

Il ponte sullo Stretto di Messina

di

Clarissa Cataldi



Il ponte sullo Stretto di Messina è da sempre uno tra gli argomenti più utilizzati a livello politico.

Tuttavia, nella pratica, quali sono gli studi di fattibilità dietro ad un'opera così complessa? E soprattutto, cosa comporterebbe a livello

economico ed ambientale la realizzazione del ponte?

Nella prima metà del 2021, il Ministero delle Infrastrutture e la Mobilità Sostenibile (MIMS) ha pubblicato la [Relazione del Gruppo di Lavoro \(GdL\) per la fattibilità della realizzazione del ponte che collegherebbe la Sicilia allo stivale italiano](#). Secondo questo studio, non si ritiene fattibile la realizzazione di un tunnel sottomarino, come nel caso inglese (Tunnel della Manica), ma si accreditano vincenti due ipotesi: il ponte sospeso ad unica campata ed il ponte sospeso a più campate con piloni in alveo.

Di contro, il 7 maggio 2021, l'alleanza delle associazioni ambientaliste (Kyoto Club, Legambiente e WWF) ha adottato uno studio dal titolo "[La corretta valutazione delle alternative all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina](#)" in cui si critica aspramente la citata Relazione del MIMS. Secondo l'alleanza, infatti, tale documento è viziato a causa dell'esclusione pregiudiziale di una delle alternative alla creazione del ponte: il miglioramento e potenziamento con soluzioni innovative del traghettamento. Inoltre, sempre a detta delle Associazioni, la Relazione risulta trattare il tema con superficialità

per via della mancanza di previsioni sui costi di realizzazione, manutenzione, gestione e valutazione degli impatti ambientali. In particolare, si ricorda come la General Contractor Eurolink, ente incaricato della [progettazione del ponte dal 1 aprile 2010](#), non ha mai prodotto degli approfondimenti tecnici ed economico-finanziari sul progetto, per questo non si è mai arrivati alla sua definizione nonché alla valutazione di impatto ambientale (VIA).

Per quanto riguarda la VIA, va segnalato come l'area marina interessata ha una delle più alte concentrazioni di biodiversità al mondo essendo compresa tra due Zone di Protezione Speciale (ZPS) - dal lato calabrese la ZPS della Costa Viola e dal lato siciliano la ZPS dei Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antenna a Mare e area marina dello Stretto – e al cui interno vi sono anche 11 Zone Speciali di Conservazione (ZSC), secondo la [Direttiva Habitat](#). Lo Stretto è, inoltre, un luogo di transito per l'avifauna e per i mammiferi marini. Fatto, questo, che già nel 2005 aveva portato la Commissione europea ad ipotizzare di avviare una [procedura di infrazione contro l'Italia](#) per la violazione della [Direttiva Comunitaria Uccelli](#) in seguito al progetto di realizzazione del ponte ad unica campata.

Da qui la richiesta di Kyoto Club, Legambiente e WWF al MIMS ed al Ministro dell'economia e delle finanze di sviluppare un'alternativa progettuale basata sul miglioramento e potenziamento del traghettamento, indicando una gara europea basata su chiari parametri di trasparenza e indipendenza, per evitare ogni conflitto di interesse.

Agli inizi del 2022, il [MIMS ha reso nota un'informativa](#) sulle azioni necessarie per avviare la realizzazione di uno studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di un sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, ai sensi dell'art. 23, comma 5, del D.Lgs. n. 50 del 2016. All'interno del documento viene ricordato che il Governo ha stanziato parte dei fondi del PNRR (510 milioni di euro) per potenziare l'attraversamento dinamico dello Stretto, perché questi interventi andrebbero a favorire la transizione ecologica della mobilità marittima e la riduzione dell'inquinamento. Alcune delle migliorie riguardano: l'ibridazione di tutta la flotta, il rinnovo del materiale rotabile ferroviario per la velocizzazione delle manovre di carico/scarico dei treni, la

riqualificazione del naviglio veloce per i passeggeri e delle stazioni ferroviarie di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

Il 18 agosto 2022 è stato pubblicato un articolo su [Il Sole 24 Ore](#) tratto dalla [Bridges Research Trust onlus](#), in cui si spiega che le soluzioni ingegneristiche prese in esame per il ponte sullo Stretto sono in realtà 4:

1) la sub-alveo, ovvero un tunnel scavato sotto il fondale marino, che come sopra citato non risulta fattibile per la conformazione dello stesso fondale, molto profondo e con pendenze proibitive;

2) la costruzione di un tunnel semisommerso ancorato al fondo con dei cavi, chiamato “ponte di Archimede” che, però, non è mai stato costruito prima d’ora, per cui presenta molte incognite sulla effettiva stabilità e tenuta;

3) la costruzione di un ponte sospeso a campata unica, della lunghezza di 3 chilometri, con pilastri di 300 metri. L’installazione di questa struttura prevede di ricoprire il tratto meno esteso dello Stretto, che non coincide con gli attuali punti in cui affluisce il traffico da Messina e da Reggio Calabria. Sarebbe necessario, quindi, il dirottamento del traffico locale verso i punti di ancoraggio del ponte, determinando così un aumento dei costi e dei tempi per la ripianificazione della viabilità del tratto. Questa soluzione viene anche criticata perché la flessibilità della struttura la rende poco stabile nei casi di rischio sismico. Non va dimenticato, infatti, che la frequenza di terremoti nell’area dello Stretto è molto elevata. Allo stesso modo, la flessibilità della struttura renderebbe difficile l’attraversamento del ponte nei giorni invernali caratterizzati da forti venti;

4) la costruzione di un ponte sospeso a più campate, la cui caratteristica è quella di essere molto più lungo, per cui collegherebbe le due città da cui già oggi partono i traghetti, senza la necessità di dover modificare la viabilità via terra. La struttura sarebbe a tre campate e con due pilastri. Il rischio maggiore in questo caso riguarda la stabilità del fondale su cui verrebbero inseriti i pilastri e che risulta geologicamente instabile.

In ultima analisi, questo studio prospetta un costo totale per la realizzazione del ponte che va tra i 22 e i 29 miliardi di euro, l’equivalente del costo per la

realizzazione di 5 o 7 Treni ad Alta Velocità (TAV) ed il cui risparmio in termini di tempo per l'attraversamento dello Stretto ammonta a circa 40 minuti.

Va rilevato, infine, come lo studio di fattibilità sia stato assegnato, in chiaro conflitto di interessi, a Ferrovie dello Stato ossia la stessa società a cui sarebbe commissionata la costruzione del ponte.

Ad oggi, quindi, dagli studi e dai progetti elaborati emerge come il tema della sostenibilità ambientale e del rispetto della fauna marina e dell'avifauna sia in secondo piano. A nostro avviso, invece, sarà il fattore centrale che le istituzioni europee terranno in debita considerazione nella valutazione della realizzazione dell'opera.

Categoria: [Miscellanea](#)

Tag: [#BridgesResearchTrustOnlus](#), [#Calabria](#), [#DirettivaComunitariaUccelli](#), [#DirettivaHabitat](#), [#Infrastrutture](#), [#mare](#), [#Messina](#), [#MIMS](#), [#PontesulloStretto](#), [#Proceduradiinfrazione](#), [#Sicilia](#), [#StrettodiMessina](#), [#traghetti](#), [#TunneldellaManica](#)

Web: www.dirittoambientale.eu