

Mozione

Presentazione di una mozione all'Assemblea Generale di Volt Italia: **Volt Italia per il corridoio Scan-Med**

Proponente:

Manfredi Cascino A937

Mozione proposta

Volt Italia guarda con estremo favore alla realizzazione del corridoio SCANMED la più grande infrastruttura d'Europa con 9.277 km di ferrovia e 6.279 km di strada e in particolare al tratto italiano del corridoio che è stato trascurato dai governi italiani soprattutto nel suo tratto più meridionale;

In questo contesto Volt Italia auspica la realizzazione di un collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria (ponte o tunnel) che consenta eliminare l'ultimo collo di bottiglia del Corridoio e di collegare quindi l'isola più grande del mediterraneo alla penisola italiana.

Il promotore della mozione in oggetto in rappresentanza dei soggetti firmatari chiedono che l'Assemblea Generale di Volt Italia decida in merito ai seguenti argomenti:

- Volt Italia guarda con estremo favore alla realizzazione del corridoio SCANMED la più grande infrastruttura d'Europa con 9.277 km di ferrovia e 6.279 km di strada e in particolare al tratto italiano del corridoio che è stato trascurato dai governi italiani soprattutto nel suo tratto più meridionale;
- In questo contesto Volt Italia auspica la realizzazione di un collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria (ponte o tunnel) che consenta di eliminare l'ultimo collo di bottiglia del Corridoio e di collegare quindi l'isola più grande del mediterraneo alla penisola italiana.

Si allegano i seguenti documenti a supporto della mozione proposta:

Rapporto 2018:

https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/201803_corridor_report_scanmed_withcover.pdf

Rapporto 2020:

https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cefpub/cef_transport_2020-corridor-e_scandi-medite_m etadata.pdf

Rapporto sugli investimenti europei relativi ai trasporti:

<https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country>

Mozione

Motivazione

Il corridoio Scandinavo-Mediterraneo è il più lungo di tutti i corridoi progettati nell'ambito dell'Unione Europea, con 9.277 km di ferrovia e 6.279 km di strada. Circa un terzo di questi ricade in Italia. Ragionando in termini europei comprende 25 porti principali, 19 aeroporti principali, 45 terminali intermodali principali e 19 nodi urbani principali. Il Corridoio è fondamentale per i flussi di trasporto dall'Europa settentrionale, al confine con la Russia in Finlandia, all'Europa meridionale in Italia e a Malta e viceversa.

A causa della grande diversità geografica, le sfide del Corridoio sono molteplici e molte di queste si riscontrano nel sud Italia dove i lavori in molti casi non sono arrivati neppure alla fase di progettazione come si può vedere dal rapporto sugli investimenti europei dedicati ai trasporti che trovate in link nella sezione riguardante i documenti.

Un'infrastruttura di questo tipo è capace di rappresentare per l'Italia non solo un collegamento efficace con il resto d'Europa superando via terra la barriera delle Alpi ma anche di portare un volano di innovazione in tutti i settori che tocca.

La libertà di movimento delle persone e delle merci all'interno d'Europa è uno dei principi fondanti l'Unione Europea ma questo principio ha bisogno di trovare una concretizzazione reale per non essere soltanto un'utopia enunciata in un trattato. Il corridoio Scan-Med è una delle infrastrutture europee che rende concreto questo principio, solo che purtroppo l'Italia sembra non essersi accorta che il corridoio collega tutta la Penisola (comprendendo delle diramazioni che arrivano a La Spezia, Livorno, Ancona, Bari e Taranto) e passando per l'isola di Sicilia arriva - unico fra i corridoi principali UE - fino a Malta.

In questo contesto ha perfettamente senso prevedere la realizzazione di un collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria. Tutto questo permetterebbe di eliminare il continuo passaggio dei traghetti per lo stretto scaricando le acque dello stretto (il cui fondale gode del non invidiabile primato della più alta densità di rifiuti al mondo) di gran parte della pressione antropica derivante dal passaggio delle merci e delle persone.

A questo punto, quindi, il "Ponte di Messina" non sarebbe una cattedrale nel deserto, isolata dal sistema di trasporto nazionale. Anzi, il contesto della più grande infrastruttura europea è forse il più adeguato per un'opera così importante e cruciale per lo sviluppo del Meridione.