



**ASSOCIAZIONE
UTENTI DEL
TRASPORTO
PUBBLICO**

**Rappresentante Italiana di EPF
(European Passenger Federation)**

In collaborazione con



ALDAI

ASSOCIAZIONE LOMBARDA
DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI



FEDERMANAGER



COLLEGIO INGEGNERI
FERROVIARI ITALIANI
Sezione di Verona



Serate UTP 2021/22

20^a Stagione – 173^a Serata

Mercoledì 12 gennaio 2022 Ore 20:45 – 23:00

L'ATTRAVERSAMENTO STABILE DELLO STRETTO DI MESSINA

Ing. Giuseppe Colombi – Cosa fare da subito per rispondere ad una storica esigenza

Collegare tutto il Paese: difesa di un'idea politica

Tutti i più grandi paesi da oltre un secolo si sono posti come obiettivo imprescindibile quello della continuità territoriale. L'esempio più evidente è costituito dal Giappone

Già Zanardelli alla fine dell'Ottocento diceva: «Sopra i flutti o sotto, la Sicilia sia unita al Continente»

Per molte ragioni questo rimane un obiettivo essenziale, per dare all'Italia continuità di collegamenti e di sviluppo

Lo sviluppo dell'area metropolitana tra le due sponde dello Stretto richiede questo collegamento stabile





Collegare tutto il Paese: difesa di un'idea politica



Un certo vittimismo, che sembra caratterizzare le regioni dell'area («Lo Stato non ci aiuta...») unito alla convinzione che un progetto, qualsivoglia, sia già «pronto» per essere realizzato subito, non ha favorito lo sviluppo dell'opera

A volte si ha la sensazione che i progetti siano perseguiti in modo indipendente dalla loro funzione ed utilizzo, solo in quanto «portatori di sviluppo», o di altri vantaggi

Invece questo potrebbe essere il momento giusto; ma l'iniziativa necessita ancora di un approccio complessivo



**ASSOCIAZIONE
UTENTI DEL
TRASPORTO
PUBBLICO**



ALDAI

ASSOCIAZIONE LOMBARDA
DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI

FEDERMANAGER



COLLEGIO INGEGNERI
FERROVIARI ITALIANI
Sezione di Verona



Cosa c'è da fare **comunque.**

Fare «ponte» tra quello che è stato fatto nei decenni passati e quello che si dovrà fare negli anni prossimi, con azioni tempestive

Ci sono alcune decisioni in corso, ci sono soldi deliberati che verranno spesi a breve: si tratta di farlo nel modo giusto

Non è questione di «ricominciare» si tratta di procedere in modo informato e curare i vari passaggi con serietà e tempestività, ma senza indebite pressioni





**ASSOCIAZIONE
UTENTI DEL
TRASPORTO
PUBBLICO**



ALDAI

ASSOCIAZIONE LOMBARDA
DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI

FEDERMANAGER



Il problema nazionale di un TPL integrato

Se guardiamo ai migliori esempi internazionali, lo sviluppo del trasporto pubblico rispetto alla mobilità privata viene attuato attraverso l'integrazione stretta nelle fasi di progettazione, realizzazione dei collegamenti, gestione di tutti i mezzi di trasporto pubblico.

Solo un sistema capace di coprire capillarmente tutte le destinazioni, integrato negli orari così da facilitare gli interscambi, nelle tariffe e bigliettazione, nei sistemi di prenotazione telematica, omogeneo ed uguale dappertutto su base nazionale, può nel medio termine orientare l'utenza alla riduzione dell'uso della mobilità privata. E' quanto, ad esempio, è avvenuto in Svizzera.

Anche nell'area dello Stretto si ripropone lo stesso tema. In quel contesto occorre prendere le stesse decisioni che hanno dato ottimi risultati in molte altre parti d'Italia.

Contestualmente ad un drastico miglioramento dei servizi, con la consapevolezza che ci si trova di fronte ad una «battaglia culturale» di durata pluriennale, si deve rendere evidente che chi utilizza il sistema di trasporto pubblico non è un soggetto inferiore, ma qualcuno che invece lavora al miglioramento della vivibilità di tutti.

Per ora il dato della zona dello Stretto è che la mobilità pubblica non supera l'8% del totale, mentre in altre parti d'Italia questa quota supera già il 30%



Overdesign : a cosa servono i 500 milioni stanziati

Nell'ambito del PNRR sono stati stanziati 500 milioni di € per l'attraversamento dinamico dello Stretto.

L'entità della cifra, a cui non sembrano per ora corrispondere obiettivi tutti già compiutamente dimensionati, perseguibili e davvero essenziali, può lasciare adito a perplessità, qualora le risorse venissero distribuite un po' per così dire a «piè di lista», col rischio di indebiti sprechi.

Citando, il prof. Beria del Politecnico di Milano, nel parlare di progetti ferroviari si rileva spesso il rischio di «Overdesign», ovvero di una progettazione che permetta qualsiasi spreco in fase realizzativa, essendo concepita più per «spendere» che per ottenere risultati quantificabili.

Nel contempo sono anche disponibili per «studi di fattibilità» 50 milioni di Euro, una cifra molto importante, da destinare con oculatezza e senza sprechi, dato che sarebbe largamente sufficiente all'elaborazione di indagini dettagliate su molte tematiche finora non sufficientemente approfondite





Migliorare il trasbordo da subito (1)



Le risorse stanziare dovrebbero dunque largamente permettere di raggiungere, in parallelo con lo sviluppo degli studi citati, l'obiettivo immediato di interventi che da subito velocizzino le operazioni di traghettamento, perché questo può realizzare in tempi brevi l'integrazione del trasporto tra il messinese e il reggino, ponendo le basi per la città metropolitana dello Stretto.

A breve dovrebbe entrare in servizio un nuovo traghetto da oltre 150 metri delle FS, capace dunque di trasferire convogli veloci fino almeno a cinque vetture ferroviarie, senza rottura della composizione

E anche la «rivisitazione» degli imbarchi può costituire un elemento essenziale della velocizzazione



Treni e traghetti adeguati

Da subito si possono ottenere grandi vantaggi intervenendo sui mezzi di trasporto

Adottare convogli ferroviari atti al trasbordo senza sezionamento della composizione non costituisce una novità, visto che questa prassi era consolidata fin dagli anni '60 dello scorso secolo.

Va semplicemente ripresa; a questo scopo sono in corso di acquisizione treni ad Alta Velocità in composizione ridotta.

Esula dai nostri scopi argomentare sul loro numero e caratteristiche.

Ugualmente non può costituire problema essenziale la parziale e temporanea alimentazione ad accumulatori dei locomotori di trazione





L'urgenza di seri studi di fattibilità



Detto che per molti motivi, non ultimi anche nuovi adempimenti dovuti per legge che prima non erano contemplati, la convinzione che esista già un progetto definitivo fruibile da subito appare sempre meno giustificata.

Il gruppo di lavoro governativo ha peraltro stabilito la necessità di riproporre nuovi studi di fattibilità aggiornati, estendendo l'investigazione a quelle che considera le due ipotesi più accreditate: quella del ponte a campata unica e quella alternativa del ponte a tre campate.

Nel nostro quaderno 32 abbiamo cercato di motivare anche perché, sulla base degli approfondimenti fatti e di quanto avvenuto nel settore a livello mondiale negli ultimi anni, noi saremmo propensi a richiedere che la fattibilità debba essere estesa almeno anche all'opzione «tunnel sottomarino» .

Necessità di studi comparati



Questo confronto non deve essere visto come ulteriore fastidio, se questi studi si muovono in parallelo si può cogliere l'occasione dell'attraversamento dello stretto per approfondire e valutare anche tecnologie, a suo tempo messe da parte, che nell'ultimo decennio hanno fatto enormi passi avanti, arrivando a realizzazioni concrete di cui è opportuno prendere atto

Determinati approfondimenti sulla geologia e la sismicità dell'area, il riesame dei fondali e delle loro interazioni tra possibili fondazioni e/o scavi, movimenti di terra e perforazioni, si rendono necessari e il cospicuo stanziamento previsto dovrebbe facilitarne lo sviluppo

In termini di impegno di tempo e di costi questi approfondimenti, lungi dal costituire un «ritardo» nell'esecuzione del progetto finale, ne costituiscono presupposti necessari ed ineludibili, senza aggravii insostenibili rispetto ai costi del progetto



A proposito di sostenibilità

Lasciatemi spendere due parole polemiche su questo concetto, oggi così di moda. Secondo chi ascolta è sostenibile un'opera come quella qui in foto? Si fa una galleria a doppia canna e trent'anni dopo se ne fa un'altra uguale, a pochi metri di distanza, a sezione maggiorata. L'esempio è autostradale, ma sarebbe diverso nel mondo ferroviario?





**ASSOCIAZIONE
UTENTI DEL
TRASPORTO
PUBBLICO**



Preparare bene il dibattito pubblico sulle soluzioni

La fase in cui vengono finalizzati studi di fattibilità comparabili sulle diverse soluzioni ipotizzabili risulta quanto mai essenziale.

Essa, che dovrà comprendere anche serie quantificazioni economiche delle opzioni, è propedeutica alla successiva necessaria fase di dibattito pubblico.

Solo con un serio e corretto confronto si potrà infatti portare tutti gli interessati a conoscenza di quale sia la situazione reale del problema

Questo processo non può essere attuato sotto le pressioni dell'urgenza: occorre prendere il tempo minimo necessario al suo sviluppo.

E, alla fine, sarebbe opportuno evitare di schierarsi solo per partito preso.

Le cose ben fatte si possono fare, delle altre si discute, e basta.

Grazie dell'attenzione