corsie di emergenza, e 2 binari ferroviari, per una capacità dell'infrastruttura pari a 6.000 veicoli/ora e 200 treni/giorno.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avrà funzioni di indirizzo, controllo e vigilanza e si prevede anche la costituzione di un comitato scientifico di consulenza tecnica, supervisione e indirizzo delle attività tecniche progettuali.

LO STATO ATTUALE DEI COLLEGAMENTI NELL'AREA DELLO STRETTO E DEL TRASPORTO FERROVIARIO IN SICILIA E CALABRIA

Nella *Relazione del Gruppo di Lavoro*² incaricato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, del 2021, si legge che **il 76,2% degli spostamenti su nave in ambito locale avviene da parte di passeggeri senza auto al seguito**, e complessivamente sono **4.500 le persone che ogni giorno si muovono tra le due sponde**, un numero assai esiguo a confronto con altre direttrici nazionali.

Per questi spostamenti oggi esiste un'offerta articolata con cinque compagnie che operano con servizio passeggeri e auto al seguito o treno con tempi medi di percorrenza di 30 minuti:

1. lungo la direttrice Messina-Reggio Calabria per le persone con la possibilità di auto al seguito;
2. sulla rotta Messina-Villa San Giovanni per persone, auto e camion, treni;
3. da Tremestieri verso Villa San Giovanni per camion e auto;

I collegamenti principali sono Messina-Villa San Giovanni per numero di passeggeri (compresi quelli a lunga percorrenza), e Tremestieri-Villa San Giovanni per tonnellate di merci.

L'offerta tra Messina e Villa S. Giovanni è di 186 corse al giorno, se si sommano quelle previste dalle due compagnie, Caronte&Tourist e Blu Jet. Nel primo caso i collegamenti avvengono ogni 40 minuti mentre nel secondo con intervalli di una o due ore. In entrambi i casi i tempi di percorrenza sono tra i 20 e i 35 minuti.

² <https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2021-05/Relazione%20-%20GdL%20Attraversamento%20stabile%20stretto%20%281%29.pdf>

La citata *Relazione del Gruppo di Lavoro* al Ministero, evidenziava i veri punti critici di questi spostamenti, ossia **la bassa qualità dei terminali passeggeri, la bassa accessibilità alle stazioni dei treni, la vetustà dei traghetti, la scarsa organizzazione delle coincidenze con il trasporto pubblico locale, oltre alla carenza di percorsi pedonali e ciclabili.** Tutti interventi urgenti, realizzabili in tempi brevi e che potrebbero rendere più attraente, anche per i turisti, queste aree della Sicilia e della Calabria e aiutare studenti e pendolari, ma che sono continuamente rinviati perché assurdamente considerati alternativi al Ponte.

LE NAVI RO-RO E LA CONVERSIONE DEI TRAGHETTI IN ELETTRICI

Per accorciare i tempi di spostamento verso Salerno occorre acquistare navi che trasportino treni interi, perché attualmente, per imbarcarsi, le carrozze dei treni vengono separate con manovre complicate. Si potrebbe subito migliorare questa situazione acquistando traghetti Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) lunghi 200 metri, come si trovano nel Mar Baltico, ad esempio. In questo modo **le Frecce, gli Italo e gli Intercity fino a sette carrozze potrebbero entrare ed uscire, senza smontaggio, direttamente nella nave,** grazie a un sistema di doppia entrata dei traghetti. Una soluzione di questo tipo permetterebbe di dimezzare i tempi di attraversamento dei treni lungo lo Stretto, **scendendo ad un intervallo di circa 50 minuti invece delle due ore attuali** e, con la messa in servizio di treni veloci, si potrebbero da subito ridurre i tempi di percorrenza tra Palermo, Catania, Reggio Calabria, Napoli, Roma e il resto del Paese, con costi irrisori rispetto a quelli del Ponte.

L'obiettivo che occorre porsi è quello di facilitare gli spostamenti dalla Sicilia verso il resto d'Italia rendendoli anche più sostenibili. Proprio tratte come quella dello Stretto, brevi e con alte frequenze, sono ideali per la sperimentazione di traghetti ad emissioni zero, che potrebbero anche essere intraprese nei collegamenti brevi con le piccole isole.

Il **Pnrr** prevede risorse per la **riqualificazione delle stazioni ferroviarie e dei terminali marittimi**, e destina **60 milioni a Rete Ferroviaria Italiana Spa per l'acquisto di tre nuove navi passeggeri** per l'attraversamento dello Stretto e **20 milioni per le navi che tragheranno i treni con alimentazione ibrida.** Sono mezzi, di cui uno in attività per il trasporto di treni merci e passeggeri sulla rotta Messina-Villa San Giovanni, che nelle aree portuali e nelle manovre di entrata e uscita sono alimentati da batterie collegate a pannelli fotovoltaici, mentre utilizzano gasolio nella tratta di navigazione. Per le flotte private sono inoltre **disponibili 35 milioni per il rinnovo dei mezzi.**

Infine, per i collegamenti di lunga distanza è previsto l'acquisto di 12 treni **Frecciarossa da 4 vagoni ciascuno**, capaci di essere trahettati attraverso lo Stretto senza scomporli, risparmiando nei tempi.

I TRAGHETTI ELETTRICI NEL MONDO

Sono ormai **molte le esperienze di successo** di traghetti elettrici per tratte brevi in Europa e nel mondo.

In **Danimarca**, già dal 2019, è in servizio il traghetto Ellen, a cui si è successivamente aggiunto Grotte, un traghetto di 50 metri di lunghezza e largo 14, alimentato da batterie al litio, con una velocità massima di 11 nodi. La ricarica avviene nel porto di Esbjerg ed è garantita da fonti rinnovabili in sette minuti.

In **Islanda** un traghetto elettrico permette il collegamento con l'isola di Westman. Le batterie hanno

una potenza di 3.000 kWh, e sono affiancate da un gruppo elettrogeno diesel, da utilizzare in caso di emergenza. Lungo 70 metri, porta 550 passeggeri e 75 auto, naviga per 13 km in 45 minuti.

A Lisbona, in **Portogallo**, entreranno in funzione sul fiume Tejo, entro il 2024, dieci traghetti elettrici dalla lunghezza di 40 metri, che andranno a sostituire quelli diesel. I nuovi traghetti serviranno tre rotte tra Lisbona e Cacilhas, Seixal e Montijo, con una capacità di 540 passeggeri.

In **Nuova Zelanda** si chiama Ika Rere il traghetto di 19 metri di lunghezza in servizio al porto di Wellington. Ha una capacità di 132 passeggeri, una velocità di 20 nodi e compie un tragitto di 25 chilometri. La ricarica delle batterie avviene in 15 minuti.

Questo servizio permetterà di evitare l'immissione di 640 tonnellate di CO₂ all'anno.

Un altro esempio viene da Bangkok, in **Tailandia**, dove sono in funzione 27 catamarani elettrici, lunghi 24 metri per 200 passeggeri, che operano sul fiume Chao Phraya.

IL TRASPORTO FERROVIARIO IN SICILIA E CALABRIA

Un'altra nota dolente è quella del trasporto ferroviario nelle due regioni. Le **corse dei treni regionali in Sicilia e in Calabria**, ad esempio, sono ogni giorno rispettivamente **506 e 333 contro le 2.173 della Lombardia**, benché i residenti in questa regione siano solo il doppio di quelli in Sicilia (rispettivamente 10 e 5 milioni), in una regione comunque di estensione inferiore a quella dell'isola.

In Calabria la flotta dei rotabili è composta da 99 treni regionali (tra Trenitalia e Ferrovie della Calabria), mentre **in Sicilia sono 122** (Trenitalia e Circumetnea). Lontanissimi dalle flotte di regioni quali la Toscana (253) o l'Emilia-Romagna (166).

L'unico dato parzialmente positivo riguarda l'**età media** dei treni siciliani, in questo caso riferita solo alla flotta di Trenitalia, che è in costante calo ed è arrivata a **14,6 anni**; in Calabria, invece, il rinnovo non è ancora avvenuto e l'età media si attesta a **21,4 anni**. Va ricordato come, in generale, nel Mezzogiorno circolano meno treni e i convogli sono più vecchi, con un'età media di 18,5 anni al 2021, in calo rispetto a 19,2 del 2020, ma molto più elevata degli 11,9 anni di quelli del nord³.

I viaggiatori al giorno su treno, al 2021, erano 32.800 in Sicilia e 15.300 in Calabria, risentendo ancora degli effetti della pandemia, incluse alcune restrizioni. Nel 2019, anno di picco per questo dato in molte altre regioni italiane, Sicilia e Calabria mostravano numeri inferiori a quelli di 10 anni prima: sull'Isola si è passati da oltre 53mila viaggiatori al giorno nel 2009 a 47mila nel 2019; in Calabria da 25.600 nel 2009 a meno di 20mila nel 2019.

Questo dimostra i pochi investimenti fatti in questo settore per un lunghissimo periodo, quando in Sicilia non si aveva ancora un contratto di servizio con Trenitalia, fondamentale per stabilire numero di corse, investimenti su materiale rotabile e orari dei treni regionali. Il primo contratto di servizio in questa regione è stato firmato nel 2018, ed era l'unico mancante nel panorama italiano.

Lo stato delle ferrovie nelle due regioni emerge chiaramente quando si vanno ad analizzare i numeri delle rispettive reti.

In Calabria sono 686 i km a binario unico su 965 km totali di rete ferroviaria, ossia il 69,6%; mentre la rete non elettrificata conta 477 km, ossia il 49,4% del totale. Quest'ultimo dato cambierà sensibilmente, in futuro, in seguito all'elettrificazione della ferrovia Jonica tra Sibari e Catanzaro Lido, e della trasversale Catanzaro Lido-Lamezia Terme Centrale; interventi cruciali che dovevano essere com-

3 <https://www.pendolaria.it/wp-content/uploads/2023/02/Pendolaria-2023-def.pdf>

pletate entro il 2023 e sono stati posticipati al 2026.

Va sottolineato come le risorse finanziarie necessarie al completamento di questa importante opera verranno attinte dal Pnrr per 315 milioni di euro, ma le stesse somme legate all'elettrificazione della ferrovia Jonica e della trasversale Catanzaro Lido-Lamezia Terme Centrale vennero finanziate già nel 2018 dalla Regione Calabria attraverso fondi FSC per un importo più o meno analogo. Nel frattempo gli unici lavori portati avanti riguardano l'installazione dei piloni per la linea aerea di contatto.

In **Sicilia** i numeri parlano ancora più chiaro: qui sono addirittura **1.267 i km di linee a binario unico, l'85% del totale di 1.490 km**. Non sono elettrificati 689 km, pari al 46,2% del totale.

Anche nell'Isola ci sono situazioni infrastrutturali urgenti e in attesa di essere risolte da molti anni.

La linea Catania-Caltagirone prosegue fino a Gela, per un totale di circa 135 km, ma **la tratta Caltagirone-Gela è interrotta dal 2011** a causa del crollo del ponte nei pressi di Piano Carbone. I lavori di ripristino della tratta sono iniziati nel 2022 e si concluderanno entro il 2026, a distanza di 15 anni dall'interruzione della linea.

A questa si aggiunge la linea **Palermo-Trapani (via Milo), ancora chiusa dal 2013** a causa di alcuni smottamenti di terreno. Anche qui i lavori di ripristino sono in ritardo e la linea sarà riattivata a dicembre 2025, stando all'ultimo cronoprogramma, mentre a novembre 2026 l'intera tratta sarà elettrificata.

Non va dimenticato poi che esistono ancora situazioni come quelle del tragitto tra Ragusa e Palermo, dove si trovano solo 3 collegamenti ferroviari al giorno, tutti con un cambio, che impiegano 4 ore e 23 minuti per arrivare a destinazione (addirittura la situazione è peggiorata rispetto alle 4 ore impiegate nel 2017).

LE INFRASTRUTTURE E I SERVIZI DIMENTICATI

Ci sono poi tante linee che hanno un enorme potenziale, sia per il pendolarismo lavorativo e scolastico, sia per il turismo, ma che al momento non esistono, sono sospese o vedono transitare pochissimi treni al giorno perché in attesa di lavori infrastrutturali.

In Calabria, tra le aree urbane, è importantissimo intervenire per riattivare **le linee a scartamento ridotto che da Gioia Tauro portano a Palmi e a Cinquefrondi**.

La linea Gioia Tauro-Palmi, di circa 9 km, è sospesa al traffico dal 2011 a causa di una frana ed è stata sostituita da corse di autobus; storia simile per la Gioia Tauro-Cinquefrondi, di 32 km, sospesa dal 2011 per motivi di sicurezza e che attraversa centri importanti come Rizziconi e Taurianova.

Viste le caratteristiche dei territori attraversati dalle linee, urbani e peri-urbani e con **un'enorme potenzialità di bacino d'utenza**, diventerebbe di grande utilità la loro conversione in **sistemi tram-treno** che permetterebbero un servizio frequente e affidabile, con frequenze di 30 minuti, servendo anche il futuro Ospedale della Piana di Gioia Tauro. Un sistema simile è quello presente a Catanzaro e in ampliamento nel corso dell'anno, e nelle aree di Sassari e Cagliari in Sardegna, con costi di gestione quasi dimezzati rispetto a quelli del servizio ferroviario "classico".

Un stima dei costi di queste riconversioni, unitamente al materiale rotabile, si aggira tra i 120 e 200 milioni di euro, compresa la spesa per eventuali fermate aggiuntive rispetto a quelle del percorso originario.

Un'altro intervento fondamentale per la mobilità delle aree urbane calabresi è quello che riguarda Reggio Calabria, dove la linea che dovrebbe **collegare tutto il litorale da Rosarno a Melito di Porto Salvo**, non vede al momento alcun treno diretto. La linea ha invece un potenziale enorme, se potenziata

con corse ogni 15 minuti, perché permette il collegamento tra i centri della costa tirrenica e quelli della costa jonica, partendo proprio da Rosarno, Gioia Tauro e Palmi, attraversando Villa S. Giovanni, ben 12 stazioni a Reggio Calabria (inclusa la stazione Centrale, l'aeroporto ed il palazzetto dello sport), per arrivare a Saline di Reggio e Melito di Porto Salvo.

Per quanto riguarda la Sicilia, la ferrovia della costa jonica attende da molti anni lavori di potenziamento e raddoppio. In particolare va sottolineata la storia della **linea Messina-Catania, con il raddoppio Giampileri-Fiumefreddo**, dove proprio lo scorso 23 marzo è stato inaugurato il cantiere sulla tratta Taormina-Fiumefreddo, in ritardo di venti anni dopo numerosi rinvii e ritardi burocratici.

Si aggiungono due opere importanti ma che ancora non hanno tutti i finanziamenti necessari alla loro realizzazione: la **velocizzazione della linea Catania-Siracusa**, dal costo totale di 137 milioni di euro, per la quale mancano ancora 44 milioni, e la **velocizzazione della Siracusa-Ragusa-Gela**, per la quale il fabbisogno è di 200 milioni di euro e non c'è alcun finanziamento.

Questi interventi infrastrutturali permetterebbero una notevole **diminuzione dei tempi di percorrenza**: sulla Messina-Catania da 1 ora e 20 minuti a 50 minuti, un recupero di 20 minuti sulla Catania-Siracusa e una percorrenza sulla Siracusa-Gela da 3 ore e 20 minuti a 3 ore.

Ma in questa regione non vanno dimenticate le opere su ferro, anche in questo caso in estremo ritardo, che riguardano Palermo.

Probabilmente la più famosa è **l'anello ferroviario di Palermo**, anche in questo caso in ritardo di almeno vent'anni e che non vedrà la sua apertura prima del 2028. Ancora più preoccupante è che si parli ora di un servizio previsto con una frequenza di 30 minuti, poco utile per un'opera che dovrebbe svolgere il ruolo di metropolitana cittadina e che conta solo 7 km di lunghezza ed un unico binario.

I SERVIZI CHE AGEVOLEREBBERO I TRASPORTI NELLO STRETTO

I veri problemi per chi si muove tra le due sponde riguardano **l'assenza di una regia che stabilisca le coincidenze tra navi, autobus, treni** e vada a colmare l'assenza di collegamenti in alcuni orari.

Per aiutare i pendolari occorre coordinare l'offerta dei diversi servizi per semplificare gli spostamenti e gli scambi tra treni, autobus locali e regionali, traghetti. L'assenza di coincidenze è particolarmente penalizzante, con tempi di attesa rilevanti: ad esempio in Sicilia la situazione si verifica sulle direttrici Messina-Palermo e Messina-Catania, nonostante siano molto frequentate. Riorganizzando gli orari dei traghetti a Messina e a Villa San Giovanni si potrebbero garantire tempi di attesa praticamente azzerati.

Negli scorsi anni, lo **spostamento dei traghetti FS Blufferies dal porto storico di Messina a quello di Tremestieri** ha penalizzato lo spostamento di migliaia di pendolari sulle due sponde, che non hanno più usufruito di un trasporto pubblico garantito da Ferrovie dello Stato.

Dal 2015 si è aggiunta un'altra nota negativa vista l'interruzione dell'**interlining**, ovvero **la possibilità di utilizzare il biglietto di una compagnia su qualsiasi nave**, data la presenza di più gestori, che deve essere al più presto ripristinata.

Bisogna poi garantire che ci siano accordi per cui in tutte le città, a partire da Messina e Reggio Calabria, si possa usufruire del **trasporto pubblico locale con biglietti ed abbonamenti integrati con il trasporto ferroviario**.

Si tratta di interventi semplici da realizzare e urgenti e, allo stesso tempo, a bassissimo costo rispetto alla realizzazione di nuove infrastrutture.

LE CINQUE BUFALÉ SUL PONTE SULLO STRETTO

01 INFRASTRUTTURE DI QUESTO TIPO E DI QUESTA LUNGHEZZA SI FANNO OVUNQUE

Il progetto prevede una campata unica di 3,3 km di lunghezza, mentre la campata più lunga al mondo, quella del Ponte dei Dardanelli in Turchia, è di circa 2 km di lunghezza ed è solo stradale, **senza binari ferroviari**. L'area dello Stretto di Messina è ad elevata attività geologica e sismica: la Calabria meridionale e la Sicilia Orientale sono ricomprese nella Zona sismica 1 (a maggiore pericolosità), secondo la Classificazione sismica – aggiornata al novembre 2020, del Dipartimento della Protezione Civile.

Inoltre, come espressamente scritto nella relazione “Lo Stretto Messina: criticità geologiche e tettoniche” dell'ottobre 2020 dell'Istituto di Scienze Marine – ISMAR, il sistema di spaccature profonde situate tra lo Stretto di Messina e l'Etna sta separando la Sicilia dal resto d'Italia, testimoniato dai terremoti più devastanti d'Italia (a partire da quello del 1908, che provocò anche uno tsunami e fece non meno di 100mila vittime).

02 IL PONTE SERVE A CHI OGNI GIORNO SI SPOSTA DA UNA SPONDA ALL'ALTRA DELLO STRETTO

Il punto minimo di attraversamento, considerato come condizione necessaria alla realizzazione del Ponte a campata unica, allontana l'attraversamento dai baricentri delle aree metropolitane di Messina e Reggio Calabria, peggiorando o non migliorando nei fatti gli spostamenti e i tempi di percorrenza tra i due centri principali dell'area alle 4.500 persone che ogni giorno si muovono tra le due sponde.

Si tratterebbe verosimilmente di un percorso con una durata di poco inferiore ad un'ora, permettendo un risparmio di 15-20 minuti rispetto al tragitto in traghetto con auto, che impiega 30 minuti, ma a cui vanno aggiunti i tempi per l'imbarco. Sono chiaramente peggiori invece i tempi per chi usa il trasporto pubblico.

03 IL PONTE COLLEGHEREBBE LE CITTÀ SICILIANE RAPIDAMENTE CON ROMA E LE CITTÀ DEL NORD GRAZIE ALL'ALTA VELOCITÀ

Secondo le previsioni di Ferrovie dello Stato, il tempo di percorrenza tra Roma e Palermo sarà di sette ore; questo, tra l'altro, solo quando anche i lavori dell'alta velocità tra Palermo e Messina e tra Reggio Calabria e Salerno saranno completati. Chiaramente tempi non competitivi rispetto ai collegamenti aerei.

Inoltre, il Piano complementare al Pnrr finanzia con 10 miliardi euro solo una tratta della Salerno-Reggio Calabria ferroviaria che non sarà completata prima del 2030 e che comunque permetterebbe di risparmiare tra 5 e 10 minuti rispetto al percorso attuale perché allungherà il tragitto di ben 52 km.

Va ricordato che attualmente il treno più veloce tra Roma e Villa San Giovanni impiega 5 ore, quando fino al 2019 era in servizio un Frecciargento che impiegava 4 ore e mezza, nonostante in questi anni sono stati realizzati investimenti sulla linea tirrenica che permetterebbero di far viaggiare i treni più sicuri e veloci.

04 IL PONTE SARÀ SOSTENIBILE DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

Qualunque sforzo per rendere sostenibile ambientalmente un'infrastruttura di questo tipo verrebbe annullato dall'impatto generato sulle due Zone di Protezione Speciale presenti (sul lato calabrese la ZPS della Costa Viola e su quello siciliano dalla ZPS dei Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antenna a Mare e area marina dello Stretto) oltre che da un sistema di ben 11 ZSC (Zone Speciali di Conservazione). Nello Stretto di Messina si concentra una delle più alte concentrazioni di biodiversità al mondo e già nel 2005 la Commissione Europea era pronta ad aprire una procedura d'infrazione contro l'Italia per violazione della Direttiva Comunitaria Uccelli proprio in relazione al progetto del Ponte ad unica campata. Di estrema rilevanza sarebbero anche gli impatti sull'ecosistema marino, dove sono presenti flussi migratori e passaggi di cetacei, del tonno rosso, del pesce spada, oltre che specie abissali e praterie di Posidonia oceanica.

05 IL PONTE È ECONOMICAMENTE SOSTENIBILE

È stato già speso circa 1 miliardo di euro in progetti, senza realizzare alcuna opera, mentre ancora non si ha idea di quanto effettivamente, a fine lavori, costerebbe. Va considerato, infatti, che si tratta di un'infrastruttura che è passata dai quasi 5 miliardi del 2001 (delibera Cipe 121/2001) ai 6,3 miliardi stimati dalla Corte dei conti nel 2011 fino agli 8,5 miliardi dell'anno seguente. Nell'ultimo aggiornamento del Documento di economia e finanza dello scorso aprile, il costo per la realizzazione del Ponte (escluse le opere connesse su entrambe le sponde) è di 13,5 miliardi di euro.

Si tratta di una cifra superiore a quanto speso per realizzare l'alta velocità tra Torino e Milano (tra le tratte più costose del sistema AV in Italia) o, visto che c'è chi fa confusione tra spese della parte corrente e quelle in conto capitale, quasi tripla rispetto a quella del Fondo nazionale TPL (istituito con il DL 50/2017), con il quale vengono finanziati annualmente i servizi di trasporto su gomma e su ferro in tutta Italia.



LEGAMBIENTE

Da oltre 40 anni attivi per l'ambiente.

Era il 1980 quando abbiamo iniziato a muovere i primi passi in difesa dell'ambiente.

Da allora siamo diventati l'**associazione ambientalista più diffusa in Italia**, quella che lotta contro l'inquinamento e le ecomafie, nei tribunali e sul territorio, così come nelle città, insieme alle persone che rappresentano il nostro cuore pulsante.

Lo facciamo grazie ai Circoli, ai volontari, ai soci che, anche attraverso una semplice iscrizione, hanno scelto di attivarsi per rendere migliore il pianeta che abitiamo.

Abbiamo bisogno di coraggio e consapevolezza perché, se lo facciamo insieme, possiamo cambiare in meglio il futuro delle giovani generazioni.

Attiva il cambiamento su www.legambiente.it

