



ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROVINCIA DI MESSINA

Prot. N. 749 / V

Messina, 9 maggio 2023

Al Sig. **Sindaco**
del Comune di Messina
e della Città Metropolitana di
Messina

Al **Magnifico Rettore dell'Università** di
Messina

All' **Autorità di Sistema Portuale** di
Messina

Alla **Camera di Commercio** di
Messina

A **Sicindustria, ANCE** di
Messina

All' **Ordine degli Architetti** di
Messina

A **CIGL, CISI e UIL** di
Messina

e p.c. Al **Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti**
Roma

Ai Sig.ri **Deputati e Senatori**
Loro Sedi

Al **Consiglio Nazionale Ingegneri**
Roma

Oggetto: **PONTE SULLO STRETTO**. Riavvio Procedure Programmazione e Progettazione –
Piano Integrato del Trasporto Locale e ricostituzione **COMITATO TECNICO**
INTERISTITUZIONALE PER LE OPERE CONNESSE AL PONTE.

Il 18 Aprile l'Ordine degli Ingegneri di Messina è stato audito in Commissione Ambiente e Trasporti della Camera dei Deputati sul Disegno di Legge " Disposizioni urgenti per la realizzazione del Collegamento stabile tra Sicilia e Calabria".

In quella Sede abbiamo confermato il forte interesse che suscita nella Categoria la possibilità che possa finalmente concretizzarsi l'Attraversamento stabile dello Stretto e conseguentemente abbiamo condiviso l'auspicio, rilanciato in ultimo anche da ANCE Nazionale, che il PONTE possa rappresentare "...un tassello indispensabile della politica di rilancio infrastrutturale del Paese".

Lo diciamo da anni: perché il Ponte diventi effettivamente un'Opera Strategica ed indispensabile non solo per annullare i tempi di attesa di Attraversamento dello Stretto (che sarebbe



ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI MESSINA

comunque poca cosa !!), è necessario che l'intera Rete Infrastrutturale del Mezzogiorno venga adeguata agli standard europei.

Ricordiamo infatti che il Ponte rappresenta l'anello finale che consentirebbe, una volta realizzato, il completamento del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle Reti di Trasporto intercontinentale e non è ultroneo affermare che non solo il Ponte ma l'intera rete Infrastrutturale Meridionale NON potrà e NON dovrà rappresentare il "tallone d'Achille" del trasporto continentale: perché non sia un investimento fine a se stesso, la realizzazione del Ponte dovrà portare con sé la modernizzazione delle reti ferroviarie e stradali meridionale. Ed in effetti i potenti investimenti che il governo italiano sta garantendo al potenziamento ed efficientamento delle reti ferroviarie e stradali sembrano andare proprio in questa direzione.

Va evidenziato ancora che la Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo ha fissato un termine entro il quale occorrerà concretizzare tutti gli impegni relativi al completamento del Corridoio 9: **entro il 2030** tutti gli Stati interessati dal Corridoio Helsinki- La Valletta dovranno garantire "Ferrovie completamente elettrificate", garantendo una velocità di circolazione di treni merci almeno a 100 km/h. Ed è **sempre entro il 2030 che la stessa Commissione obbliga gli Stati membri ad eliminare "strozzature e colli di bottiglia" presenti nella Rete.**

Lo Stretto di Messina rappresenta ad oggi la principale "strozzatura" presente nel corridoio 9.

Nel corso dell'audizione Parlamentare del 18 Aprile abbiamo pertanto evidenziato come vi sia pure il rischio, per il nostro Paese, di essere destinatario di una procedura d'infrazione Europea "in caso di ritardi significativi degli interventi".

In altre parole occorre un serio impegno dello Stato italiano per non vanificare gli impegni finanziari (PNRR, Fondi europei, partecipazione di Fondi Pubblici e/o privati) che l'Europa ci riconoscerà: dalla Struttura burocratica-autorizzativa alla Politica, dal Governo alle Categorie produttive e professionali, a tutti insomma si richiede un surplus di impegno affinché si raggiungano gli obiettivi fissati.

La scommessa di una Rete Infrastrutturale Moderna che risponda agli Standard Europei, uguali dalla Scandinavia al nostro Mezzogiorno, va vinta ... realizzazione del Ponte compresa.

NOI CI CREDIAMO !

Come crediamo ad un serio e concreto impegno del Parlamento Nazionale e del Governo nel risolvere le attuali e significative criticità presenti ad oggi sulla rete Ferroviaria e Stradale Isolana. Il Report di ANCE Nazionale fotografa impietosamente una situazione di drammatica arretratezza delle reti stradali e ferroviarie del Mezzogiorno:

- 90 km di rete ferrovia tra Messina e Palermo a binario unico, e che tali resteranno in quanto ad oggi privo di copertura finanziaria il doppio binario in quel tratto;

- 49 km di Ferrovie al sud per 1000 Km² di superficie, a fronte di 63 km al nord sempre su 1000 km²;

-18 km di rete autostradale al sud per 1000 km² di superficie, a fronte di 30 km al nord sempre su 1000 km²;

non affrontiamo il tema dello stato manutentivo delle citate reti sul quale caliamo un pietoso velo !

Ma proprio per tutte le superiori considerazioni riteniamo che il Collegamento Stabile, al di là degli aspetti prettamente ingegneristici di sfida scientifica e costruttiva (*3300 mt la Campata centrale più lunga al Mondo, 390 mt l'altezza della Torre lato Sicilia più alta al Mondo*: già solo questi, elementi coinvolgenti e altamente stimolanti) , potrà e dovrà rappresentare l' Opera - Chiave dalla quale far ripartire il potenziamento e l'ammodernamento dell'ossatura trasportistica meridionale.



ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI MESSINA

Il rappresentare lo Stretto, un elemento di cerniera così strategico nel sistema infrastrutturale meridionale, impone parimenti che lo stato progettuale sia il più possibile, accurato ed approfondito: tant'è che lo stesso DL n.35/2023 - Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria – prevede che il Progetto definitivo del 2011 vada adeguato “alle vigenti norme tecniche delle costruzioni, ..ambientali, ..di tutela paesaggistica,.. etc” (art. 3).

Nel progetto “definitivo” sono ancora da perfezionare almeno tre parti sostanziali dell'intero intervento infrastrutturale che attualmente hanno un livello di elaborazione assimilabile a studio di fattibilità. Ci si riferisce a:

-) la nuova Stazione di Messina, ricollocata nell'area di Gazzi (lato Sud della città a circa 20 km. dall'impalcato), con quel che consegue per i collegamenti ferroviari di attraversamento della città;
-) la imprecisata “Fascia Bolano”, di collegamento con la futura linea ad AV/AC Napoli-Reggio Calabria – Lato Calabria;
-) la variante stradale della città universitaria dell'Annunziata a Messina, in collegamento con la nuova viabilità di accesso al Ponte prevista dallo svincolo Curcuraci. Ed ancora l'interferenza prevista lungo la Via S.Cecilia della galleria ferroviaria con la Via La Farina , in rapporto all'attuale sistema viario cittadino, dovrà essere accompagnata da uno studio comprensivo dell' analisi del sovraccarico che i flussi del traffico di collegamento alle aree di cantiere determineranno sulla viabilità corrente, esteso anche ai nuovi insediamenti residenziali previsti in alcuni villaggi collinari (Faro Sup., Curcuraci, Sperone).

Parimenti da affrontare le urgenti tematiche inerenti le previsioni urbanistiche poste in discussione dalla realizzazione del Ponte, ricordando tra l'altro che fino a qualche mese addietro sono state rilasciate autorizzazioni e concessioni edilizie su aree interessate dall'Opera e che ormai a cadenza quasi decennale in queste aree, ad ogni cambio di “*decisione*” del Governo, vengono apposti vincoli preordinati all'esproprio legati alla “*volontà politica*” di realizzare o meno, il Collegamento Stabile!!

Ed è con l'obiettivo di dare un contributo fattivo alle iniziative succedutesi specie negli ultimi 20 anni, che l'Ordine degli Ingegneri di Messina sin dal 2004 ha svolto un ruolo attivo e propositivo all'interno del ***Comitato Tecnico Interistituzionale per le opere connesse al Ponte*** costituito sin dal gennaio 2004 dal Comune di Messina e dall'allora Provincia Regionale di Messina.

Fin dall'insediamento del Comitato erano stati posti come PRIORITARI, 3 Obiettivi di lavoro, condivisi dai rappresentanti istituzionali (***Comune di Messina, ex Provincia Reg. di Messina, Università di Messina, Camera di Commercio di Messina, Autorità Portuale di Messina, Soprintendenza ai Beni Culturali e Genio Civile di Messina, Sindacati confederali, Sicindustria, Ance, Ordini professionali degli Ingegneri e degli Architetti, delegazione Club Service cittadini***):

- 1) Dotare la Città di uno strumento, appunto il ***Comitato Interistituzionale***, capace di fornire un Modello di Sviluppo territoriale e urbano, moderno ed integrato con la sponda Calabria, che andasse ben oltre l'individuazione delle cosiddette “Misure Compensative”, che noi chiameremo OPERE COMPLEMENTARI al PONTE,
- 2) Affrontare e risolvere le complesse problematiche connesse alla Fase di Cantierizzazione,
- 3) Approfondire le problematiche territoriali attraverso la redazione di un *Programma Quadro di sviluppo urbano-territoriale dell'Area dello Stretto* che servisse ad orientare le esigenze e le iniziative degli Enti Locali interessati, sulla sponda siciliana e calabrese, in un ambito complessivo di **Area Vasta**; il collegamento stabile “esigerà” che le varie tematiche inerenti la



ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROVINCIA DI MESSINA

conurbazione dell'Area dello Stretto venga affrontata con visione unitaria sia sotto il profilo dell'assetto del territorio che dell' integrazione dei servizi.

Riteniamo, per le superiori considerazioni, che sia indispensabile la riattivazione del **Comitato Tecnico Interistituzionale** anche alla luce della prevista adozione, da parte delle **“Regioni di Sicilia e Calabria, entro 60 giorni dall'approvazione del progetto definitivo, ... di un Piano Integrato condiviso, finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico nello stretto alle nuove esigenze di mobilità derivante dalla realizzazione del collegamento stabile”**. (emendamento al DL n.35/2023 - decreto ponte)

Nel Piano Integrato del trasporto locale condiviso dalle Regioni di Sicilia e Calabria dovrebbe poter trovare adeguato “spazio” un Elenco di Opere Complementari e “non compensative” che è condizione inderogabile perchè la realizzazione del Ponte sullo Stretto possa avere una ricaduta positiva sulla Città: tali Opere, strettamente Connesse all'utilizzo del Ponte dovrebbero poter godere anche di copertura finanziaria certa previa approvazione da parte del Governo di un programma pluriennale di attuazione del Progetto Ponte, che preveda l'inizio della costruzione del manufatto congiuntamente alla realizzazione delle opere connesse/o complementari.

Il **Comitato Tecnico Interistituzionale** avrebbe proprio il ruolo di affrontare con *“voce unica”* non solo le strategie territoriali ed occupazionali connesse al Ponte, ma anche potrebbe avere la funzione di monitoraggio e conseguente informazione alla Città sul livello di approfondimento delle varie problematiche che interesseranno il Territorio cittadino (ricordiamo il grave problema del dissesto idrogeologico legato all'estrema instabilità dei versanti alcuni dei quali interessati da aree di deposito anche temporaneo, *15 Aree di cantiere principali, innumerevoli Attraversamenti stradali e ferroviari con relative Aree di cantiere, 40 km di nuove Reti stradali e ferroviarie*).

Gli scenari che si apriranno da qui ai prossimi anni, in coincidenza dell'inizio dei lavori della più grande opera d'ingegneria civile mai progettata, vedrà coinvolto tutto il mondo scientifico e tecnico anche nell'elaborazione di nuovi modelli di Organizzazione dei Cantieri, che devono tener conto di realtà urbane e metropolitane assai complesse, di fatto ancora divise fisicamente ed amministrativamente.

Segnaliamo tali riflessioni alla Classe Politica per le iniziative che potrà assumere a garanzia delle legittime aspettative che la Comunità cittadina, contraria o favorevole che sia, nutre in merito alla spendibilità dei fondi necessari alla realizzazione dell'opera ed invitiamo il Sig. Sindaco del Comune di Messina e della Città Metropolitana, a ricostituire con ragionevole tempismo il **Comitato Tecnico Interistituzionale per le opere connesse al Ponte**.

Comitato Tecnico Interistituzionale che occorrerà riavviare anche per individuare in un UNICO SOGGETTO ISTITUZIONALE, il necessario interlocutore territoriale che dovrà sintetizzare il Quadro aggiornato delle diverse esigenze e priorità che la Città con *voce Unica ed Autorevole* dovrà saper manifestare; anche per poter cogliere ed affrontare in modo consapevole dal punto di vista tecnico, urbanistico, ambientale, organizzativo, occupazionale le diverse SFIDE che la realizzazione del Ponte rappresenterà per il Territorio messinese e più in generale per le Regioni Siciliana e Calabrese.

Il Presidente
(ing. Santi Trovato)