

COMITATO ITL
INFRASTRUTTURE TRASPORTI E LOGISTICA



INFRASTRUTTURE STRATEGICHE
Ciclo di workshop sui temi della mobilità futura

**UN COLLEGAMENTO STABILE
NELLO STRETTO DI MESSINA**

Introduzione
(a cura di G.BERNARDO)

Un collegamento da sempre sperato.

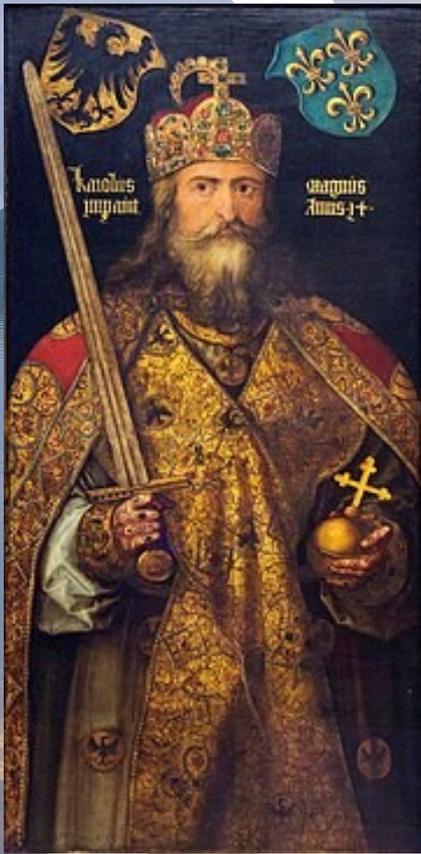
Estate del 250 a.C. , il console romano Lucio Cecino Metello, per trasferire un centinaio di elefanti catturati ad Asdrubale nella battaglia di Palermo, realizza il primo collegamento della Sicilia al Continente.

La fonte della notizia è di uno storico greco, [Strabone](#) nato in Cappadocia nel primo secolo a.C.



“radunate a Messina un gran numero di botti vuote le ha fatte disporre in linea sul mare legate a due a due in maniera che non potessero toccarsi o urtarsi. Sulle botti formò un passaggio di tavole coperte da terra e da altre materie e fissò parapetti di legno ai lati affinché gli elefanti non avessero a cascare in mare”.

Secondo la leggenda, le correnti dello Stretto lo distrussero dopo pochi mesi.



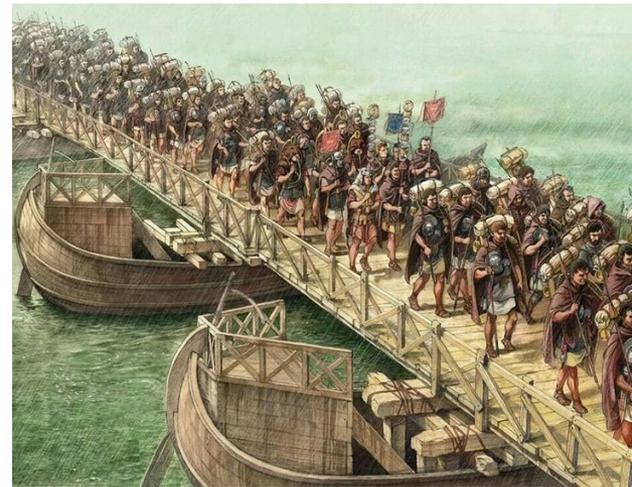
... nove secoli dopo!

ci prova

Carlo Magno

(2 aprile 742 – 28 gennaio 814)

con la tecnica romana del 'ponte di barche'



... ma anche questo tentativo fallì.



... dopo ulteriori nove secoli!



Nel 1840, la fattibilità dell'opera viene dichiarata in uno studio, commissionato da Ferdinando II di Borbone ad ingegneri del Regno.

... il Re, però, rinuncia alla realizzazione perché il costo stimato dell'opera, a suo parere, non sarebbe stato ammortizzabile neanche per le floride casse del Regno!
(ndr: rapida e incontestata analisi costi-benefici!).

... nel 1870

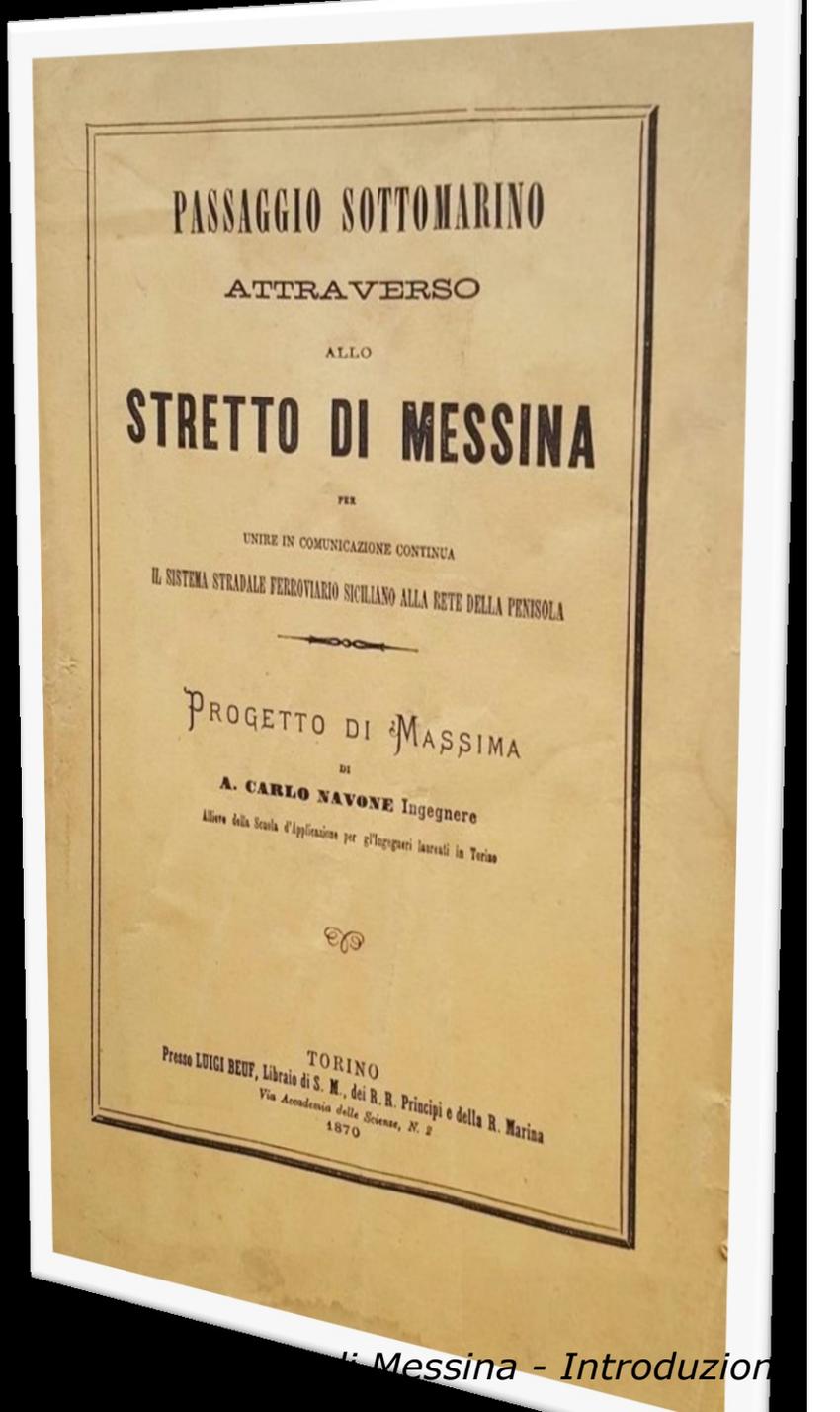
Carlo Alberto Navone, ingegnere progettista della “succursale dei Giovi” (linea ferroviaria veloce per Genova), propone – con autorevoli consensi - un progetto di attraversamento dello stretto con tunnel sottomarino tra Villa San Giovanni e Ganzirri.

Così si esprimeva il Navone:

Quale più grandioso spettacolo che vedere le navi di tutta Europa attraversare il deserto per passare dal Mediterraneo al Mar Rosso, e di là alle Indie ed alla China? E crediamo non sia ripromettersi troppo dal secolo presente, sperando vedere l'America divisa in due, e la Gran Bretagna congiunta al Continente Europeo per continua comunicazione. Ma, poiché i bisogni dell'uomo sono progressivi, v'ha luogo a sperare ancora che venga il tempo in cui si possa salire sopra un convoglio a Londra per scenderne a Bombay od a Calcutta, senza neppure temere di chinarsi due volte sotto il mare; perfettamente come ora si parte da Nuova-York e si arriva a San Francisco, tutta attraversando la deserta America del Nord.”

Per saperne di più → [LINK](#)

Milano – 12 dicembre 2019 – Collegamen



ti Messina - Introduzione

...ma veniamo ai tempi più recenti.

Per *“la progettazione, la realizzazione e l'esercizio dell'attraversamento stabile stradale e ferroviario tra la Sicilia e il Continente”* ha operato un'apposita Società dal 1981 al 2013, anno questo di messa in liquidazione.

Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione

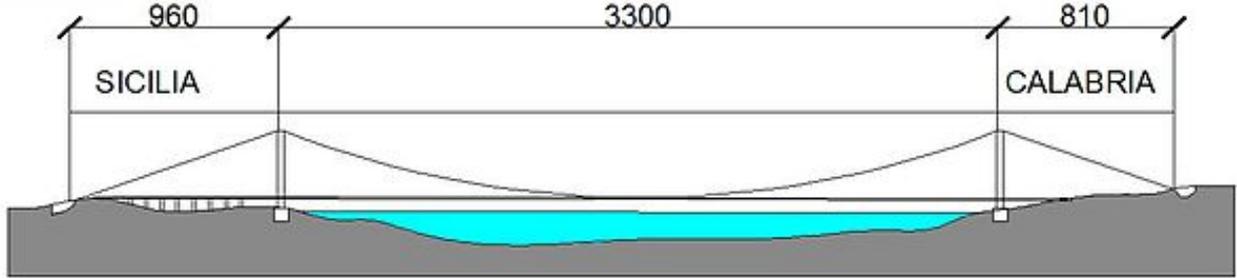
Home Capitale e Soci Organi Controllo Società Trasparente Contatti

URP Privacy Note Legali Elenco Siti Tematici

Capitale e Soci

Il capitale sociale ammonta ad € 383.179.794,00 interamente versato ed è ripartito tra gli Azionisti come segue:

Azionisti	Valore nominale complessivo interamente versato	% possesso
ANAS S.p.A.	€ 313.623.561,60	81,848%
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	€ 49.813.375,80	13,000%
Regione Calabria	€ 9.871.678,56	2,576%
Regione Siciliana	€ 9.871.178,04	2,576%
	€ 383.179.794,00	100,000%



... il progetto della Società

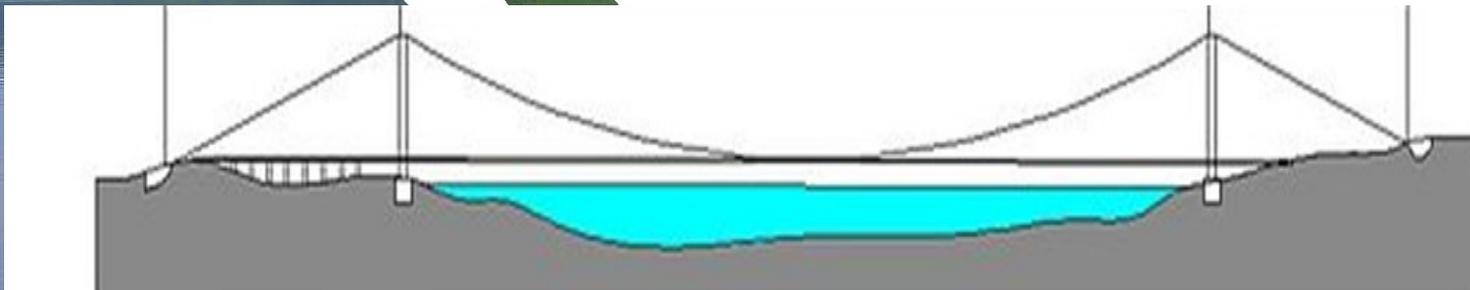
Nei 32 anni di attività, la soluzione progettuale che si consolidò fu quella di un ponte sospeso, con lunghezza totale dell'impalcato pari a 3.666 m, a campata unica di 3.300 m; misure di cui, ad oggi nel mondo, non esistono precedenti né idee progettuali.

LUNGHEZZA DELLA CAMPATA PRINCIPALE IN METRI DEI 50 PONTI SOSPESI PIÙ GRANDI DEL MONDO IN ORDINE DI REALIZZAZIONE DAL 1931 AD OGGI CONFRONTATI CON LE DIMENSIONI DEL PROGETTO DEL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA (IN ROSSO)



... il progetto
della Società

Il franco navigabile, per una larghezza di navigazione di 600 metri centrali, garantirebbe il passaggio di navi alte 65 m slm, in presenza delle massime condizioni di carico del ponte. Navi più alte sino a circa 70 m slm dovrebbero passare sotto controllo radar e radio da terra (sistema Vessel Traffic Service).



Lo spazio acqueo rimanente, ai lati di questa corsia centrale di navigazione, è diviso in due corsie larghe 1.000 metri ciascuna, con franco minimo garantito di 50 metri.

Per collegare il ponte alle linee ferroviarie e alle autostrade siciliane e della penisola italiana sono previste nel progetto decine di chilometri di gallerie oltre alla risistemazione degli snodi ferroviari e stradali, con più che notevoli impatti ambientali.

... il progetto
della Società



Il Governo italiano, dopo aver messo in liquidazione la Società Stretto di Messina SpA, ha inserito - sia nel DEF 2017 che nel DEF 2018 - la necessità di predisporre nuovi “Progetti di Fattibilità” sempre facendo riferimento alle modalità stradale, ferroviaria e marittima.

Ma esistono oggi alternative pienamente “sostenibili” rispetto a questo progetto?



ALDAI ASSOCIAZIONE LOMBARDA
DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI

FEDERMANAGER



Attualmente la Norvegia, nell'adeguamento dell'autostrada E39 lunga circa 1.100 km, intende superare 8 stretti più ampi e profondi di quello di Messina, eliminando altrettanti servizi di navi traghetto.

L'ambizioso programma prevede attraversamenti stabili sia con tecniche classiche, che con tecniche basate sugli sviluppi derivati dalla realizzazione di piattaforme offshore oceaniche utilizzate per l'estrazione di gas e petrolio da giacimenti sottomarini.

Utilizzando tali tecniche nello stretto di Messina, si potrebbero prendere in considerazione soluzioni in grado di realizzare attraversamenti non solo nel punto più stretto, ma anche nel punto più baricentrico rispetto ai centri abitati, in modo da minimizzare i tempi di collegamento interni all'Area Metropolitana dello Stretto.

... la parola ai relatori.

L'ing. Saccà, dirigente FS a.r., a partire dal 2011 ha studiato i progetti storici di attraversamento dello Stretto di Messina, nell'ambito degli studi condotti per conto del Centro di Ricerca Transmit dell'Università degli Studi di Verona. Sulla base degli studi condotti e ricerche relative a recenti opere realizzate in contesti analoghi, ha iniziato ad elaborare possibili proposte di attraversamento stabile riferendone su riviste specializzate e in convegni.



L'Arch. Goggi, ha collaborato negli anni Novanta con l'Eni-Consortio per lo Stretto di Messina nella redazione di studi trasportistici e urbanistici a corredo del progetto noto come tunnel in alveo d'Archimede, è del parere che le infrastrutture "non sono neutrali, ma condizionano gli insediamenti" e il tipo di collegamento (galleria o ponte) "deve essere motivato non solo dai livelli del traffico, ma dalla necessità d'integrazione e sviluppo del sistema urbano dello Stretto, formato dalle tre città principali, Messina, Reggio, Villa San Giovanni e dagli insediamenti minori".

BUONA CONFERENZA

Milano – 12 dicembre 2019 – Collegamento stabile Stretto di Messina - Introduzione