



## Ponte sullo Stretto di Messina: tappe

28 Giugno 2020 - Ing. Giovanni Saccà

Si ritorna a parlare del ponte sullo stretto di Messina. Il 3 giugno 2020, in conferenza stampa, Il Presidente del Consiglio dei Ministri Conte ha risposto alla domanda sulla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina non escludendone la realizzazione. Prende corpo l'ipotesi del tunnel subalveo.

Il ministro Paola De Micheli Il ministro Paola De Micheli durante il question time al Senato del 17 giugno 2020, dichiara che è in corso un "approfondimento" che "*richiede un'attenta valutazione delle problematiche tecnico-costruttive, delle ricadute occupazionali, ambientali e trasportistiche e, più in generale, degli esiti di una **puntuale analisi costi/benefici**. A questo seguirà una compiuta verifica e valutazione dell'opera da parte di tutte le forze politiche e dei territori interessati*" (Fonte: La Gazzetta del Sud del 19 Giugno 2020).

C'è molta confusione intorno a questa infrastruttura, a partire dallo stato di progetto raggiunto fino ad arrivare alle aree interessate dell'infrastruttura sullo stretto di Messina. A questo si aggiungono aspetti non trascurabili, ovvero il costo dell'opera e l'effettiva necessità.

[Si illustra quanto riportato dall'ingegnere Giovanni Saccà attento conoscitore dell'evoluzione progettuale del ponte sullo Stretto di Messina.](#)

Ripercorriamo qui di seguito i passi nevralgici legati alla possibile realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina. Anche se, alla luce dei recenti avvenimenti, potrebbe prendere corpo l'ipotesi del tunnel subalveo, ovvero:

1. Il concorso del 1969;
2. La società dello Stretto di Messina ed i finanziamenti erogati;

3. Analisi delle criticità;
4. La convenienza di un attraversamento mediante tunnel.

Qui di seguito un'analisi critica preliminare della contestualizzazione dell'infrastruttura e l'ipotesi non troppo remota del tunnel subalveo.

### 1969 - Concorso Internazionale di idee per il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente

La storia che riguarda la progettazione dell'attraversamento stabile dello Stretto parte a fine '800 ([progetto del 1870 dell'ing. Carlo Navone](#)). Tralasciando la lunghissima storia precedente, il principio corrisponde al "Concorso Internazionale di idee per il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente", bandito il 28 maggio 1969. La finalità del concorso fu quella di affrontare il problema della realizzazione di un collegamento stabile ferroviario a doppio binario e autostradale a sei corsie nel rispetto delle normative dell'epoca ([Circolare Min. LL. PP. 14 febbraio 1962 n.384](#)).

Nel 1970, in risposta al bando furono presentati 143 tra progetti ed idee.

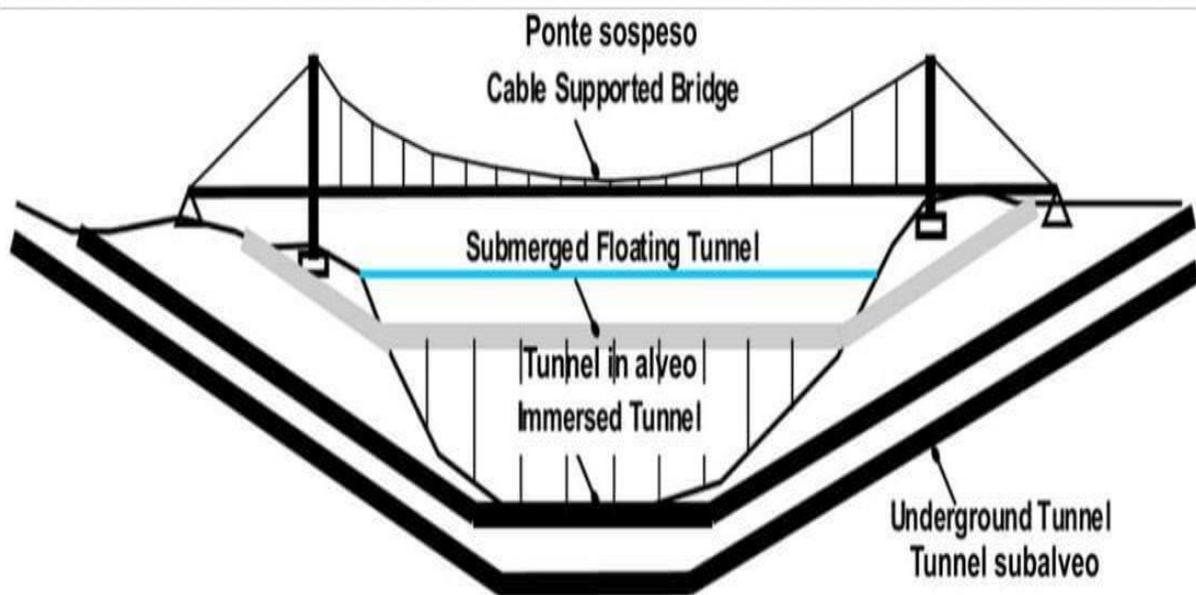


Figura 1 – Tipologie delle soluzioni di attraversamento stabile premiate (<http://www.siciliaintreno.org/>, pubblicazione ing. Saccà)

Tra i concorrenti non mancarono i più qualificati studi e società di progettazione del mondo, tra cui Musmeci e Nervi. Considerando solo le proposte accettate dalla commissione giudicatrice, furono proposte le seguenti soluzioni:

- 45 proposte per ponte a una o più campate;
- 9 proposte per la soluzione "tunnel";
- 21 proposte corrispondenti a ponti galleggianti, istmi, dighe o altro.

Furono assegnati 12 premi, di cui:

- 6 primi premi *ex aequo* di **15 milioni di lire**;
- 6 secondi premi *ex aequo* di **3 milioni di lire**.

### 1971 - 1985 Nasce la società Stretto di Messina S.p.A.

Come naturale prosecuzione dell'iter avviato con il Concorso Internazionale, il 17 dicembre 1971 fu approvata la [Legge n. 1158/1971](#) "Collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente", che dichiarò l'opera di *prevalente interesse nazionale*. E successivamente, in sede di Parlamento Europeo, l'opera fu considerata di **primario interesse** per il riequilibrio degli scompensi regionali nell'ambito della CEE.

In attuazione della [Legge 1158/1971](#), nel 1981 fu costituita la società concessionaria Stretto di Messina S.p.A. atta a gestire l'attività di progettazione, realizzazione e gestione in esercizio del collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente. Questo dopo aver riesaminato e approfondito tutte le tipologie dei progetti premiati nel 1970.

Nel 1985, attraverso un decreto Interministeriale, sono assentite in concessione alla Società Stretto di Messina le attività di:

- progettazione
- realizzazione
- gestione dell'opera

per il collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente. Conseguentemente Stretto di Messina stipula con Anas e Ferrovie dello Stato una convenzione per regolare la predisposizione dello studio di fattibilità e del progetto di massima dell'infrastruttura.

### 1988 – Relazione finanziamenti erogati

L'11 giugno 1988 il Ministro dei Trasporti Santuz trasmise alla Presidenza la "[Relazione sui finanziamenti erogati per lo studio del progetto dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina](#)". Gli studi erano relativi alle tre soluzioni tipologiche originali elaborate dalla Concessionaria Stretto di Messina S.p.A.:

- ponti aerei;
- gallerie alvee;
- gallerie subalvee.

Tutte le soluzioni studiate dalla Società Stretto di Messina S.p.A. risultavano fattibili però con costi, difficoltà e tempi diversi. In particolare, il ministro Santuz nella sua relazione sottolinea quanto segue: "*La ripetuta Consulta estera optò a favore della tipologia aerea, con particolare riguardo ad un ponte sospeso a campata unica, escludendo la soluzione subalvea per motivi sismici, di circolabilità stradale e ferroviaria, per l'abnorme lunghezza degli accessi, per l'elevato costo e tempi di esecuzione, considerando inoltre teoricamente fattibile, ma non valida, la soluzione con gallerie in alveo ancorate sui fondali dello Stretto*".

La soluzione consiste in un'opera a cui corrispondono le seguenti caratteristiche:

- ponte stradale e ferroviario;
- campata unica avente una lunghezza di 3.300 m.

### 1997 - Approvazione Csilpp del progetto del 1992

Come risulta nella [scheda n.65 del Sistema Informativo Legge Opere Strategiche \(SILOS\)](#) della Camera dei Deputati, nel 1997 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approvò il progetto presentato nel 1992 (voto n.220 del 10 ottobre).

Dopo tali decisioni tutti gli studi e le progettazioni della Società Stretto di Messina S.p.A. si concentrarono sul progetto che venne denominato "Ponte sullo stretto di Messina" anziché "**Collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente**", come previsto dalla [legge 1158/1971](#).

[Scheda n.65 del Sistema Informativo Legge Opere Strategiche \(SILOS\)](#)

La scheda n.65 della Camera dei Deputati "Ponte sullo Stretto di Messina" è stata istituita a seguito della «Legge obiettivo: 1° Programma delle infrastrutture strategiche» ([Delibera CIPE n. 121/2001](#) / [Legge 443/2001](#) "Legge obiettivo") e porta come titolo "Ponte sullo Stretto di Messina" in quanto negli anni precedenti le autorità competenti si erano espresse a favore della progettazione e realizzazione di un ponte stradale e ferroviario con campata unica da 3.300 m.

La Legge a cui fa riferimento la scheda n.65 è la [n.1158 del 17 dicembre 1971](#), che ha come titolo "Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente".

In particolare, tale Legge ha stabilito quanto segue:

*«Art. 1 - Alla realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario e di altri servizi pubblici fra la Sicilia ed il continente - opera di prevalente interesse nazionale - si provvede mediante affidamento dello studio, della progettazione e della costruzione, nonché dello esercizio del solo collegamento viario, ad una società per azioni al cui capitale sociale partecipi direttamente o indirettamente l'Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI) con almeno il 51 per cento. Il restante 49 per cento del capitale sociale sarà sottoscritto dall'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, dall'ANAS, dalle regioni Sicilia e Calabria e da amministrazioni ed enti pubblici*  
*...Omissis*

...

*Art. 2 - La società concessionaria dovrà avere come scopo sociale:*  
*- lo studio, la progettazione e la costruzione di una opera per il collegamento stabile ferroviario e viario e dei pubblici servizi tra la Sicilia e il continente;*  
*- l'esercizio del collegamento e la manutenzione dell'opera di cui al punto precedente, salvo quanto previsto dall'articolo 3 per quanto attiene all'esercizio ferroviario.*

*Omissis ...*

*Art. 3 - Alla società concessionaria è affidato l'esercizio, la gestione e la manutenzione del collegamento sullo Stretto di Messina, ad eccezione di quanto riguarda gli impianti ferroviari che, ad ultimazione e collaudo definitivo dell'opera, passeranno in esercizio, gestione e manutenzione all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, secondo il vigente ordinamento.*

...

*Omissis*

## **2006 - Contratto tra la società Stretto di Messina S.p.A. e Società Impregilo**

Il 26 marzo del 2006, a seguito dell'esito di una apposita gara internazionale, fu sottoscritto il contratto tra la Società Stretto di Messina Spa e la Società Impregilo, capogruppo mandataria del raggruppamento temporaneo d'impresе (RTI), per l'affidamento a Contraente generale della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari.

Il contratto del valore di 3,9 miliardi di euro prevedeva:

- **dieci mesi** per la **progettazione definitiva ed esecutiva (scheda n. 65);**
- **cinque anni** per la **realizzazione dell'opera.**

## **2009 - 2013: sorgono problemi ed insolvenze**

Analizziamo qui di seguito, in modo didascalico, cosa non ha funzionato dopo la firma del contratto.

2009	Nella <b>Delibera n.24/2009 della Corte dei Conti</b> , Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, dal titolo " <a href="#">Esiti dei finanziamenti per il ponte sullo Stretto di Messina</a> ", vennero messe in rilievo alcune difficoltà di progettazione legate alla mancanza di possibili termini di paragone.
29/07/2011	La <a href="#">Società Stretto di Messina</a> approvò il progetto definitivo del ponte sullo stretto di Messina e dei 40 chilometri di raccordi a terra stradali e ferroviari.
Legge n.221/2012	Il Governo, con l'art. 34-decies del <a href="#">D.L. n.179 del 2012 (Legge n.221/2012)</a> : <ul style="list-style-type: none"> <li>- disciplinò la procedura da seguire per l'esame in linea tecnica del progetto definitivo dell'opera Ponte sullo stretto di Messina</li> <li>- chiese la verifica della sostenibilità del relativo piano economico-finanziario,</li> </ul> <p>in mancanza delle fasi disciplinate veniva stabilita la caducazione di tutti gli atti che regolavano i rapporti di concessione, nonché delle convenzioni e di ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria.</p>
1/03/2013	Dato che entro il <b>termine perentorio del 1° marzo 2013</b> non è stata data ottemperanza a tale Legge con <a href="#">DPCM 15 aprile 2013</a> la <a href="#">società Stretto di Messina è stata posta in liquidazione</a> .  <p>Ne è nato un contenzioso a tutt'oggi in atto.</p> <p>A tal proposito la Corte Costituzionale con Sentenza n.265 del 5 novembre 2019 ha dichiarato inammissibile la questione di legittimità costituzionale dell'art. 1, commi 3 e 8, del decreto-legge 2 novembre 2012, n. 187 (<b>Decreto Legge decattuto, salvo <a href="#">Legge n.221/2012</a></b>) (Misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina S.p.A. ed in materia di trasporto pubblico locale) e s.m.i per il profilo relativo alla quantificazione dell'indennizzo.</p>

### **2018 - 2021: nasce il binomio ponte e gallerie ed anche il dubbio "tunnel subalveo o ponte?"**

Consultando il progetto definitivo del Ponte sullo Stretto a campata unica da 3.300 m si può constatare che quasi tutto il percorso dei 40 km è costituito da raccordi, stradali e ferroviari, terrestri quasi interamente in galleria.

Al contempo, una nuova galleria deve essere realizzata per la nuova tratta di linea con caratteristiche AV/AC in variante di tracciato fra Gioia Tauro e Villa S. Giovanni. Questa nuova infrastruttura rappresenta la naturale prosecuzione dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina. Quest'ultima linea è inserita, insieme a tante altre, nel **Contratto di Programma 2017-2021 parte Investimenti appendice n. 5 tabella A08-Interventi prioritari ferrovie – direttrici di interesse nazionale – Direttrice Napoli-Palermo – Progetto I107A**.

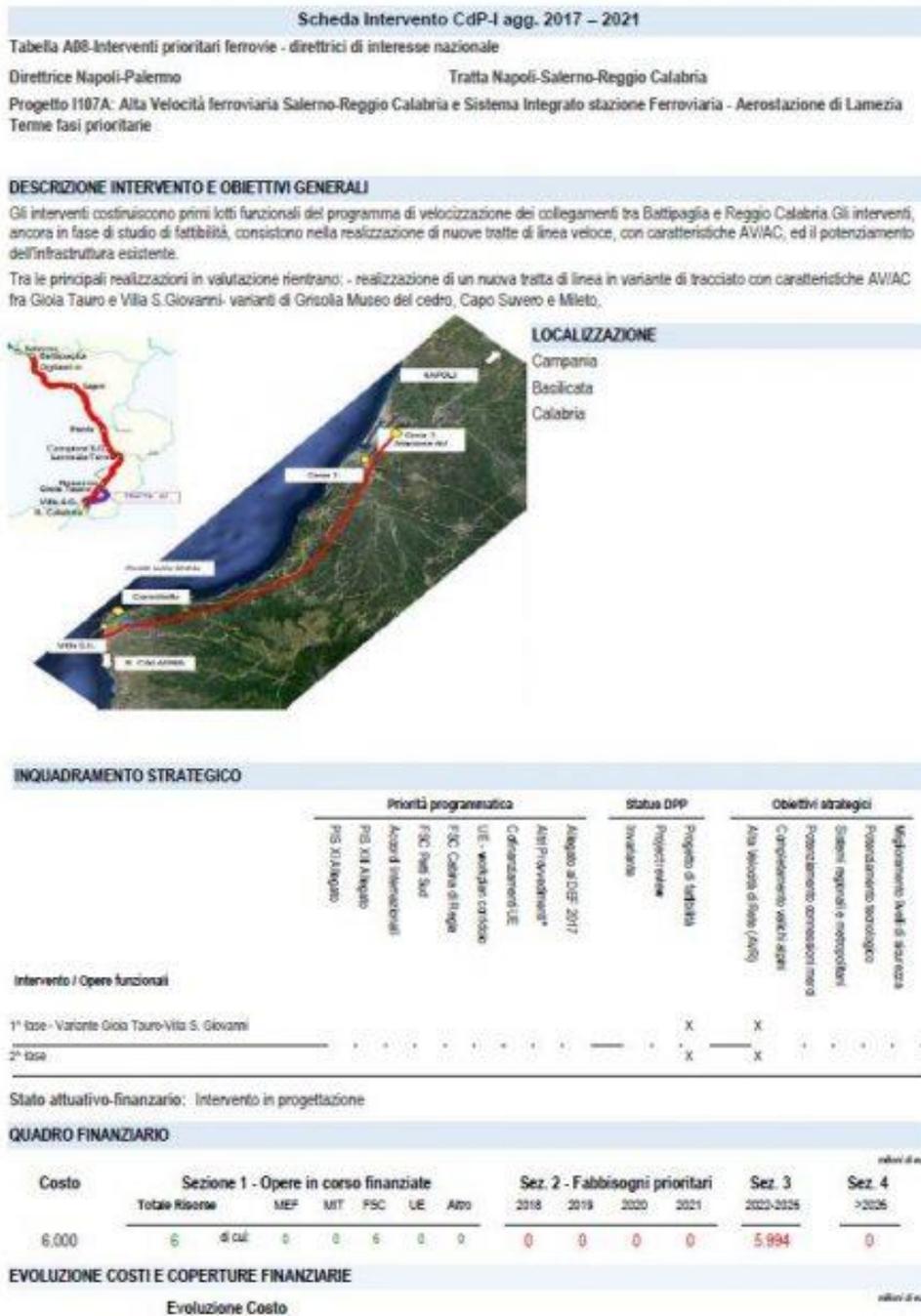


Figura 2 – Progetto I107A: Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria – Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie

La nuova stazione di Gioia Tauro AV è prevista in posizione baricentrica nelle immediate vicinanze della **ZES di Gioia Tauro**.

Quasi tutta la nuova linea (circa 40 km) dovrà essere realizzata in galleria naturale a causa della montuosità della zona. Così come dovrà essere realizzato il tracciato di collegamento tra la nuova stazione di Messina (Gazzi) e il Ponte o il Tunnel subalveo da realizzare per attraversare stabilmente lo Stretto.

**Le criticità**

Analizzando criticamente la situazione si osserva quanto segue:

1. Cade la motivazione del 1988 di escludere dalla progettazione e realizzazione i **tunnel naturali subalveo**, in quanto troppo lunghi rispetto al Ponte, in quanto non necessari se si realizzasse il ponte sullo Stretto.
2. Nella relazione presentata nel 1988 dal Ministro Santuz furono dichiarati fattibili, con le tecnologie e conoscenze dell'epoca, tunnel subalvei nello stretto di Messina solo a quota -258 m slm, mentre nella pubblicazione della Società Stretto di Messina i tunnel subalveo sarebbero fattibili se realizzati ad almeno 150-170 m sotto al livello del mare. Ciò significa che potrebbero essere realizzati tunnel, a parità di pendenza, di **lunghezza decisamente inferiore**.
3. Per andare da Messina al ponte sullo Stretto è necessario realizzare **17 km circa di gallerie ferroviarie**. E una galleria di lunghezza analoga è necessaria anche nel caso del tunnel subalveo per giungere a -170 m slm in corrispondenza della Sella dello Stretto.
4. La lunghezza delle gallerie in tutti e due i casi è confrontabile. Infatti se si prendessero in considerazione tutte le opere collegate all'attraversamento stabile dello Stretto e alle tratte AV/AC connesse la verifica risulterebbe molto semplice.
5. Dato che per tutte le tipologie di attraversamento stabile dello Stretto devono essere realizzate lunghe gallerie, non sembrerebbe logico, per i soli 3-4 chilometri di attraversamento stabile dello Stretto, realizzare un **costosissimo ponte**, di cui oltretutto non ne esistono eguali, che ha già richiesto moltissimi anni per la progettazione e il cui progetto definitivo non è stato mai approvato dal CIPE.
6. Perché realizzare sia il ponte da 3.300 m che i tunnel per l'Alta Velocità, se i soli tunnel risolvono lo stesso problema, in modo più affidabile, duraturo e meno costoso?
7. La spesa per realizzare il **ponte da 3.300 m** è decisamente maggiore di un tunnel subalveo che da costa a costa è lungo circa 4 km.
8. La tecnologia di realizzazione dei tunnel subalvei e delle TBM negli ultimi anni si è notevolmente sviluppata tanto da permettere la realizzazione di tunnel subalvei in situazioni analoghe a quelle presenti nello stretto di Messina.
9. Concludendo, non è corretto confrontare il costo del ponte (qualunque esso sia) con il costo dei tunnel subalvei, ma è corretto confrontare l'insieme delle opere necessarie per collegare la Sicilia al continente europeo. Il confronto e l'analisi costi benefici vanno fatti "a vita intera" tra la somma delle opere che devono essere realizzate per andare da Messina sino a Gioia Tauro e sino a Reggio Calabria e non per il semplice superamento dello Stretto su cui è stata focalizzata da troppo tempo l'attenzione dei politici e della popolazione, che si è schierata a favore o contro perdendo di vista sia la visione di insieme, sia l'interesse generale.

### **L'attraversamento sarà un tunnel subalveo?**

Se si confrontano gli insiemi e non i singoli elementi, si scopre che la soluzione tunnel è indiscutibilmente la più logica ed economica. In quanto si potrà sicuramente dimostrare che, a vita intera, non solo costa meno, ma consente collegamenti più veloci e affidabili sia per le necessità locali che per quelli di lunga percorrenza.

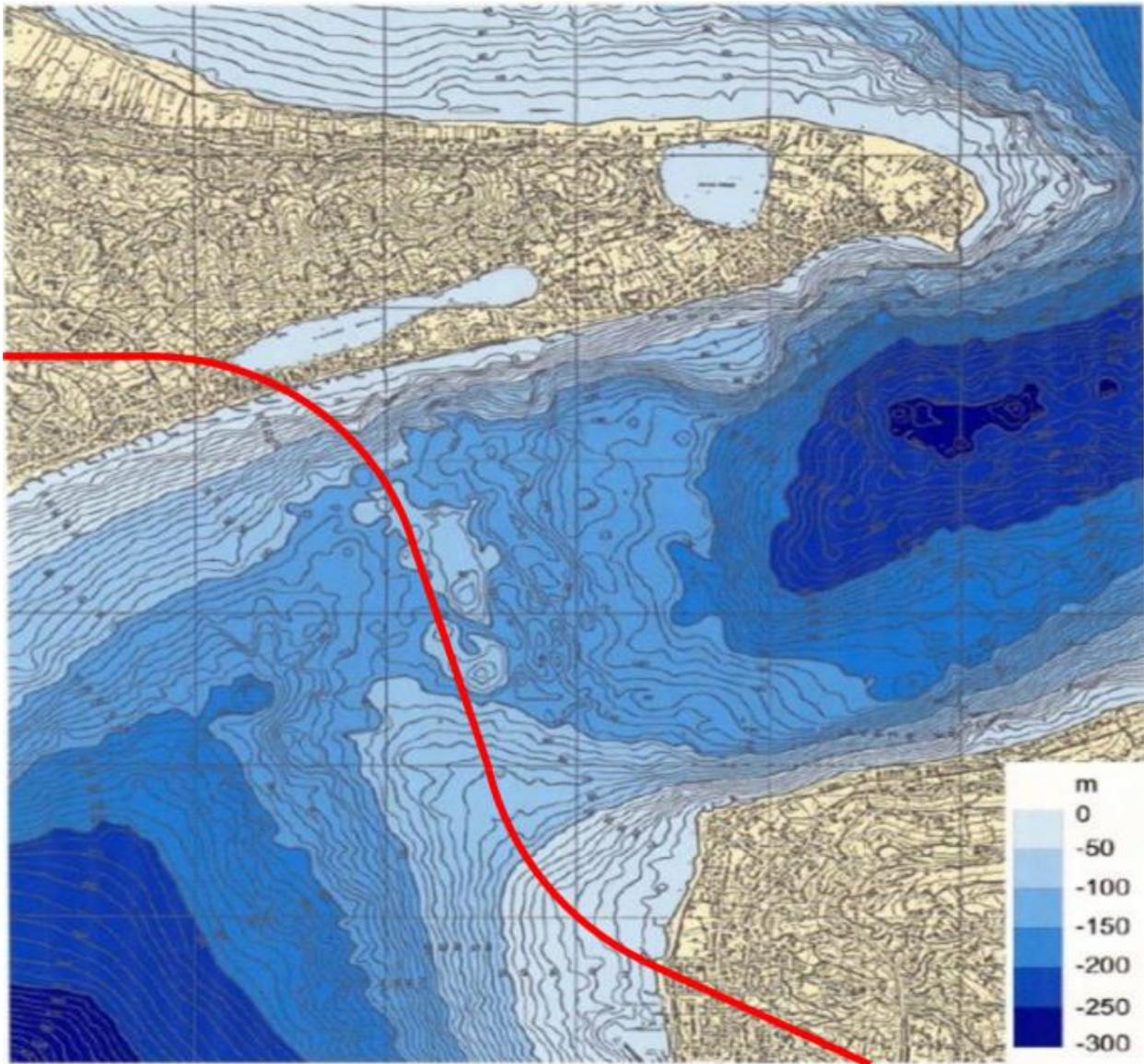


Figura 3 – Mappa batimetrica dello Stretto con indicato un possibile tracciato del tunnel subalveo

In Figura 4 e Figura 5 sono riportati a confronto il tracciato rispettivamente di un possibile tunnel subalveo e del ponte sullo Stretto.

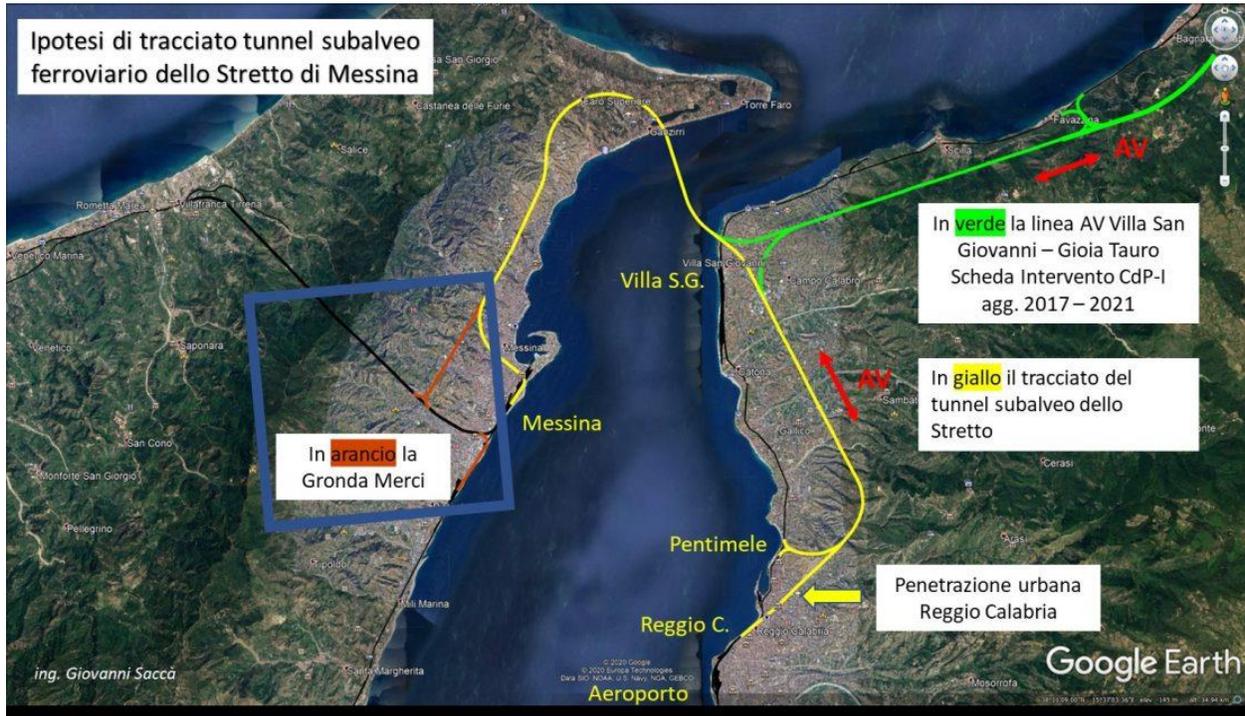


Figura 4 – Tracciati ferroviari relativi ad un possibile tunnel naturale subalveo di collegamento diretto tra Messina e Reggio Calabria sommato con la linea AV Villa San Giovanni Gioia Tauro e con una gronda merci dei Peloritani per evitare le interferenze tra i treni viaggiatori e i treni merci, che così potrebbero circolare senza disturbare gli abitanti e senza transitare dalla nuova stazione di Messina.

Tra l'altro lungo il nuovo tracciato urbano sarebbe possibile realizzare una fermata di tipo metropolitano nel centro di Messina, nelle immediate vicinanze del porto dove attraccano grandi navi da crociera, con le ovvie conseguenti possibilità di sviluppo dell'occupazione per tutta l'area metropolitana, data la futura possibilità di collegamento veloce con gli aeroporti di Catania e dello Stretto (RC). Tale ipotesi costituisce una **modifica e un'integrazione ad una precedente pubblicata**, che comprendeva anche il tracciato autostradale in subalveo.

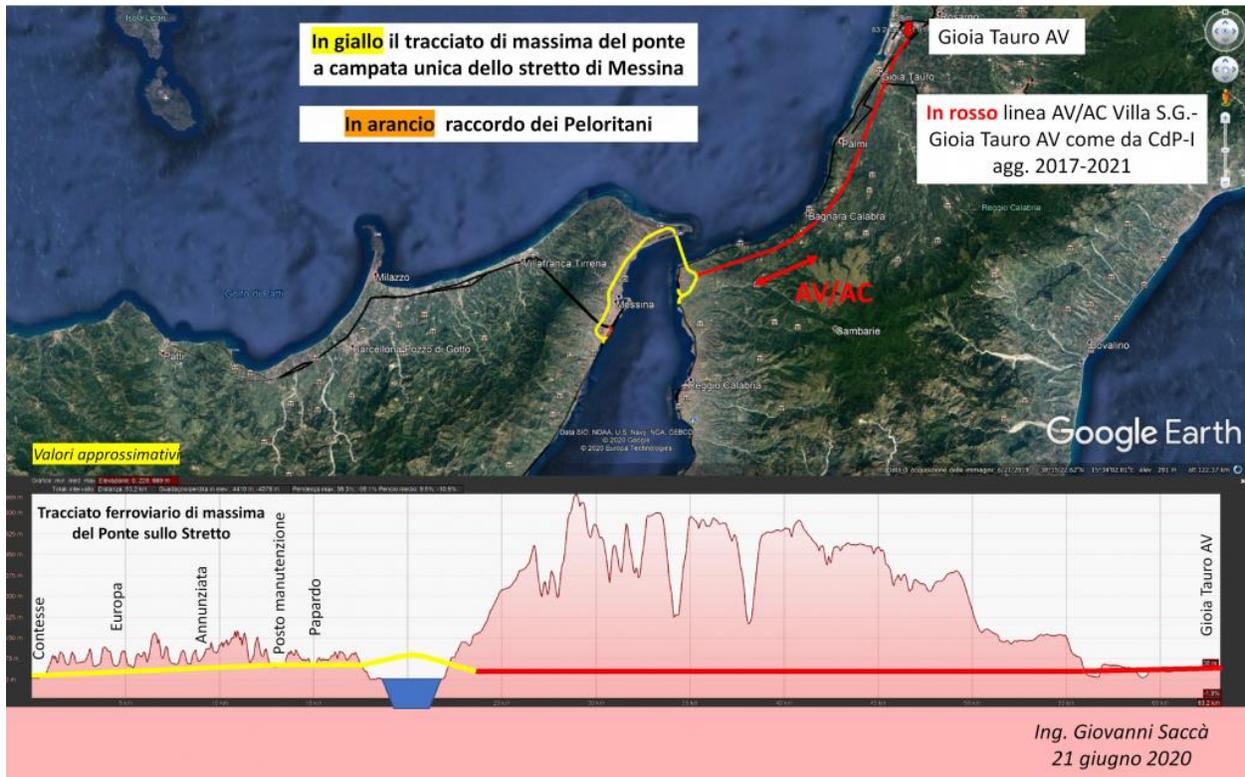


Figura 5 – Ipotesi di attraversamento mediante ponte

### Galleria subalvea, costi sicuramente minori di un ponte

Considerando la tratta con caratteristiche AV/AC da Messina a Gioia Tauro, la differenza tra realizzarla quasi orizzontale, nel caso del ponte, o con pendenza massima del 12,5 ‰, nel caso del tunnel subalveo, non cambia di molto né la lunghezza del tracciato, né delle gallerie da realizzare, che comunque dovranno essere realizzate in ambedue i casi (in totale per il ponte tra gallerie ferroviarie e stradali ne dovranno essere realizzate 40 km circa tra ferroviarie e stradali e per la linea AV/AC Villa S.G. Gioia Tauro altrettanti).

È impossibile che 4 km circa di galleria subalvea possano costare più del ponte a campata unica da 3.300 m. Oltretutto non sarebbero più necessari espropri significativi e i tempi di percorrenza sarebbero decisamente migliori nel caso del tunnel rispetto al ponte, senza citare i minori costi di gestione, manutenzione ordinaria, straordinaria e di pedaggio.

### Il tracciato di massima

In Figura 3 è riportato il tracciato di massima per l’attraversamento subalveo dello Stretto. Questo tracciato segue quasi lo stesso tracciato del [progetto del 1870 dell’ing. Carlo Navone](#) ed ha una pendenza massima longitudinale che non supera mai il 12,5 ‰, nel rispetto delle attuali Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI).

La profondità a cui potrebbe essere realizzato il tunnel è a circa -170 m slm come indicato nel libro [“The Messina Strait Bridge” CRC Press del 2010](#).

Si evidenzia infine che, data la montuosità del territorio sia siciliano che calabrese, tutti i nuovi tracciati AV o AVR saranno realizzati in galleria, di cui peraltro nella sola Italia ne esistono più di 2.000 km in servizio e pertanto non sono necessarie lunghe progettazioni come avvenuto per il ponte a campata unica da 3.300 m di cui non esistono precedenti per il quale sono previste notevoli spese non solo di costruzione, ma anche di gestione e di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Gallerie che, come già evidenziato, dovranno essere realizzate anche nel caso in cui si decidesse di realizzare il ponte sospeso per attraversare lo Stretto.

**Fonti:**

Ing. Giovanni Saccà

**Collegati**

[Progetto attraversamento Stretto di Messina ing. Carlo Navone 1870](#)

[Circolare Min. LL. PP. 14 febbraio 1962 n.384](#)

[DPCM 15 aprile 2013](#)

[Decreto-Legge 18 ottobre 2012 n. 179 Consolidato 2020](#)

[Esiti dei finanziamenti per il ponte sullo Stretto di Messina](#)

[Sistema Informativo Legge Opere Strategiche \(SILOS\) Scheda n.65](#)

[Relazione finanziamenti studio progetto stretto di Messina](#)

[Legge 17 dicembre 1971 n. 1158 Consolidato 2020](#)

**Note Documento e legali**

Certifico Srl - IT | Rev. 00 2020

©Copia autorizzata Abbonati

ID 11093 | 03.07.2020

Permalink: <https://www.certifico.com/id/11093>

[Policy](#)

