

REGIONE
CALABRIA

Calabria Protagonista



UFFICIO STAMPA DELLA GIUNTA REGIONALE

Sei in: [Home](#) > [Unita di Governo e Supporto](#) > [Ufficio stampa](#) > [Agenzia Calabria Notizie](#) > [Infrastrutture e lavori pubblici](#) > [vista documento](#)

ORGANI DI GOVERNO

PRESIDENTE
GIUNTA
CONSIGLIO

NOTIZIE

CALABRIA NOTIZIE
NOTIZIE DAI DIPARTIMENTI
NOVITÀ DALL'URP

ORGANIZZAZIONE

DIPARTIMENTI
UNITA DI SUPPORTO

DOCUMENTAZIONE

BANDI E AVVISI DI GARA
BANDI DA ALTRE
AMMINISTRAZIONI
CONCORSI E SELEZIONI
CONFERENZE DI SERVIZI
PROCEDURE
ESPROPRIATIVE
LEGGI REGIONALI
BOLLETTINO UFFICIALE -
BURC

L'ASSESSORE CATALFAMO INTERVIENE SULL'ATTRAVERSAMENTO STABILE DELLO STRETTO DI MESSINA

"Due notizie: una buona ed una su cui vigilare con attenzione"*Infrastrutture - Catanzaro, 04/09/2020*

L'Assessore regionale alle Infrastrutture Domenica Catalfamo interviene sulla decisione della Conferenza delle Regioni per l'inserimento del progetto nel Piano straordinario di infrastrutturazione nazionale che verrà esaminato nella fase di conversione del cosiddetto "Decreto Agosto". Un elemento concreto per il possibile avvio di un'opera fortemente voluta dalle due Regioni e che potrebbe cambiare le sorti economiche e sociali dell'intero Paese.

Ma, per non farsi trascinare da facili entusiasmi, oggi 4 settembre, si è costretti a chiedersi se ci saranno i tempi perché l'opera sia inserita nel recovery fund, unico reale strumento attuale di finanziamento. Le attuali modalità di attraversamento discontinue e a bassa velocità costituiscono una divisione fisica ed una barriera ad ogni principio di sviluppo di un'area da sempre economicamente penalizzata, nonostante le evidenti potenzialità.

L'esistenza di un collegamento stabile porterebbe a un processo di rivitalizzazione dei territori ed all'imprescindibile ammodernamento delle reti infrastrutturali di connessione. L'Area dello Stretto e il Porto di Gioia Tauro, il più grande porto del Mediterraneo, costituiranno un unicum trainante per le due Regioni e per il resto del Paese.

L'analisi benefici/costi che negli anni scorsi è stata il presupposto per l'avvio dell'iter di appalto e la conseguente aggiudicazione dell'opera, se oggi venisse aggiornata, non potrebbe prescindere dal valutare anche la dirompente evoluzione delle dinamiche socio/economiche nel momento in cui i tre chilometri di distanza non costituiranno più l'insormontabile barriera psicologica ancorché fisica.

Nascerebbe quella che sarebbe di fatto un'unica città metropolitana di oltre un milione di abitanti trasformando radicalmente un contesto territoriale in cui l'attuale reddito medio pro capite è di gran lunga inferiore alla media UE. Due città, entrambi sede di università con importante offerta formativa, nonché di importanti poli sanitari e attività terziarie e commerciali che si integrano e si completano, avrebbero una distanza che può essere assimilata a quella di uno spostamento caratteristico del trasporto pubblico urbano, inferiore o uguale a 30 minuti.

L'Assessore Catalfamo evidenzia che gli studi tecnico/finanziari che hanno già dimostrato la valenza dell'opera possono essere palesemente confermati da una semplice analisi della domanda e dai dati sugli spostamenti attuali. Ogni giorno oltre 17.000 persone si spostano tra le sponde, oltre 6.000 sono spostamenti pedonali su traghetto e aliscafo, oltre 4000 gli autoveicoli tra auto, bus e camion. Fra questi spostamenti molti sono di tipo pendolare e, infatti, fra i territori delle città metropolitane di Reggio Calabria e Messina, sulla base dei dati rilevati dall'ISTAT nel censimento della popolazione, vi sono 9.774 spostamenti pendolari in un giorno ferial medio, di cui il 51% sono effettuati per motivi di studio. Il 55% di questi è concentrato fra i comuni capoluogo.

Allo stato attuale è necessaria più di un'ora per superare i 3 km che dividono le sponde, considerando i tempi necessari per spostamenti intermodali e/o di sosta dell'auto, attesa al traghetto ed attraversamento. Queste ed altre criticità sono emerse in tutta la loro gravità durante il lockdown, nel periodo in cui gli assurdi assembramenti agli imbarcaderi dei pendolari in attesa delle navi hanno acuito significativamente i rischi connessi all'emergenza sanitaria. Ancora più evidente il dato giornaliero sul collegamento ferroviario con 300 vagoni merci, 70 vagoni passeggeri che si comprende dall'assurdo anacronistico dei treni che si spezzano a Villa San Giovanni e poi si ricongiungono a Messina e viceversa,



con relativi tempi che possono arrivare alle due ore e quindi ad una medievale velocità media di 1,5 km/h.

La connessione ferroviaria diretta con la Sicilia consentirebbe agli operatori ferroviari l'effettuazione dei servizi di media e lunga percorrenza che servirebbero una popolazione di circa 7 milioni di abitanti fra Calabria e Sicilia. L'ampliamento del bacino di riferimento costituirebbe il definitivo volano per il rilancio dell'Aeroporto dello Stretto. Le superiori oggettive riflessioni saranno senz'altro ampiamente condivise a prescindere da preconetti e visioni ideologiche. Pertanto resta da chiedersi perché, non sussistendo impedimenti concreti, non si possa procedere come si sia fatto per tutte le altre grandi opere realizzate sul territorio nazionale e ritenute collegamenti strategici, come ad esempio i tunnel ferroviari di confine.

Oggi, a fronte di un contenzioso dal costo improponibile, esiste un progetto definitivo approvato e addirittura una consegna dei lavori già avvenuta con l'esecuzione di un intervento sulla sponda calabrese. Basterebbe aggiornare il progetto attuale con modifiche che richiederebbero pochi mesi di impegno e si potrebbe dare concreta realizzazione a quanto annunciato. Invece si è costretti a chiedersi se davvero si intenda procedere in questa direzione. Questo interrogativo risulta ancora più pregnante nel momento in cui si apprende oggi dalla stampa che il MIT ha nominato una commissione di 16 membri di "alto profilo tecnico/istituzionale" che fornisca entro due mesi (!) gli "elementi per le valutazioni e le decisioni politiche".

Tranne che non vengano individuate altre fonti certe di finanziamento, si auspica che una Commissione così qualificata proceda velocemente anticipando il termine di 60 giorni al fine di consentire che l'opera venga inserita nel Piano di Rilancio che dovrà essere inviato a Bruxelles entro il prossimo 15 ottobre. Necessario quindi che il Governo riduca i termini fissati o che, nelle more dell'acquisizione del rapporto dalla Commissione, inserisca il collegamento stabile come parte essenziale degli interventi infrastrutturali al sud con l'AV sino a Palermo, anche in ottemperanza alle indicazioni europee sulla continuità territoriale per il Corridoio 5 ex 1.

L'Assessore Catalfamo ritiene che se ciò non troverà concreto riscontro l'opera per l'attraversamento dello Stretto, rimarrà un argomento di intrattenimento dell'anomala estate 2020, confermando purtroppo che *nihil sub sole novum...*

aggiornato il 04 settembre 2020 alle 11:52
documento consultato: 148 volte



PDF



STAMPA

CONDIVIDI
FACEBOOKCONDIVIDI
TWITTER

INDIETRO

[Contattaci](#) | [Privacy](#) | [Note Legali](#) | [Mappa del sito](#) | [Vecchio Portale](#) | [RSS News](#) | [RSS Bandi](#)

Utilizziamo i cookie per una esperienza di navigazione ottimale. Continuando la navigazione ne autorizzi l'uso. [Maggiori informazioni](#)

Accetto!