

Commissione Studi - Gruppo Energia ed Ecologia
Comitato ITL - Infrastrutture, Trasporti e Logistica

PRESENTA

“INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER L’ITALIA”

L’attraversamento stabile dello Stretto di Messina

Un nuovo Quaderno ALDAI

In collaborazione con:



Con il patrocinio di:



UNA LUNGA STORIA

Giuseppe Colombi

UNA LUNGA STORIA

- Dalle Guerre Puniche ad oggi il passaggio «stabile» dello stretto di Messina è stato considerato un obiettivo da perseguire
- Plinio il Vecchio ricorda che nel 251 a.C. il passaggio dello Stretto dei 140 elefanti catturati ai cartaginesi dall'esercito del console Lucio Cecilio Metello avvenne mediante un precario collegamento galleggiante di barche e botti legate assieme, che non ebbe lunga vita
- Nel 1840 Ferdinando II di Borbone commissionò ad ingegneri ed architetti un progetto di attraversamento che non ebbe seguito



LE AMBIZIONI DELLO STATO UNITARIO

Il Regno d'Italia nel 1866



Dopo l'unificazione, già nel 1866, il giovane ingegnere napoletano Alfredo Cottrau, su incarico del ministro Jacini, presenta due diversi progetti di ponte: non avranno seguito

Nel 1870 un altro ingegnere, il torinese Carlo Alberto Navone, sviluppa uno studio di grande modernità concernente un tunnel sottomarino che si avvale della bassa profondità nell'area della Sella dello Stretto

Così, nel 1876 Zanardelli può dire: **«Sopra i flutti o sotto i flutti la Sicilia sia unita al Continente»**

ARRIVANO I TRAGHETTI: SVILUPPO E DECADENZA DI UN MEZZO ESSENZIALE



- La prima concessione di un servizio traghetti è del 1893: qualche anno dopo entrano in servizio due traghetti a ruote: *Scilla* e *Cariddi*, capaci di trasbordare 5 carri merci a viaggio, su un singolo binario.
- Dal 1901 il servizio si estende anche alle vetture passeggeri
- Dopo il terremoto, nel 1910 si passa alla propulsione ad elica, e negli anni '20 addirittura al diesel-elettrico
- Negli anni '60 si traggono interi elettrotreni su nuovi traghetti di adeguata dimensione: è forse l'epoca più fulgida del servizio navale
- **Dagli anni '80 si inverte la tendenza, e il traghettamento ferroviario procede verso un progressivo ridimensionamento**

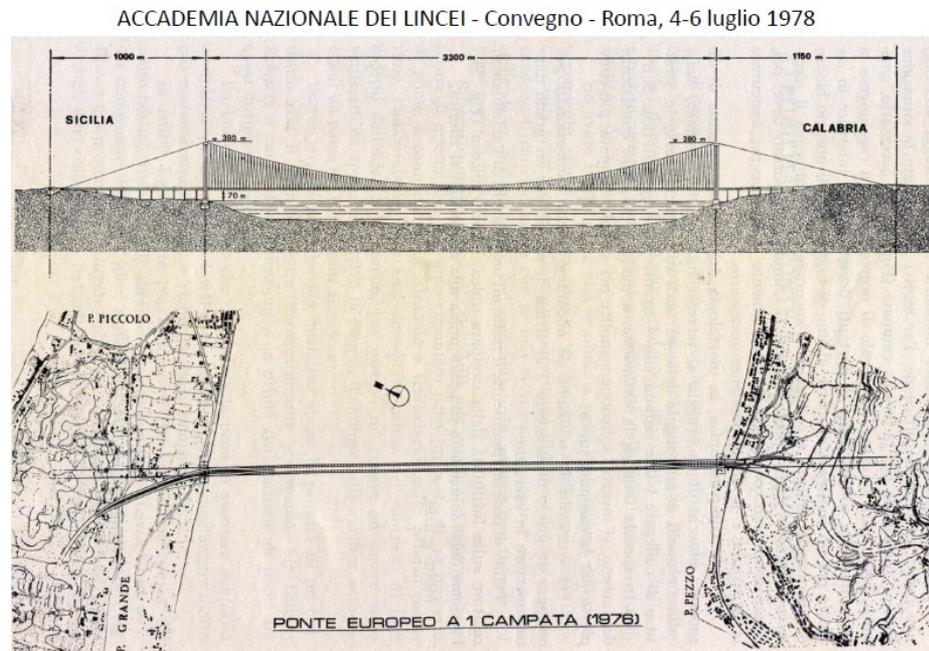
I PROGETTI DEGLI ANNI DELLA RICOSTRUZIONE POSTBELLICA

- Se già nel ventennio fascista si era riconsiderato il progetto del ponte, è nel dopoguerra, col piano Marshall, che l'idea di nuovo prende forza
- Nel 1953, su incarico della Associazione Costruttori in Acciaio Italiani (ACAI) il prestigioso ingegnere americano David B. Steinmann propone un ponte a tre campate: i successivi studi geologici tuttavia raffreddano gli entusiasmi
- Nel 1955 si costituisce il Gruppo Ponte di Messina (GPM), che raggruppa tra gli azionisti molti tra i principali costruttori nazionali. Rimarrà attivo sino agli anni '80, fino alla costituzione della **Stretto di Messina Spa**



- Negli anni l'interesse per l'attraversamento cresce
- Nel 1969 viene bandito il "Concorso Internazionale di idee per il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente" Vengono presentate 143 proposte, se ne premiano 12, relative a vari tipi di ponti e tunnel
- Ma si continua a discutere sulla soluzione: nel 1978 il GPM affida ad un convegno dell'Accademia dei Lincei l'illustrazione degli ulteriori studi sviluppati. La società sembrerebbe orientata verso il ponte a due campate, mentre la soluzione a campata unica viene propugnata dal noto progettista scozzese di ponti William C. Brown

IL CONCORSO



FACCIAMO UNA NUOVA SOCIETA'...

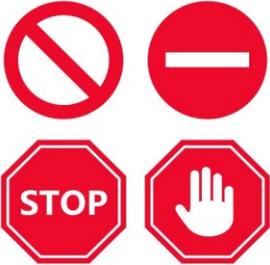
- Nel **1981** (sulla base della legge 1158 del 1971 !!) la **Società concessionaria Stretto di Messina S.p.A. (SdM)**, succede al GPM e viene costituita a maggioranza IRI-Italstat (51%) con la partecipazione paritaria dell'Ente Ferrovie dello Stato, dell'ANAS, della regione Sicilia e della regione Calabria (in percentuale del 12,25% ciascuna). Il capitale è dunque **interamente pubblico**.
- Lo scopo della SdM è quello di studiare, progettare, costruire e - allora ancora ammesso ! – gestire l'esercizio e la manutenzione ordinaria e straordinaria del collegamento stabile ferroviario e viario e dei servizi pubblici tra la Sicilia ed il Continente.
- Si passa ai progetti, decidendo l'opera su cui fare convergere tutti gli sforzi: un **ponte a campata unica**, stradale e ferroviaria, con una luce record di **3300 m**.
- Questa idea viene incoraggiata tra il **1987** e il **1988** dalle FS e dall'ANAS.

SI DECIDE DI PROCEDERE COL CONTRATTO

- Il progetto di massima dell'opera "ponte a campata unica" viene completato nel **1992**
- Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel **1997** esprime il 'parere favorevole' alla prosecuzione della progettazione con osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni
- Successivamente il CIPE nel **2003** approva il progetto preliminare elaborato nel 2002
- Una Convenzione del dicembre **2003** (tra MIT e SdM) stabilisce che il fabbisogno finanziario sia coperto al 40% dalla SdM e al 60% dal mercato (senza garanzia dello Stato)
- Nel **2006**, in esito ad una gara internazionale, SdM affida al gruppo **Eurolink**, capitanato da Impregilo, un **contratto (valore 3,9 MLD €)** che prevede 10 mesi per la progettazione definitiva ed esecutiva, e 5 anni per la realizzazione dell'opera



TUTTO BLOCCATO



- Ma negli anni successivi sorgono dubbi sulla fattibilità dell'opera e sulla sua finanziabilità. Ciononostante, la **Società Stretto di Messina approva nel 2011** il Progetto Definitivo del ponte e dei suoi raccordi stradali e ferroviari, elaborato da Eurolink.
- Si inizia la realizzazione di opere propedeutiche al ponte, quali ad esempio la variante ferroviaria di Cannitello in Calabria, per il posizionamento del pilone calabrese, completata nel **2012**.
- A gennaio **2012** il CIPE azzerà il contributo (il 40%) già assegnato alla Società e non approva (nei tempi contrattuali) il Progetto Definitivo.
- Con l'art 34 decies del DL 179 del **2012** viene stabilita una nuova procedura per l'esame del Progetto Definitivo: SdM e Eurolink non si attengono al DL (non stipulano, tra loro, l'atto aggiuntivo previsto)
- Il **1 marzo del 2013**, quindi, **decadono tutti gli atti contrattuali** sottoscritti dalla Società Stretto di Messina, che viene posta in liquidazione.
- Nel **2016** il governo del momento ripropone l'idea di costruire il ponte, ma non seguono atti conseguenti.

SIAMO AD OGGI

- Negli anni successivi, nei Documenti di Economia e Finanza viene ribadita la necessità di effettuare nuovi “studi di fattibilità”.
- Nel **2020** il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nomina una commissione di esperti volta ad individuare **la miglior soluzione per l’attraversamento stabile dello Stretto**, da sottoporre a studio di fattibilità.
- I **risultati del lavoro della Commissione** si materializzano in una sintesi del **maggio 2021** dalla quale emerge la propensione alla soluzione «Ponte a tre campate», riconoscendo l’esigenza di sviluppare ulteriori studi di fattibilità, ma limitati al confronto tra ponte a campata unica e ponte a tre campate (escludendo la soluzione TUNNEL senza particolari approfondimenti).



GRAZIE DELL'ATTENZIONE