



Il Presidente

Spett.le **VIII Commissione** (Ambiente, territorio e lavori pubblici) della Camera dei Deputati

Spett.le **IX Commissione** (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati

com_trasporti@camera.it

OGGETTO: Audizione informale del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, al fine di acquisire utili elementi di conoscenza e di valutazione sul disegno di legge C. 1067 Governo recante Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

Pregiatissimi Onorevoli,

Nel ringraziare per il cortese invito riporto di seguito alcuni personali contributi ritenuti utili per la trattazione dell'argomento in questione.

Tra i Porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria transitano ogni anno, prendendo come riferimento i dati aggiornati all'anno 2022, circa 10.000.000 di passeggeri sia a piedi che a bordo di circa 2.200.000 autovetture e circa 1.000.000 di mezzi pesanti; più dell'80% di questi valori totali si riferiscono alla sola tratta Messina/Tremestieri-Villa San Giovanni. Per tutti questi trasferimenti vengono effettuate circa 100.000 corse annue, tra traghetti e navi veloci.

Mediamente, inoltre, sullo Stretto di Messina, al netto del traffico merci, giornalmente transitano non meno di 20.000 passeggeri al giorno di cui almeno un quarto pendolari che si spostano quotidianamente per lavoro tra le città di Messina e Reggio Calabria. Nei periodi estivi, in corrispondenza ai massicci spostamenti di turisti verso la Sicilia, i flussi di passeggeri e mezzi possono arrivare anche al doppio.

Nell'Area dello Stretto vi è quindi una forte domanda di mobilità dei passeggeri e delle merci che può essere distinta in tre grandi tipologie:

- mobilità di breve distanza (urbana e metropolitana);
- mobilità di media distanza (regionale ed interregionale);
- mobilità di grande distanza (mobilità a scala nazionale e internazionale).

Una particolare attenzione si ritiene debba essere posta sulla mobilità di breve distanza, cioè quella che interessa sostanzialmente i *Pendolari dello Stretto* e cioè gli abitanti delle Città Metropolitane di Reggio Calabria e di Messina che si spostano giornalmente per motivi di lavoro, di studio e per fruire di servizi sanitari.

La maggior parte di questi pendolari, in mancanza di un servizio di trasporto pubblico locale interprovinciale, è costretta ad utilizzare esclusivamente i servizi di traghetti (navi traghetto e navi veloci) con una doppia rottura di carico sia iniziale che finale, per raggiungere il porto di partenza e poi la propria destinazione, spesso risolta, almeno per gli spostamenti da e per la propria residenza, mediante auto private con la conseguenza di un uso eccessivo dei mezzi individuali a causa delle carenze del trasporto collettivo, che non offre servizi di quantità e qualità adeguate alle attese. In certe ore della giornata questi flussi legati al pendolarismo si sommano a quelli dei mezzi per il trasporto merci creando nelle aree urbane terminali dei servizi di traghetti (soprattutto nel Comune di Villa San Giovanni) estesi fenomeni di congestione, inquinamento e incidentalità che limitano oltre tutto anche l'accessibilità alle aree urbane limitrofe.

La prima osservazione che ci si permette di fornire è quindi quella ***che la progettualità necessaria per la realizzazione del Ponte sullo Stretto non consideri esclusivamente o come prioritarie le esigenze di mobilità sulla media e lunga percorrenza ma ponga grande attenzione soprattutto alla mobilità dei pendolari*** considerato il grande numero di utenti giornalmente coinvolti e gli effetti che la mancanza di un sistema integrato di mobilità urbana, di natura prettamente pubblica e di tipo collettivo, a regime potrebbe ingenerare sulla gestione complessiva degli spostamenti.

In tale ottica si ritiene importante sin dalla fase di progettazione del ponte lo studio di un sistema di mobilità integrata dell'Area dello Stretto che tenga conto sia dei costi finali per l'utente che dei tempi di spostamento tra le aree urbane di Messina e Reggio Calabria e ciò al fine di evitare che tutto il flusso dei pendolari possa non trarre beneficio dalla realizzazione del ponte stesso e venga anche danneggiato da una riorganizzazione dei servizi di traghetti che naturalmente ci si aspetta, a regime, produca una riduzione del numero delle corse e quindi un'offerta di mobilità ancora peggiore rispetto a quella attuale che già oggi, in alcune ore della giornata ed in alcuni giorni della settimana, è ritenuta insoddisfacente. Da considerare, inoltre, che in presenza di condizioni meteo marine avverse le navi veloci (principali vettori utilizzati dai pendolari per lo spostamento) spesso sono costrette ad interrompere i servizi programmati comportando una ulteriore riduzione delle possibilità di spostamento costringendo all'utilizzo dei traghetti in orari non sempre coordinati ma soprattutto con punti di partenza e di arrivo aventi dislocazione completamente diversa da quella delle navi veloci.

La seconda osservazione è collegata alla precedente e riprende lo scenario di condizioni meteo marine particolarmente avverse (come quelle per venti intensi e comunque al di sopra di certe soglie di sicurezza) che da un lato certamente comporterebbero l'interruzione dei servizi di traghetti con navi veloci ma, almeno da quanto prevedibile in analogia a quanto avviene normalmente su alcuni tratti autostradali, anche limitazioni di traffico per i mezzi telonati.

Analoghe considerazioni, sempre con riferimento all'esempio usuale di un tratto autostradale, potrebbero essere svolte in caso di una interruzione per qualsiasi ragione (incidente, necessità di manutenzione, eventi straordinari) della percorribilità del ponte. In queste circostanze i mezzi telonati o tutti i mezzi, se necessario, possono, comunque, nel periodo di divieto di transito sul tratto autostradale utilizzare la viabilità alternativa secondaria e quindi procedere il proprio viaggio sia pur con tempi maggiori per percorsi più lunghi. Con il ponte realizzato questa opzione potrebbe essere esclusivamente assicurata attraverso i collegamenti marittimi con navi traghetto assicurando il principio della continuità territoriale che è alla base della necessità di realizzazione del ponte.

Affinchè dette condizioni straordinarie, ma che statisticamente non sono trascurabili, possano essere affrontate e superate ***si ritiene che dovrebbe essere prevista l'istituzione, per legge, di un sistema di trasporto per via marittima sostitutivo di quello stabile sempre disponibile ed immediatamente attivabile che operi con oneri di servizio pubblico*** evitando che lo stesso, svolto come oggi in regime di libero mercato, lasci privi di tutele, sia sulla priorità di accesso che sui costi del servizio stesso, gli utenti ed in particolare quelli ad alta valenza sociale o istituzionale.

Una terza osservazione attiene alla possibilità che per l'attraversamento del ponte sia previsto un pedaggio. In questi casi, normalmente, il preesistente sistema di traghettamento con mezzi navali non viene completamente eliminato ma si riorganizza per presentare una offerta concorrenziale in termini di costi di attraversamento (anche a fronte di tempi di percorrenza maggiori) a vantaggio in particolare del traffico dei mezzi pesanti. Se a questo si somma la necessità di consentire i servizi sostitutivi di cui si è detto al punto precedente appare indispensabile continuare a sviluppare progetti di miglioramento delle infrastrutture portuali che siano anche in grado di assicurare meccanismi per gestire con flessibilità eventuali criticità aumentando la resilienza del sistema di attraversamento stabile/dinamico nel suo complesso.

In tale ottica ***si ritiene che debba essere strutturato un sistema di collegamento con mezzi marittimi tra la Sicilia ed il Continente, integrato per quanto attiene alle connessioni stradali, con quello di gestione del ponte che sia attestato per il traffico pesante tra i porti di Tremestieri (in corso di realizzazione) e quello di Villa San Giovanni (da delocalizzare nella nuova ubicazione a sud dell'attuale, secondo le previsioni dei documenti di programmazione dell'AdSP dello Stretto, al fine di eliminare gli impatti negativi degli attuali ormeggi sull'ambito urbano) mentre per quello passeggeri si dovrà far riferimento al porto di Messina sul lato siciliano ed a quelli di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria sul lato reggino.***

Detti interventi, come quelli di integrazione sul sistema delle connessioni viarie, dovrebbero essere individuati come interventi di interesse nazionale prioritario e strategico e come tali dovrebbero beneficiare di appositi finanziamenti e procedure di semplificazione per la rapida attuazione oltre che il coinvolgimento diretto della AdSP dello Stretto in appositi tavoli tecnici di supervisione della progettazione e della realizzazione del ponte per evitare disallineamenti nei programmi di infrastrutturazione.

Una quarta ed ultima considerazione attiene alla determinazione del franco utile navigabile al di sotto del ponte. Da quanto riportato nella relazione del Gruppo di Lavoro MIT (già MIMS) del 30/04/2021 dal titolo "La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina" ***l'altezza libera prevista al di sotto del ponte sarà di 65 metri. Tale altezza si ritiene che rischi di compromettere in maniera significativa la possibilità di consolidare e sviluppare i traffici marittimi che si sviluppano dal Mediterraneo (anche provenendo dal Canale di Suez) verso il Tirreno attraverso lo Stretto di Messina per quel che attiene le navi portacontainer e le navi da crociera e che interessano non solo il porto di Messina ma anche quello vicino di Gioia Tauro e tutti gli altri del bacino tirrenico.***

Il fenomeno del gigantismo navale, che ancora non appare destinato a fermarsi visto le notizie che si leggono sugli ordini in portafoglio ai più importanti cantieri internazionali, ha portato in navigazione navi molto più grandi rispetto anche solo a quelle in circolazione una decina di anni fa ed alcune di esse ormai scalano con regolarità i porti italiani e nello specifico anche il porto di Messina. 3

Per quanto riguarda le navi da crociera da quest'anno nel Porto di Messina scalerà la MSC World Europa, nave di 205.700 T.S.L. per una lunghezza di 333,3 metri ed un numero di passeggeri, oltre all'equipaggio, di 6.762 unità a pieno carico. L'altezza sulla linea di galleggiamento di questa nave è di 68 metri e quindi già superiore all'altezza libera sotto il ponte. Questa nave, solo nel 2023, è previsto che operi 29 scali per un totale di circa 200.000 passeggeri in transito per, quindi, circa 1/3 del totale dei passeggeri attesi nel porto di Messina.

Tra le navi programmate nel 2023 di più grandi dimensioni anche la Celebrity Beyond, del gruppo Royal Caribbean, che ha un'altezza di 58 metri sulla linea di galleggiamento ed una capacità di passeggeri a pieno carico di 3.000 unità. Considerati i n.13 scali programmati sono previsti quindi circa altri 40.000 passeggeri.

L'impossibilità del transito della prima nave ed il rischio che anche la seconda non gradisca, per ragioni di sicurezza visto il piccolissimo franco residuo sempre al netto di agitazione ondosa o condizioni del mare tali da assicurare l'altezza di progetto in galleggiamento, di passare sotto al ponte costituiscono una grande preoccupazione per la conservazione del traffico crocieristico nel Porto di Messina che ormai costituisce una delle principali, se non l'unica, fonte di alimentazione dell'economia portuale e turistica della città.

Già oggi poi solcano il mare navi ancora con maggiori altezze (tipo la Symphony of the Seas con una altezza di 72,5 metri del Gruippo Royal Caribbean) che tuttavia non è escluso che nei prossimi anni potrebbero scalare nel porto di Messina visti gli importanti lavori di potenziamento delle infrastrutture programmate ed in corso di realizzazione ed il grande appeal che ha l'area dello Stretto, con il Porto di Messina gateway di accesso, dal punto di vista turistico per le bellezze naturaliste, paesaggistiche e storiche presenti. Nei cantieri sono in progettazione e costruzione navi ancora più grandi e quindi aumenta la preoccupazione che, senza una adeguata progettazione del Ponte sullo Stretto, il Porto di Messina possa essere escluso dalle rotte crocieristiche a vantaggio di altri porti.

Si auspica, pertanto, che in fase di progettazione esecutiva si tenga conto di queste circostanze aumentando l'altezza libera sotto il ponte ed assicurando soprattutto un franco di sicurezza tale da consentire il passaggio del naviglio esistente e di quello che ragionevolmente sarà disponibile nei prossimi anni.

Tanto si doveva per quanto di competenza.

IL PRESIDENTE
Ing. Mario Paolo Mega