



ALDAI

ASSOCIAZIONE LOMBARDA
DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI



FEDERMANAGER

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

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE
Ciclo di workshop sui temi della mobilità futura

L'attraversamento stabile dello Stretto di Messina

Giovanni Saccà

Milano, 12 dicembre 2019



MEMBER OF:



PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

Ponte sullo Stretto di Messina

SCHEDA N. 65

<http://silos.infrastrutturestrategiche.it/admin/scheda-pdf.aspx?id=1010>



SCHEDA N. 65

DESCRIZIONE

Il progetto prevede un ponte sospeso a campata centrale unica di lunghezza pari a 3.300 ml, con un impalcato di complessivi 3.666 ml, campate laterali comprese, e una larghezza di 60 ml. La sezione stradale dell'impalcato è composta da tre corsie per ogni carreggiata (due di marcia ed una di emergenza), ciascuna di 3,75 ml, mentre la sezione ferroviaria comprende due binari con due marciapiedi laterali pedonabili. Nel progetto sono comprese le opere di raccordo stradale e ferroviario sui versanti calabrese e siciliano (circa 40 km), in massima parte in galleria, per assicurare il collegamento del ponte al nuovo tracciato dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria ed alla prevista linea ferroviaria AV/AC Napoli-Reggio Calabria, da un lato, e alle tratte autostradali Messina-Catania e Messina-Palermo nonché alla prevista nuova stazione ferroviaria di Messina, dall'altro.

DELIBERE CIPE

66/2003

91/2008

102/2009

6/2012

SCHEDA N. 65

DESCRIZIONE

Il progetto prevede un ponte sospeso a campata centrale unica di lunghezza pari a 3.300 ml, con un impalcato di complessivi 3.666 ml, campate laterali comprese, e una larghezza di 60 ml. La sezione stradale dell'impalcato è composta da tre corsie per ogni carreggiata (due di marcia ed una di emergenza), ciascuna di 3,75 ml, mentre la sezione ferroviaria comprende due binari con due marciapiedi laterali pedonabili. Nel progetto sono comprese le opere di raccordo stradale e ferroviario sui versanti calabrese e siciliano (circa 40 km), in massima parte in galleria, per assicurare il collegamento del ponte al nuovo tracciato dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria ed alla prevista linea ferroviaria AV/AC Napoli-Reggio Calabria, da un lato, e alle tratte autostradali Messina-Catania e Messina-Palermo nonché alla prevista nuova stazione ferroviaria di Messina, dall'altro.

DELIBERE CIPE

66/2003

91/2008

102/2009

6/2012

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 n. 121/2001→ Legge [443/2001](#)) 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. <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/2002/03/21/68/so/51/sg/pdf>

DATI STORICI

**1971**

La legge n. 1158/1971 disciplina il collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia e il Continente.

1985

Per Decreto Interministeriale sono assentite in concessione alla Società Stretto di Messina le attività di progettazione, realizzazione e gestione dell'opera per il collegamento stabile tra la Sicilia ed 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.

1992

La Società Stretto di Messina presenta il progetto di massima per la realizzazione dell'opera.

1997

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approva il progetto presentato nel 1992 (voto n.220 del 10 ottobre).

1999

Il CIPE, con delibera n. 33 del 19 febbraio, prende atto della necessità di procedere ad ulteriori valutazioni sul progetto presentato dalla società "Stretto di Messina" e dispone approfondimenti da parte di Advisors.

2001

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA



PARTE PRIMA

ROMA - Martedì, 11 gennaio 1972

SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI
MENO I FESTIVI

https://www.gazzettaufficiale.it/ricerca/pdf/foglio_ordinario2/2/0/0?reset=true

Cercare Numero 8 del 1972

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 ...

LEGGE 17 dicembre 1971, n. 1158.

Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Promulga

la seguente legge:

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 ...

DATI STORICI

1971

La legge n. 1158/1971 disciplina il collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia e il Continente.

1985



Per Decreto Interministeriale sono assentite in concessione alla Società Stretto di Messina le attività di progettazione, realizzazione e gestione dell'opera per il collegamento stabile tra la Sicilia ed 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.

1992

La Società Stretto di Messina presenta il progetto di massima per la realizzazione dell'opera.

1997

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approva il progetto presentato nel 1992 (voto n.220 del 10 ottobre).

1999

Il CIPE, con delibera n. 33 del 19 febbraio, prende atto della necessità di procedere ad ulteriori valutazioni sul progetto presentato dalla società "Stretto di Messina" e dispone approfondimenti da parte di Advisors.

2001

preliminare. Il CIPE, con delibera n. 66 del 1° agosto, approva il progetto preliminare del ponte sullo Stretto e dei suoi collegamenti, determinando l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera ed il perfezionamento, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, dell'Intesa Stato - regione sulla sua localizzazione. **Il costo di costruzione dell'Opera (oneri**

finanziari esclusi) a valori 2002 è stimato in 4.684,3 Meuro. Il costo complessivo dell'investimento a valori correnti è previsto in 6.099,2 Meuro. Lo schema di finanziamento dell'infrastruttura prevede che il fabbisogno finanziario sia coperto per il 40% attraverso un'operazione di aumento di capitale della Stretto di Messina di 2.500 Meuro e per il rimanente 60% attraverso finanziamenti di tipo project finance da reperire sui mercati internazionali senza garanzie da parte dello Stato.

In novembre viene firmato l'Accordo di Programma tra il MIT, il Ministero dell'Economia, le Regioni Calabria e Sicilia, RFI, ANAS e Società Stretto di Messina Spa.

A dicembre, il Consiglio dei Ministri dei trasporti europei approva la proposta della Commissione UE del 1° ottobre di revisione delle Reti TEN, che prevede anche la realizzazione del ponte sullo Stretto. Il Ministero delle Infrastrutture e la Società Stretto di Messina stipulano la Convenzione di concessione, comprendente il Piano economico finanziario.

2004

Il MIT e la Società Stretto di Messina stipulano l'Atto Aggiuntivo alla nuova Convenzione relativo alle modalità di approvazione dei futuri aggiornamenti del piano finanziario. Viene pubblicato il bando di gara della Stretto di Messina Spa per la selezione del General Contractor al quale affidare la progettazione definitiva e la realizzazione dell'opera. Nella relazione presentata al Parlamento dalla Struttura tecnica del Ministero, in data 30 dicembre, si riporta che il 40% del costo totale è a carico della Società Stretto di Messina (aumento di capitale), il restante 60% da reperire sui mercati internazionali senza garanzie dello Stato.

2005

SCHEDA N. 65

Il 12 ottobre la gara viene aggiudicata in via provvisoria all'ATI guidata da Impregilo Spa con Sacyr S.A, Società Italiana per Condotte d'Acqua Spa, C.M.C. Cooperativa Muratori & Cementisti, Ishikawajima-Harima Heavy Industries CO Ltd - A.C.I. Scpa - Consorzio Stabile. L'inizio dei lavori è previsto per il 2006 ed avrà una durata di sei anni. Il 24 novembre il Consiglio di Amministrazione della Stretto di Messina Spa delibera l'aggiudicazione definitiva della gara per il General Contractor al raggruppamento guidato da Impregilo.


2006

Il 16 gennaio viene firmato il contratto con Parsons Transportation Group per l'affidamento dei servizi di project management consulting, riguardanti le attività di controllo e verifica della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione del ponte sullo Stretto e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari. Il 27 marzo viene sottoscritto il contratto tra la Stretto di Messina Spa ed il raggruppamento temporaneo di imprese (capogruppo mandataria Impregilo Spa) 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 è del valore di 3,9 miliardi di euro e prevede dieci mesi per la progettazione definitiva ed esecutiva e 5 anni per la realizzazione dell'opera. L'art. 2, commi 91, 92 e 93, del D.L. 262/2006 convertito con Legge n. 286/2006 modifica la composizione del capitale sociale di Stretto di Messina Spa, autorizza la società a svolgere all'estero, quale impresa di diritto comune ed anche attraverso società partecipate, attività di individuazione, progettazione, promozione, realizzazione e gestione di infrastrutture trasportistiche e di opere connesse e destina ad altri scopi le risorse finanziarie inerenti agli impegni assunti dall'Azionista Fintecna nei confronti di Stretto di Messina. Tali risorse, pari a circa 1,5 miliardi di euro, sono pertanto attribuite al Ministero dell'Economia e delle Finanze ed iscritte, previo versamento in entrata, in apposito capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture "Interventi per la realizzazione di opere infrastrutturali e di tutela dell'ambiente e difesa del suolo in Sicilia e in Calabria".

ormai conclusa, risulta che il costo dell'opera (ponte più 40 km di raccordi stradali e ferroviari) è in linea con l'ammontare previsto nel progetto preliminare approvato dal Cipe nel 2003 e aggiornato a 6,3 miliardi di euro nel piano finanziario approvato e ancora attualmente in vigore".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta completata la progettazione definitiva ed in fase di elaborazione il Piano economico finanziario.

2011 Dicembre



Il 29 luglio 2011 il CdA della Stretto di Messina completa l'iter di approvazione del progetto definitivo del ponte sullo Stretto di Messina e dei 40 chilometri di raccordi a terra stradali e ferroviari. Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 (aggiornamento settembre 2011) l'opera è riportata nelle stesse tabelle di aprile. E' inoltre inserita nella tabella "6: Programma delle Infrastrutture Strategiche- Rendicontazione fondi FAS Accelerazione e Infrastrutture". Il 19 ottobre la Commissione europea ha adottato la proposta di regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), con i quali si intende definire una strategia di lungo termine per la politica delle reti transeuropee dei trasporti fino al 2030/2050. Il Ponte ferroviario/stradale sullo stretto di Messina non figura tra le opere "core" del Corridoio da Helsinki a La Valletta.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 (aggiornamento settembre 2011) l'opera è riportata nelle stesse tabelle di aprile.

Il CIPE, con delibera n. 136 del 21 dicembre, esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture al DEF 2012.

L'articolo 1, comma 213, della legge n. 228/2012 ha assegnato al Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), per il 2013, una dotazione finanziaria aggiuntiva di 250 Meuro destinandola all'attuazione delle misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina S.p.A. Il secondo periodo del comma ha destinato alle stesse finalità di ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina S.p.A., ulteriori risorse, fino a un importo massimo di 50 Meuro, a valere sulle somme rivenienti da revoche relative a finanziamenti per la realizzazione di opere infrastrutturali comprese nel Programma delle infrastrutture strategiche.

D.L. 179 del 18 ott. 2012 L'articolo 34-decies del D.L. n. 179 del 2012 (legge n. 221/2012), ha disciplinato la procedura da seguire per l'esame in linea tecnica del progetto definitivo dell'opera Ponte sullo Stretto di Messina e previsto, in mancanza del rispetto delle fasi disciplinate, la caducazione di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché delle convenzioni e di ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria. Il primo adempimento, alla cui mancanza è collegato il prodursi dell'effetto caducatorio, è la stipula, entro il termine perentorio del 1° marzo 2013, dell'atto aggiuntivo tra la società Stretto di Messina S.p.A. ed il contraente generale.

2013 Giugno

L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013, nella Tabella 0, Il Programma Infrastrutture Strategiche, con la seguente nota "Con delibera CIPE 6/2012 è stata disposta la riduzione totale del contributo assegnato alla

2013 Giugno -L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013, nella Tabella 0, Il Programma Infrastrutture Strategiche, con la seguente nota *"Con delibera CIPE 6/2012 è stata disposta la riduzione totale del contributo assegnato alla Società Stretto di Messina e l'intervento non è stato inserito fra gli interventi indifferibili, per i quali, cioè fosse prioritario l'accesso alle risorse assegnate con priorità temporale nell'arco di periodo tra il 2012 ed il 2013.*

In seguito, l'art. 34 decies, comma 1, D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012, ha disposto la caducazione degli atti contrattuali a far data dal 1° marzo 2013 non avendo le parti stipulato apposito atto aggiuntivo entro tale data". <http://www.strettodimessina.it/data/DPCM-15-aprile-2013-Liquidazione-Nomina-CL.pdf>

2013 Ottobre -L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (aggiornamento di settembre 2013), Tabella 0 - Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) Avanzamento complessivo.

Il comma 13 dell'articolo 18 del decreto legge n. 69 del 2013 dispone che alla copertura finanziaria della dotazione del Fondo "sblocca cantieri" si provveda quanto a euro 235 milioni per l'anno 2013, mediante corrispondente riduzione delle risorse assegnate dall'articolo 1, comma 213, della legge n. 228/2012 (legge di stabilità 2013) al Fondo sviluppo e coesione destinate alla ridefinizione dei rapporti contrattuali con la società Stretto di Messina.

Il comma 81 dell'articolo unico della legge 147/2013 (legge di stabilità 2014) ha stanziato 200.000 euro per il 2014 per la realizzazione di uno studio di fattibilità sull'offerta trasportistica nell'area dello Stretto di Messina, in considerazione della sospensione del progetto del ponte sullo Stretto e per migliorare i collegamenti marittimi, ferroviari e stradali. Lo studio dovrà essere realizzato entro il 30 settembre 2014.

187, per il quale la caducazione dei vincoli contrattuali comporta esclusivamente un indennizzo costituito dal pagamento delle prestazioni progettuali e di un'ulteriore somma pari al 10 per cento di esse; ne è seguito un rilevante contenzioso, tuttora in corso, tra la società concessionaria e le parti private. A seguito dello scioglimento dei contratti, la società Stretto di Messina è stata posta in liquidazione il 15 aprile 2013. Nel corso degli anni, la concessionaria ha richiesto, nei confronti delle amministrazioni statali, per le proprie pregresse attività, più di 300 milioni. L'onere annuo per il mantenimento in vita della concessionaria, sceso sotto i due milioni di euro solo nel 2015, risulta ancora rilevante. Si impongono iniziative volte a rendere più celere la liquidazione della concessionaria”.

2018 Maggio

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017, appendice 2 - Interventi, tabella Interventi prioritari – ferrovie, nell'ambito della Direttrice Napoli-Palermo, identificata con il codice 12, è inserito l'intervento: “Attraversamento dello stretto”, classificato “progetto di fattibilità” con la nota “Prog. di fattibilità finalizzato a verificare le possibili opzioni di attraversamento sia stabili che non stabili”.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018, capitolo IV. Lo stato di attuazione degli interventi programmati, paragrafo IV. 2 Ferrovie, tabella Interventi prioritari da sottoporre a progetto di fattibilità – modalità: ferrovie, è inserito l'intervento “12 Direttrice Napoli-Palermo - Attraversamento dello stretto”, con obiettivi dello studio di fattibilità “La verifica di fattibilità del collegamento, stabile o non stabile, attraverso lo Stretto di Messina. Le opzioni da considerarsi faranno riferimento alternativamente alla modalità stradale, ferroviaria o marittima.”

SCHEDA N. 65

2018 Maggio

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017, appendice 2 - Interventi, tabella Interventi prioritari – ferrovie, nell'ambito della Direttrice Napoli-Palermo, identificata con il codice 12, è inserito l'intervento: "Attraversamento dello stretto", classificato "progetto di fattibilità" con la nota "Prog. di fattibilità finalizzato a verificare le possibili opzioni di attraversamento sia stabili che non stabili".

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018, capitolo IV. Lo stato di attuazione degli interventi programmati, paragrafo IV. 2 Ferrovie, tabella Interventi prioritari da sottoporre a progetto di fattibilità – modalità: ferrovie, è inserito l'intervento "12 Direttrice Napoli-Palermo - Attraversamento dello stretto", con obiettivi dello studio di fattibilità "La verifica di fattibilità del collegamento, stabile o non stabile, attraverso lo Stretto di Messina. Le opzioni da considerarsi faranno riferimento alternativamente alla modalità stradale, ferroviaria o marittima."

Documento di Economia e Finanza 2019, ALLEGATO VIII

“Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia” - pag. 24

<http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/1107736.pdf>

«...il **Corridoio Scandinavo – Mediterraneo**: attraversa l'intero stivale, partendo dal valico del Brennero e collegando dunque Trento a Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma ai principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.»

«A livello europeo, la priorità attuale è quella di assicurare la continuità dei Corridoi, realizzando, ove necessario, i collegamenti mancanti, migliorando il grado di interoperabilità con le reti transfrontaliere ed assicurando opportuni collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, **senza dimenticare** l'importanza nella risoluzione dei colli di bottiglia esistenti in corrispondenza dei principali nodi urbani».

Riferimenti...

- 1) **Scheda n.65 del 2018 della Camera dei Deputati** dove sono stati pubblicati i dati essenziali relativi al progetto del “Ponte sullo stretto di Messina”
[http://www.camera.it/temiap/temi16/2011scheda\[065\].pdf](http://www.camera.it/temiap/temi16/2011scheda[065].pdf)
- 2) **Relazione allegata alla Delibera n.24/2009 della Corte dei Conti**, Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, dal titolo «Esiti dei finanziamenti per il ponte sullo Stretto di Messina»
http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez_centrale_controllo_amm_stato/2009/delibera_24_2009_g_relazione.pdf
- 3) **Progetto Definitivo «Attraversamento stabile dello Stretto di Messina e collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia»**
<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1>
- 4) **Resoconto Stenografico n.1 del Senato del 6 novembre 2012** relativo all'INDAGINE CONOSCITIVA SULLA REALIZZAZIONE DEL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA l'Amministratore unico di ANAS S.p.A. e Amministratore delegato di Stretto di Messina S.p.A., dottor Pietro Ciucci davanti all'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) <https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/288182.pdf>

Riferimenti...

- 5) **Deliberazione 28 dicembre 2016, n. 17/2016/G della Corte dei Conti**, Sezione Centrale di Controllo sulla Gestione delle Amministrazioni dello Stato “LA RIDEFINIZIONE DEI RAPPORTI CONTRATTUALI DELLA SOCIETA’ STRETTO DI MESSINA”
- 6) **Deliberazione 30 ottobre 2017 n. 14/2017/G della Corte dei Conti**, Sezione Centrale di Controllo sulla Gestione delle Amministrazioni dello Stato, “LO STATO DELLA LIQUIDAZIONE DI STRETTO DI MESSINA S.P.A.”
- 7) **Deliberazione 29 ottobre 2018, n. 23/2018/G della Corte dei Conti**, Sezione Centrale di Controllo sulla Gestione delle Amministrazioni dello Stato “LA PROBLEMATICHE CHIUSURA DELLA LIQUIDAZIONE DI STRETTO DI MESSINA S.P.A.”
- 8) **Deliberazione 1° marzo 2019, n. 3/2019/G della Corte dei Conti**, Sezione Sezione Centrale di Controllo sulla Gestione delle Amministrazioni dello Stato «5.5. - La liquidazione di Stretto di Messina s.p.a.» - 14/2017/G

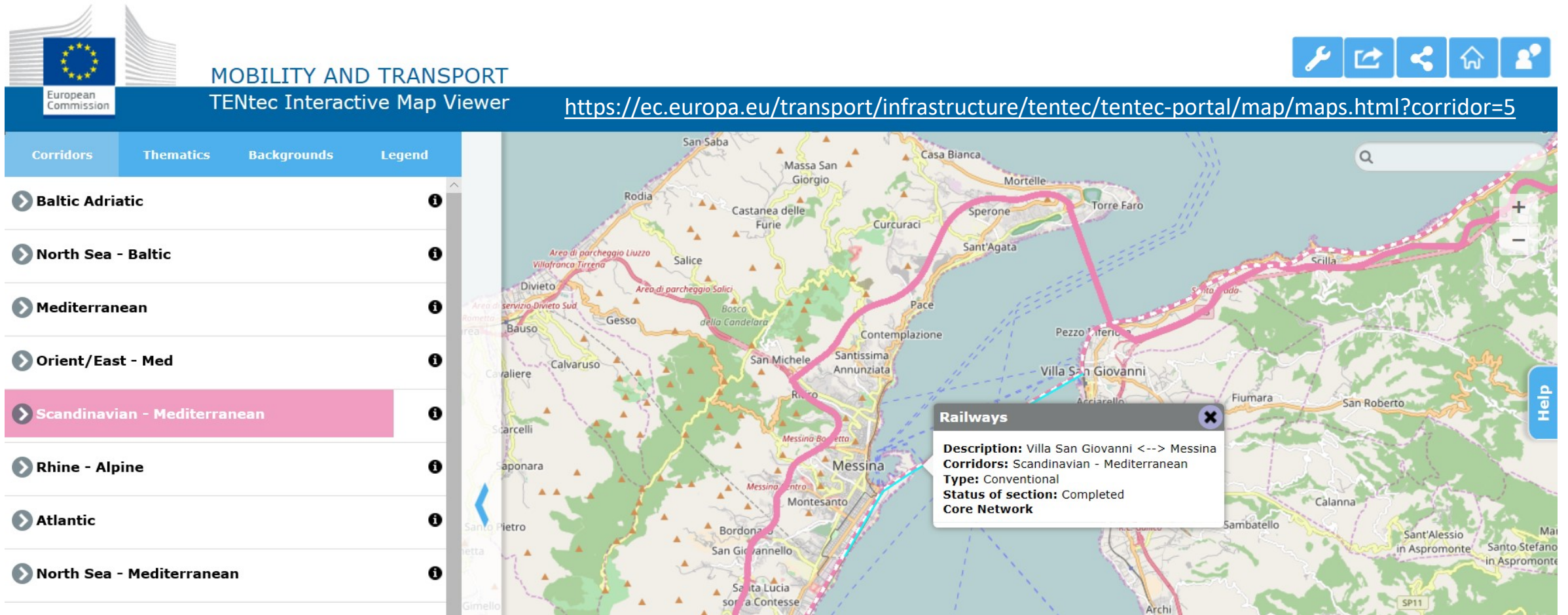
<https://www.corteconti.it/HOME/ricerca>

Trattato di Maastricht

Il 7 febbraio 1992 anche l'Italia ha sottoscritto il Trattato di Maastricht , che al TITOLO XII – RETI TRANSEUROPEE – Articolo 129 B stabilisce:

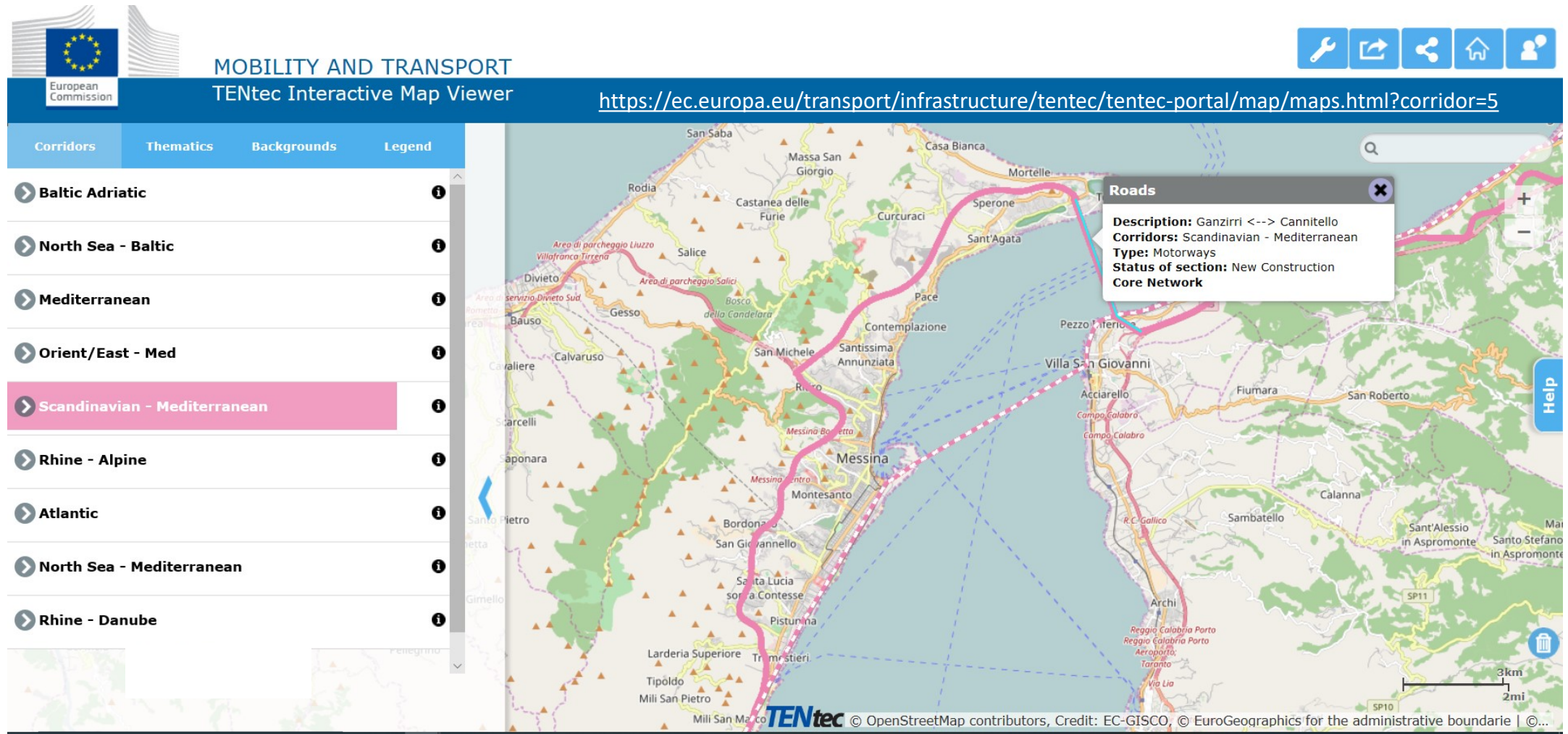
1. “Per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di cui agli articoli 7 A e 130 A e per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, la Comunità concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.
2. Nel quadro di un sistema di mercati aperti e concorrenziali, l'azione della Comunità mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti. Essa tiene conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali della Comunità le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche.”

Corridoio Scandinavo-Mediterraneo



L'attraversamento ferroviario dello stretto di Messina risulta completato tramite il servizio convenzionale delle navi traghetto

Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

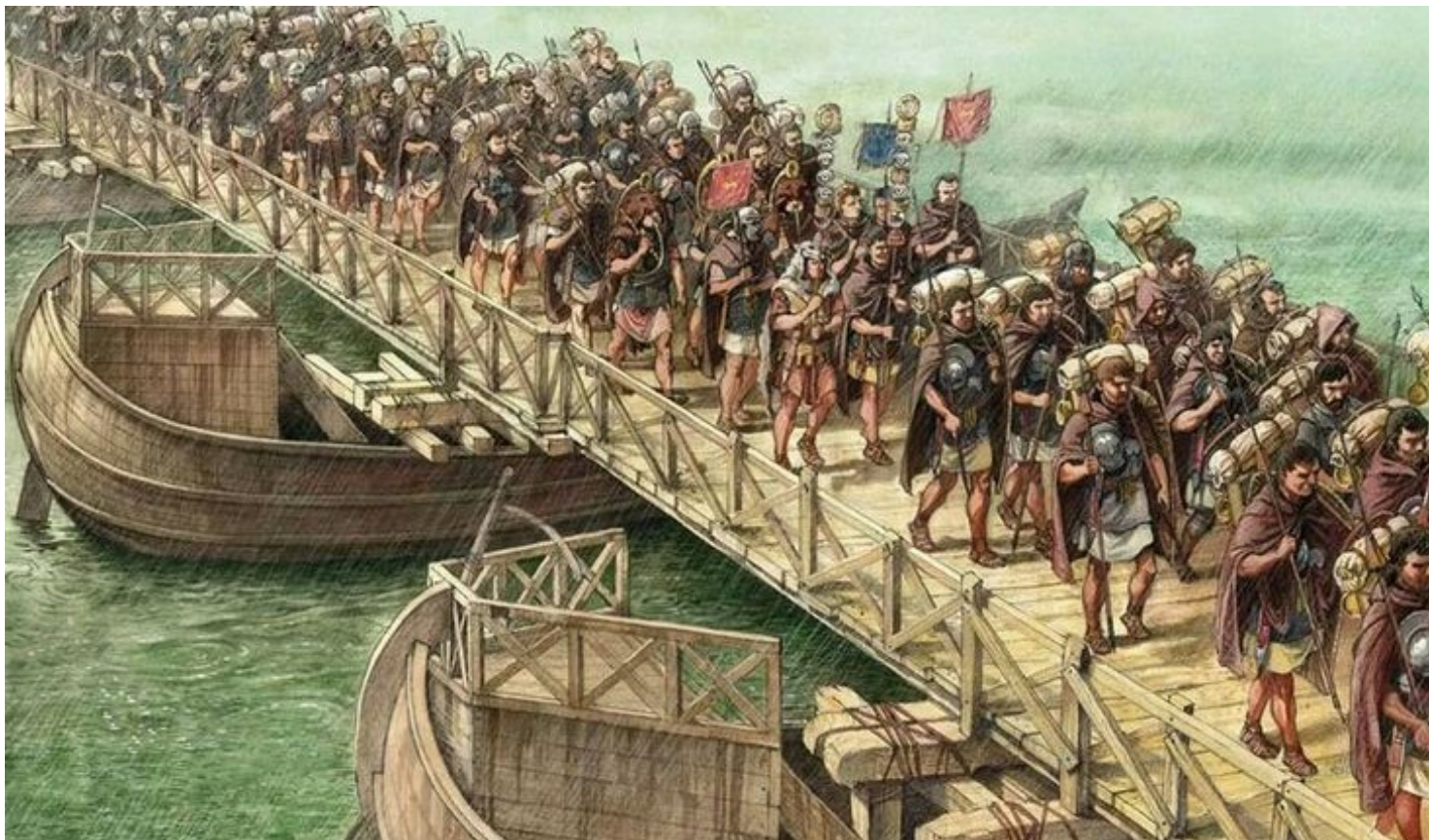


L'attraversamento stabile stradale dello stretto di Messina risulterebbe da realizzare tramite il Ponte a campata unica da 3.300m

«Progetto di collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente»

([LEGGE 17 dicembre 1971, n. 1158](#))

- Ripercorrere dal punto di vista tecnico l'**iter storico del Progetto** di attraversamento dello Stretto;
- Invitare le istituzioni ad **aggiornare il titolo della Scheda n. 65** facendolo coincidere con il titolo della legge istitutiva n.1158/1971 «**Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente**», che coincide con l'obiettivo stabilito dal DEF 2018, inserendo nella scheda tutti i documenti ufficiali che diano il massimo dell'informazione su tutte le soluzioni oggi realizzabili per consentire al Parlamento di poter scegliere dopo essere stato correttamente e compiutamente informato;
- Sollecitare le istituzioni, i dirigenti ed i tecnici ad organizzare un grande **convegno internazionale di esperti** per dibattere pubblicamente sulle attuali soluzioni fattibili, in modo da individuare quelle per le quali predisporre «Progetti di Fattibilità», così come previsto dai Documenti di Economia e Finanza allegato Infrastrutture degli ultimi anni;
- Tra le soluzioni che risulteranno fattibili la scelta dovrebbe ricadere su quella che avrà a vita intera il miglior rapporto **benefici rispetto ai costi**, tenendo conto che l'opera farà parte della **rete TEN-T** nella quale deve essere reinserita non appena possibile.



Esempio di ponte su barche realizzato
dall'esercito romano per l'attraversamento di
un fiume

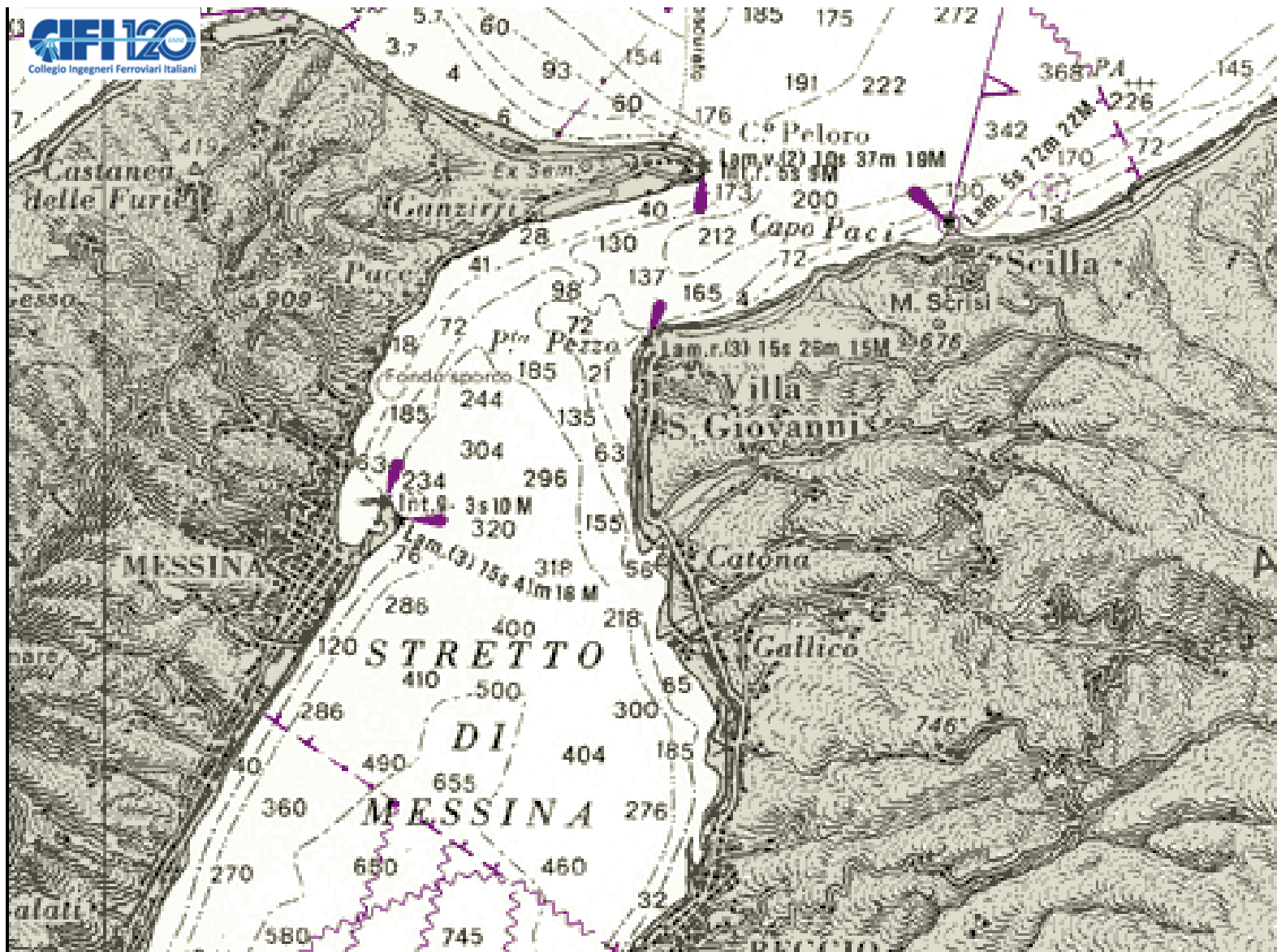
<http://www.siciliaintreno.org/index.php/temi/attraversamento-stabile-stretto-messina/544-l-attraversamento-stabile-dello-stretto-di-messina-un-po-di-storia>

...un po' di storia...

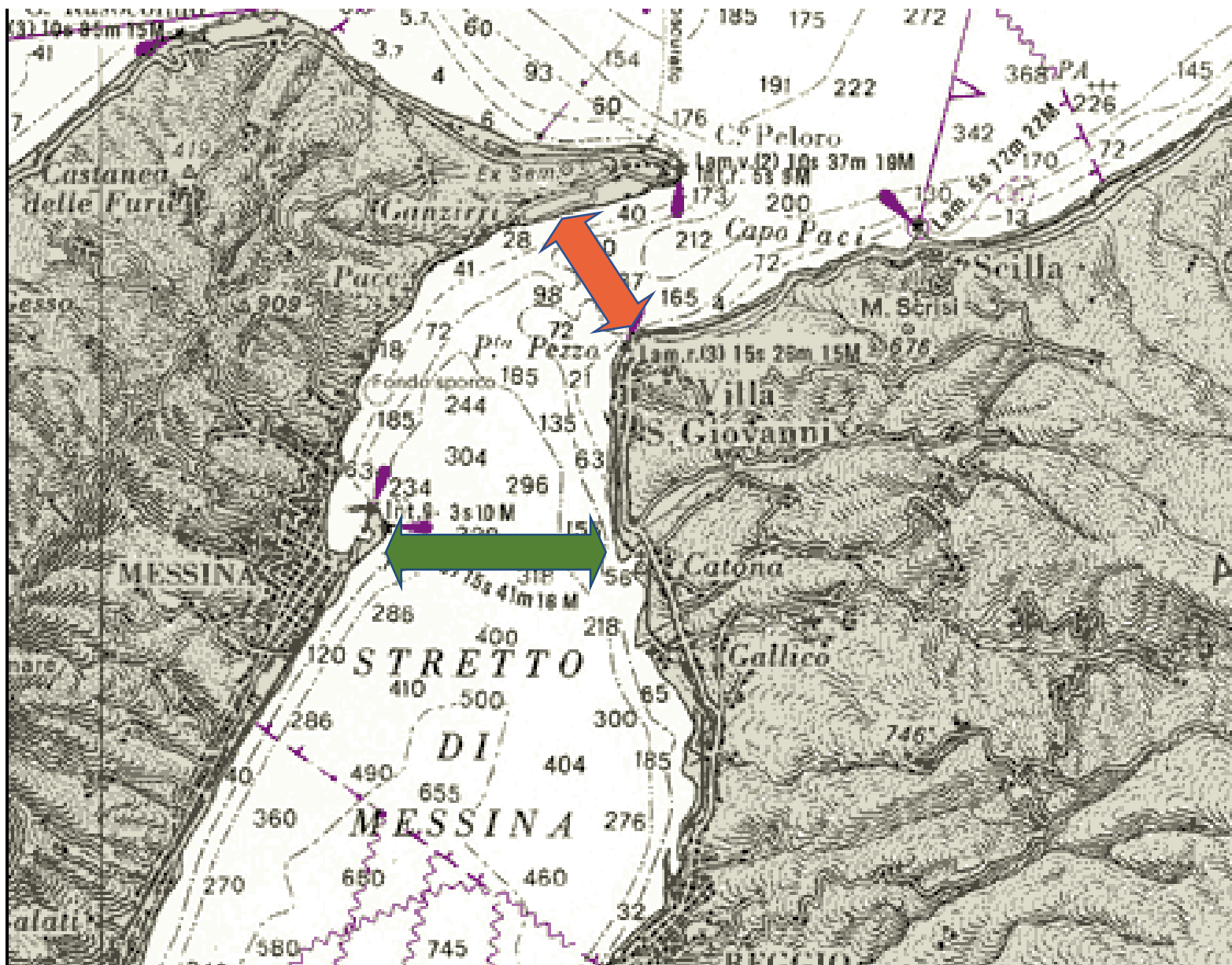
Il progetto del ponte sullo Stretto di Messina da sempre ha rappresentato il simbolo della congiunzione materiale della Sicilia al Continente.

Il primo e sin ora unico ponte dello Stretto di Messina, seppure provvisorio, è stato realizzato, in base a quanto narra lo storico Strabone, per ordine del console romano Lucio Cecilio Metello nell'estate del 250 a.C., al fine di trasferire nel Continente 104 elefanti catturati dalle legioni romane ad Asdrubale nella battaglia di Palermo del 251 a.C..

Secondo Strabone, Lucio Cecilio Metello "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".



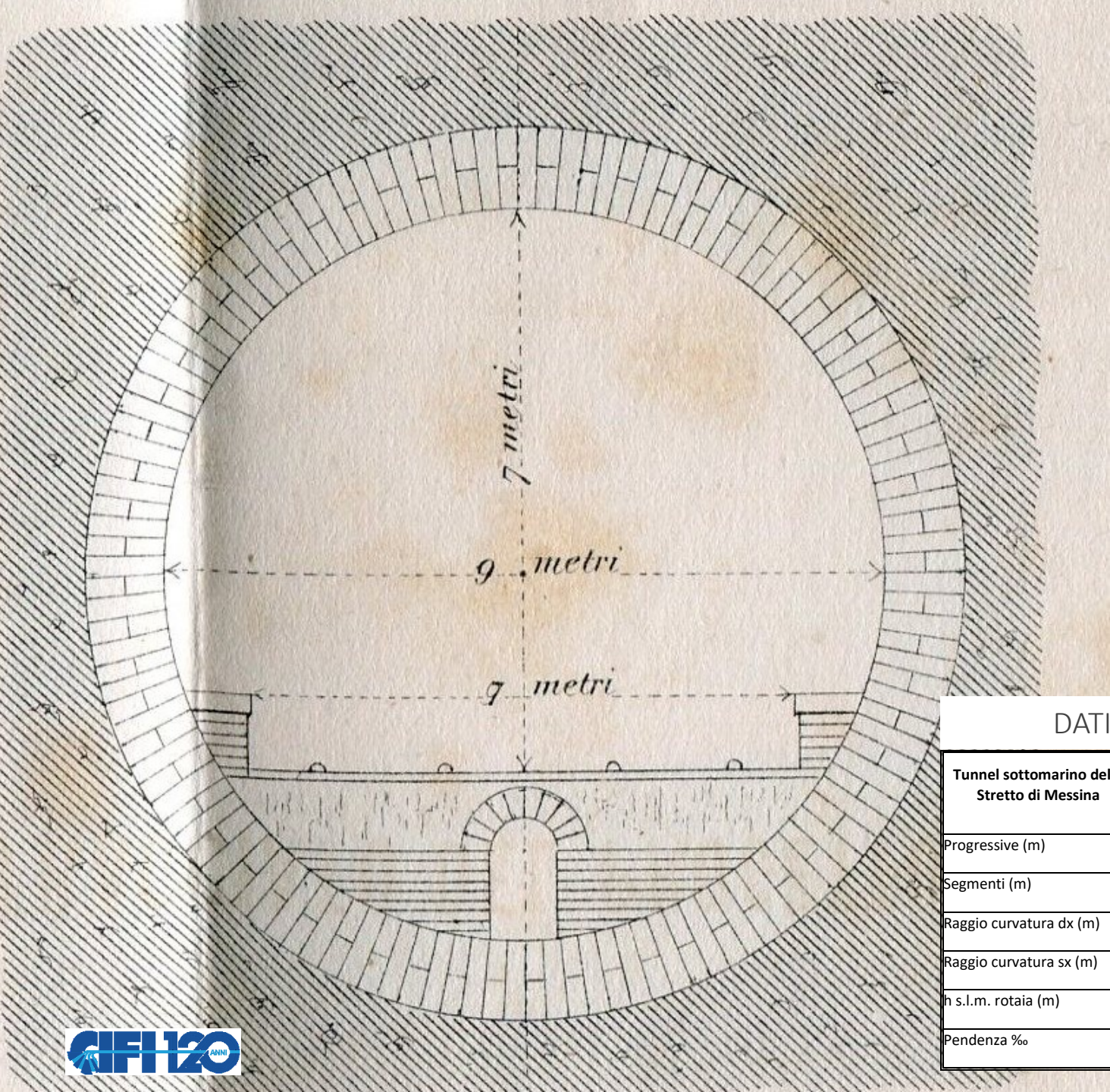
Batimetria dello Stretto di Messina elaborata nel 1838 per volontà della Corona di Napoli



Le aree dove sinora sono state proposte soluzioni di attraversamento stabile sono comprese tra:

- 1) Area della «Sella dello Stretto» (Arancione)
- 2) Area tra la zona falcata di Messina e Concessa in Calabria (Verde)

Sezione della Galleria subalvea ing. Navone 1870



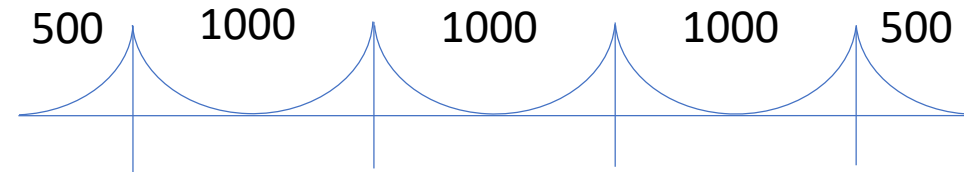
Dall’imbocco siciliano della galleria alla Stazione della Grotta	250
Lunghezza della Stazione della Grotta	200
Dalla Stazione della Grotta a Messina	5.050
Traversata della Città e raccordamento colla rete siciliana	3.000
Totale tratta siciliana	
Dall’imbocco calabrese della galleria alla Stazione di Azarello	250
Lunghezza della Stazione di Azerello	200
Dalla Stazione di Azarello a Reggio	11.050
Per la traversata della Città e raccordamento colla rete peninsulare	2.500
Totale tratta calabra	
Galleria sottomarina fra i due imbocchi	8.500
In totale da Messina a Reggio, comprese le traversate delle due città	31.000

DATI DI TRACCIATO RICAVATI DAL PROGETTO DI MASSIMA

Tunnel sottomarino dello Stretto di Messina	Stazione della Grotta (Sicilia)													Stazione di Azarello (Calabria)
Progressive (m)	-	250	875	1.140	3.375	4.220	4.250	5.250	5450	6140	7420	8330	9000	-
Segmenti (m)	-	250	625	265	2.235	845	30	1.000	200	690	1.280	910	670	-
Raggio curvatura dx (m)					1.300	1.300						1300		
Raggio curvatura sx (m)										1300				
h s.l.m. rotaia (m)	10,00	0,00	-25,00	-35,60	-125,00	-158,80	-160,00	-140,00	-132,00	-104,40	-53,20	-16,80	10,00	10,00
Pendenza ‰	-	40	40	40	40	40	40	20	40	40	40	40	40	-



Esposizione Generale Italiana 1884



«**Giambastiani Commendatore Angelo** (Ingegnere Capo, Direttore delle ferrovie Novara-Pino e Genova-Asti), **progetto di un ponte in acciaio per l'attraversamento dello stretto di Messina**, redatto dalla Direzione Tecnica Governativa delle Ferrovie Novara-Pino e Genova-Asti (Genova 1884). Questa pubblicazione serve d'illustrazione a due grandi quadri esposti nella sala dell'esposizione collettiva del ministero dei lavori pubblici, il primo dei quali rappresenta il prospetto del detto **ponte composto di 3 arcate della corda di 1000 metri ciascuna e di 2 arcate estreme, ognuna della corda di 500metri**. Il secondo rappresenta le basi della montatura dei grandi arconi».

Frase estratta dal "Catalogo Ufficiale dell'Esposizione Generale Italiana - Torino 1884 – Ministero dei Lavori Pubblici – pag. 88 punto n.37"

<http://www.museotorino.it/resources/pdf/books/226/files/assets/common/downloads/publication.pdf>

L'idea venne giudicata troppo mastodontica e finanziariamente poco remunerativa e fu presto abbandonata, anche perché il problema delle comunicazioni tra la Sicilia e il Continente era ormai visto in funzione delle navi traghetto



Alla fine del 1893 fu affidata alla Società per le Strade Ferrate di Sicilia una “Concessione per la navigazione a vapore attraverso lo Stretto”, con due corse di traghetto al giorno tra Messina e Reggio Calabria, e altre due per Villa San Giovanni.

Nel 1896 entrarono in servizio due navi traghetto che furono battezzate con i nomi di Scilla e Cariddi . Si trattava di due piroscafi con propulsione a ruote e motore a vapore, capaci di caricare circa 400 tonnellate . I servizi di traghettamento dei treni tra Messina Marittima e Reggio Porto, inaugurati il 31 ottobre 1899 dalla Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia, furono gestiti dal 1905 dalle Ferrovie dello Stato.

28



- Con l'entrata in servizio delle navi traghetto i governi italiani abbandonarono l'idea di realizzare un collegamento stabile in quanto giudicarono che il servizio di traghetti fosse più pratico e meno costoso, anche perché il calcolo dei tempi di percorrenza tra Messina e Reggio Calabria, sia tramite ponte che tramite tunnel, erano confrontabili con il tempo di attraversamento tramite navi traghetto.
- Da allora dovettero trascorrere diversi anni prima che il problema dell'attraversamento stabile dello Stretto fosse riproposto.



1908

Il catastrofico terremoto di Messina del 1908 ricordò a tutti che le condizioni sismiche della zona erano da valutare attentamente in previsione del progetto di un ponte sullo stretto di Messina.

<https://www.youtube.com/watch?v=goiEZOCRCOo>

<https://www.youtube.com/watch?v=tgzRLQUz3K0>

30



1953

<https://www.youtube.com/watch?v=HVyGJp1yKLg>

Progetto dell'ing. David Barnard Steinman

https://en.wikipedia.org/wiki/David_B._Steinman

Nel 1952 l'Associazione dei Costruttori Italiani in Acciaio (ACAI) incaricò l'ingegnere statunitense **David Barnard Steinman**, uno dei più qualificati e prestigiosi progettisti di ponti sospesi, di redigere un progetto preliminare. Il progetto dell'ingegner Steinmann, presentato a Messina il 28 agosto 1953 alla Camera di Commercio , prevedeva la costruzione di due torri alte 220 m sopra il livello dell'acqua con fondazioni realizzate in acque profonde circa 120 m. **La campata principale avrebbe dovuto essere lunga 1.524 m** per cui avrebbe superato il record mondiale di campata libera dell'epoca da 1.275 m del Golden Gate Bridge.



ARCHIVIO STORICO LUCE

**Si presenta il progetto per il ponte che
dovrebbe collegare le due sponde dello
Stretto di Messina.**

**LA SETTIMANA INCOM 00984
del 28/08/1953**

https://en.wikipedia.org/wiki/David_B._Steinman



Messina 1955. Esplorazioni subacquee per la costruzione di un ponte sullo Stretto <https://www.youtube.com/watch?v=Il6OdPhmo-0>

Nel 1955 la Regione Siciliana fece effettuare studi e indagini di carattere geologico e geofisico, nonché sondaggi meccanici, nei fondali e nel sottofondo allo scopo di accertare la possibilità di costruire i piloni intermedi del ponte sospeso.



ARCHIVIO STORICO LUCE

**"Per il futuro ponte sullo stretto si
esplorano gli abissi marini"**

LA SETTIMANA INCOM 01316
del 28/10/1955

<https://www.youtube.com/watch?v=Il6OdPhmo-0>

1951 CECA

1951: TRATTATO DI PARIGI

Nasce la CECA:

Comunità Europea del
Carbone e dell' Acciaio

6 Paesi membri :

ITALIA

FRANCIA

GERMANIA

BELGIO

LUSSEMBURGO

OLANDA

E' il primo passo verso il vero obiettivo: creare un **mercato comune**, cioè la **libera circolazione di tutte le merci** che gli stati commerciavano tra loro.

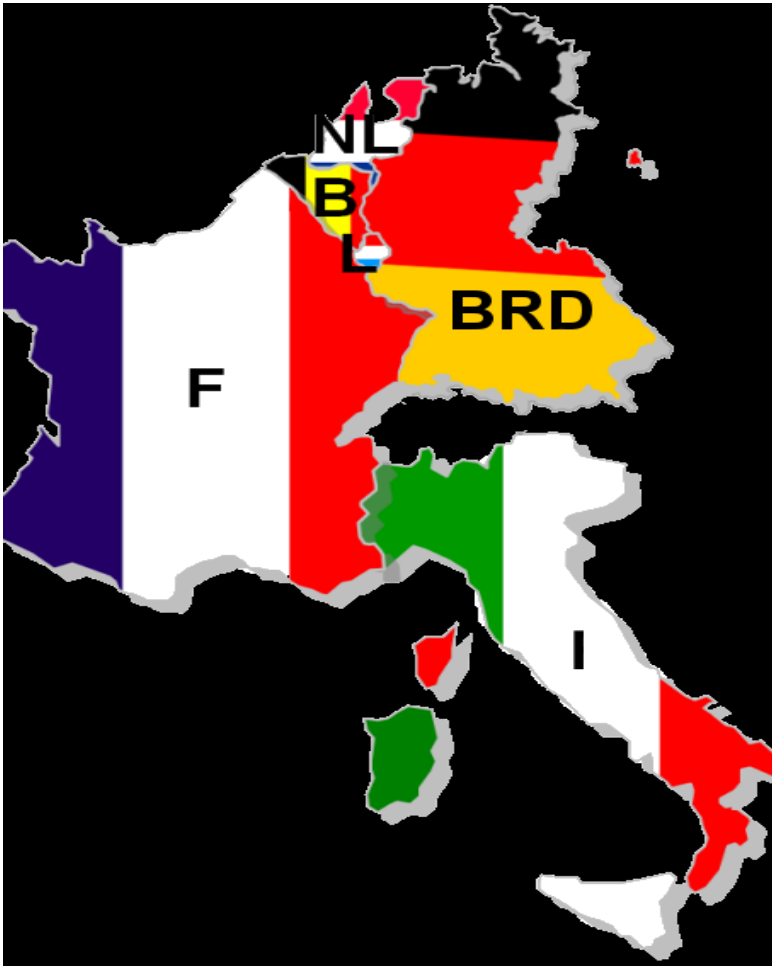


Stemmi della CECA

Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio (CECA)

La Comunità europea del carbone e dell'acciaio (CECA), che fu fondata con il Trattato di Parigi del 18 aprile 1951, con lo scopo di mettere in comune le produzioni di queste due materie prime in un'Europa di sei paesi: Belgio, Francia, Germania Occidentale, Italia, Lussemburgo e Paesi Bassi. La CECA fu l'istituzione che precorse la strada del Trattato di Roma (1957), con il quale venne costituita la Comunità economica europea, divenuta Unione europea nel 1992.

Comunità europea del carbone e dell'acciaio (CECA)



La scelta del settore carbo-siderurgico era giustificata da molti fattori che avrebbero dovuto impedire il riarmo segreto delle nazioni europee coinvolte nell'accordo, ma di fatto la CECA gestiva le politiche di produzione della materia prima indispensabile anche per la costruzione del Ponte sullo stretto di Messina, che oltretutto ne richiedeva una grandissima quantità. Molto probabilmente non è casuale che in quel periodo fossero presentati vari progetti di variante o alternativi a quello americano dell'ingegner Steinmann da parte di tecnici europei appartenenti alle nazioni aderenti alla CECA.

Il 13 ottobre 1955 venne costituita a Palermo, in seno all'Associazione Costruttori in Acciaio Italiani (ACAI), la società per azioni "Ponte di Messina" (PdM) costituita da alcune tra le maggiori imprese di costruzioni nazionali (Ilva, Montecatini, Falk, Italcementi, Terni, Ansaldo, Dalmine e altre società di rilevanza nazionale), che aveva come obiettivo la promozione di studi ingegneristici e ambientali finalizzati alla realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente. In quegli anni l'interesse della nuova società era rivolto principalmente al progetto dell'ingegnere Steinman. Il Gruppo Ponte Messina S.p.A. resterà protagonista attivo della vicenda del ponte di Messina fino alla costituzione della società concessionaria Stretto di Messina S.p.A. nel 1981.

il 28 maggio 1969 venne bandito il
“**Concorso Internazionale di idee per il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente**”,
che prevedeva la realizzazione di un collegamento stabile ferroviario a doppio binario e autostradale a sei corsie nel rispetto delle normative dell'epoca
(circ. 384 del Min. LL.PP. e circ. delle FF.SS.).

In risposta a tale bando furono presentati, nel 1970, 143 progetti dei quali 125 elaborati da gruppi composti da progettisti prevalentemente italiani, 8 progetti americani, 3 inglesi, 3 francesi, 1 tedesco, 1 svedese, 1 argentino e 1 somalo. Tra i concorrenti non mancavano i più qualificati studi e società di progettazione di ponti del mondo.

Considerando le proposte accettate dalla commissione giudicatrice:

- 45 proponevano una soluzione con ponte a una o più campate;
- 9 proponevano la realizzazione di tunnel;
- 21 proponevano la realizzazione di ponti galleggianti, istmi, dighe o altro.

Furono assegnati 12 premi, 6 primi premi ex aequo di 15 milioni di lire e 6 secondi premi ex aequo di 3 milioni di lire.

il 28 maggio 1969 venne bandito il

“Concorso Internazionale di idee per il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente”,
che prevedeva la realizzazione di un collegamento stabile ferroviario a doppio binario e autostradale a sei corsie nel rispetto delle normative dell'epoca
(circ. 384 del Min. LL.PP. e circ. delle FF.SS.).

Vincitori dei 6 primi premi (ex aequo):

- **Grant Alan and Partners, Covell and Partners, Inbucon international:** **Tunnel a mezz'acqua ancorato al fondo mediante cavi in acciaio**
- **Gruppo Lambertini:** **Ponte strallato con tre grandi luci** (540 m + 1300 m + 540 m) più alcune campate di riva
- Progetto presentato dall'Arch. Eugenio **Montuori** con la collaborazione degli Ingegneri Calini e Lionel Pavlo: **Ponte sospeso a quattro campate**
- Gruppo **Musmeci:** **Ponte sospeso a luce unica di 3000 m con piloni alti 600 m** e un originalissimo sistema spaziale di sospensione per irrigidire la struttura
- Gruppo **Ponte Messina S.p.A.:** **Ponte sospeso di tipo classico a tre campate** su progetto di una società americana (derivato dal progetto del 1953-1955 dell'ing. Steinmann).
- **Technital S.p.a.:** **Ponte sospeso a cinque campate**

il 28 maggio 1969 venne bandito il

“Concorso Internazionale di idee per il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente”,
che prevedeva la realizzazione di un collegamento stabile ferroviario a doppio binario e autostradale a sei corsie nel rispetto delle normative dell'epoca
(circ. 384 del Min. LL.PP. e circ. delle FF.SS.).

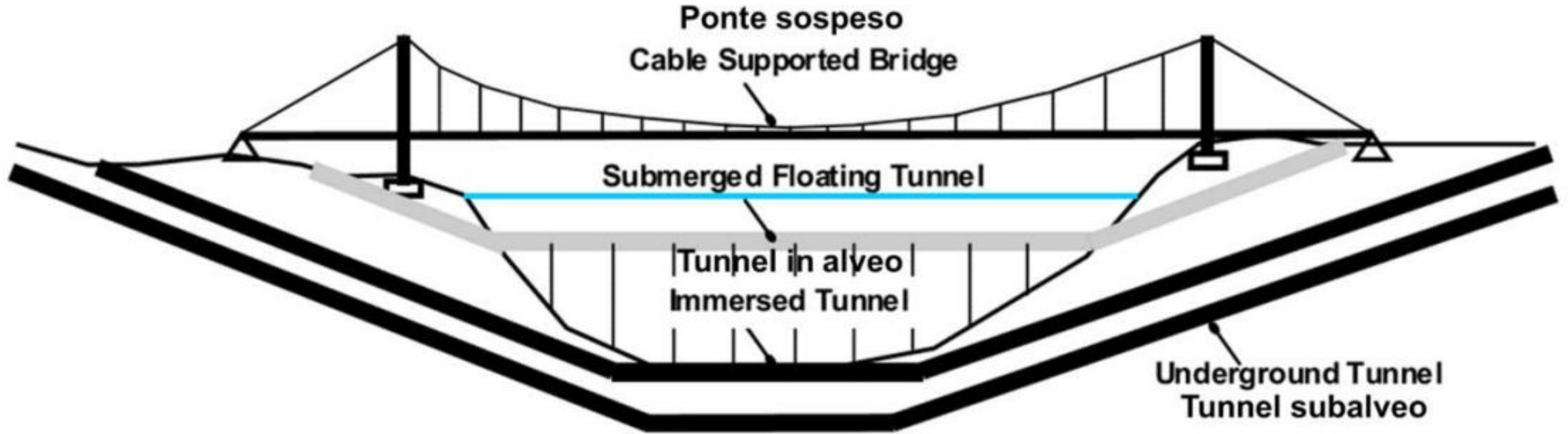
Vincitori del secondo premio (ex aequo):

- **Colleviastreme 384:** Ponte sospeso a tre campate;
- **Costruzioni Umberto Girola S.p.A.:** Galleria sotterranea;
- **Gruppo Samonà:** Ponte sospeso a quattro campate;
- **Parson Brinckerhoff, Quadre and Douglas:** Tunnel incassato in diga sottomarina;
- **Studio Nervi:** Ponte a campata unica da 2700 m
- **Zancle 80:** Ponte sospeso a tre campate.

**Estratto dal “Doc. XXVII n. 3” degli atti parlamentari della X legislatura
della Camera dei Deputati
nella relazione presentata dal ministro dei trasporti (Santuz) e trasmessa alla presidenza
l’11 giugno 1988**

http://legislature.camera.it/dati/leg10/lavori/stampati/pdf/027_003001.pdf

- Il Concorso internazionale di idee bandito nel 1969 dall’ANAS e dalle Ferrovie dello Stato ebbe il vantaggio di eliminare dal contendere dei 143 concorrenti tutte le tipologie non appartenenti alle famiglie premiate dei **ponti** (n. 9 soluzioni), delle **gallerie alvee** (n. 2) e **subalvee** (n. 1).
- La Legge n. 1158 del 1971 ha definito il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente 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».

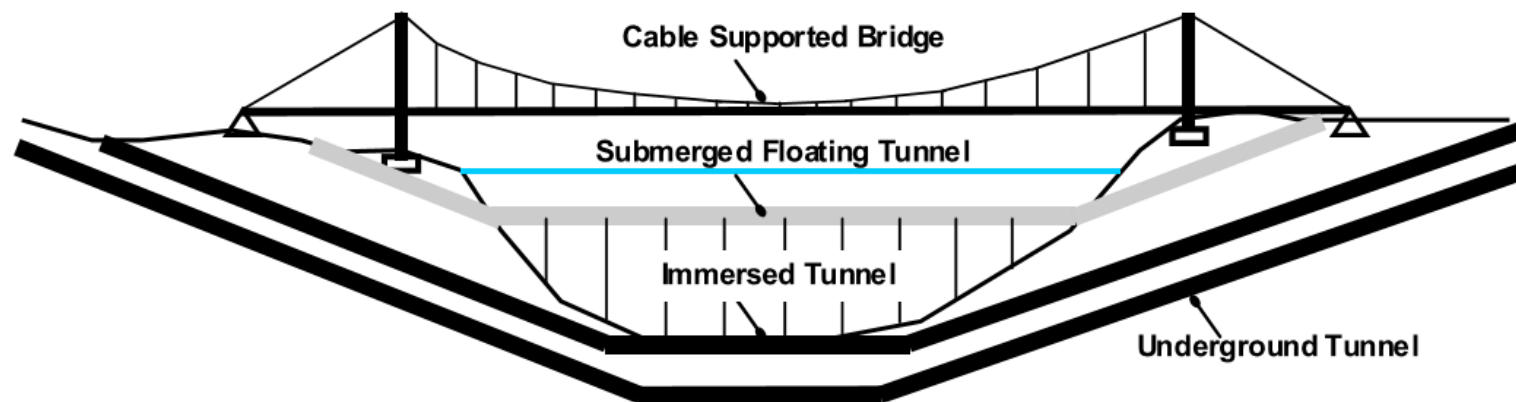


Tipologie delle soluzioni di attraversamento stabile prese in considerazione

- 1) Tipologia aerea = Ponti sospesi = [Cable Supported Bridge](#)
- 2) Tipologia alvea = [Tunnel in alveo](#) = [Immersed tunnel](#)
- 3) Tipologie subalvee = Tunnel subalvei = [Underground Tunnel](#)



L'attraversamento stabile dello Stretto di Messina



- Tipologia aerea = Ponti sospesi = Cable Supported Bridge
- Tipologia alvee = Tunnel in alveo = Submerged Floating Tunnel (SFT)
- Tipologia subalvee = Tunnel sotterranei = Underground Tunnel