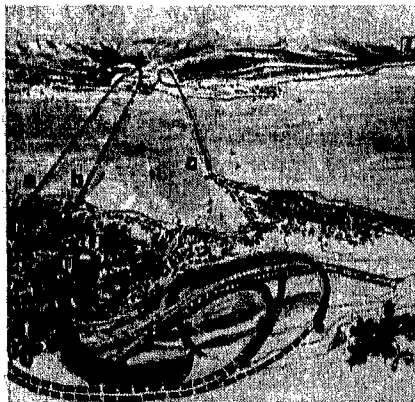
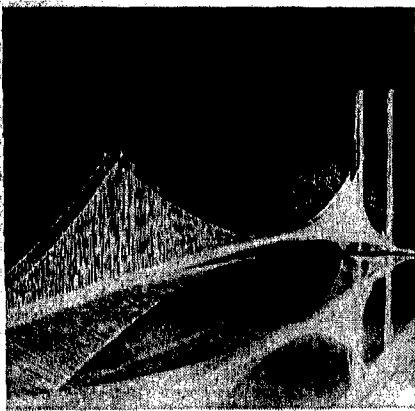


Verso
il Duemila

Due le ipotesi
un ponte a campata
unica e tre tunnel
sottomarini

L'attraversamento stabile dello Stretto di Messina



Nel 1971 con una legge si dava vita a una società pubblica incaricata di studiare un progetto d'attraversamento «stabile». Finora al Parlamento non è stato presentato alcun progetto. Le difficoltà tecniche, finanziarie e nel territorio che l'opera presenta. I pericoli per la forte sismicità in quell'area. Intanto si è aperta una riflessione sul traghettamento.

Da molti anni è in piedi l'attraversamento dello Stretto di Messina, e da qualche tempo si è incominciato invece a parlare di un «progetto dell'area integrata dello Stretto».

Nel 1971, dopo anni di polemiche sulla ipotesi di un «ponte» che collegasse Messina e la costa calabrese, fu votata dal Parlamento una legge (1115) che dava vita ad una società pubblica, incaricata di studiare un progetto di «attraversamento stabile» da presentare al Parlamento e al governo per la valutazione della fattibilità, dei costi, delle ricadute economiche e sul territorio. La legge era molto rigorosa perché prevedeva due successivi controlli preventivi del Parlamento, sul progetto di fattibilità e sul progetto esecutivo, prima di arrivare a decisioni finanziarie. Sinora la società pubblica, che si è costituita solo dopo il 1978, non ha presentato alcun progetto; si è aperta, anzi, una contraddizione tra la società stessa che lavora sull'ipotesi di un ponte a campata unica e l'Eni che ha preparato un progetto di «tunnel alveo». Sono trapezoidali, però, le difficoltà tecniche, finanziarie e nel territorio che l'opera presenta. Difficoltà tecniche per la forte sismi-

cità di quell'area che si riflette non solo in un possibile evento catastrofico ma anche sui movimenti continui del suolo; per la forza dei venti che ostacolano il transito su di un ponte sito a grande altezza; per le difficoltà a fissare sott'acqua un tunnel assai pesante che trasporti auto e treno in presenza di correnti marine. Difficoltà economiche perché, la società parla, per il ponte, di 4000 miliardi di soli costi tecnici, attribuendo al progetto Eni costi tecnici per 9000 miliardi (ma su questo punto è in corso un contraddittorio); perché ai costi tecnici bisogna aggiungere i costi dell'impatto sul territorio; perché se l'opera si dovesse autofinanziare i pedaggi sarebbero assai ampi o disincentivanti; e se il finanziamento fosse a carico dello Stato ciò porrebbe un problema di distribuzione delle risorse nelle regioni meridionali ove spesso mancano l'acqua e infrastrutture primarie. Ma vi sono anche difficoltà dal punto di vista dei trasporti, perché né il ponte né il tunnel giungono naturalmente sulla costa a livello zero, ma decine di metri al di sotto o al di sopra (il ponte sarebbe alto 81 metri), e ciò richiede un complesso sistema di raccordi, lunghi molti chilometri, anche

in galleria, che allungano a dismisura l'attraversamento tanto che, per ovviare a queste difficoltà si è anche pensato di escludere Reggio e Messina e di collegare direttamente Gioia Tauro con i monti Peloritani, verso Palermo (in questo caso il raccordo sarebbe più funzionale al percorso). Intanto si è aperta una riflessione sul traghettamento e sull'area dello Stretto. I traghetti privati per le auto impiegano ormai meno di mezz'ora da Messina a Villa S. Giovanni, con una grande frequenza di corse, salvo che nei periodi di punta, quando si formano code notevoli; più lungo è l'attraversamento dei treni. Ma sono state avanzate anche proposte per una riorganizzazione radicale degli approdi, e per un sistema di traghettamento che eviterebbe le code anche nei periodi di punta e ridurrebbe i tempi del transito ferroviario; inoltre si è calcolato che le Ferrovie, con il deficit che oggi sopportano per questo particolare tipo di traghettamento, potrebbero garantire ai numerosi «pendolari» dell'area dello Stretto un attraversamento veloce e frequente, con aliscafi, a prezzi popolari. Questa riorganizzazione del traghettamento si innesta su un progetto più vasto, detto appunto «dell'area integrata dello Stretto», che tiene conto dell'attraversamento Est-Ovest (50 mila navi all'anno) oltre che di quello Nord-Sud e sull'opportunità di far sorgere in quell'area un polo mediterraneo dei trasporti (produzione e riparazione di materiale rotabile, interventi sulle flotte, Istituto superiore dei trasporti).

lega

CFM
CONSTRUTTORE IN ACCIAIO

FABBRICATI INDUSTRIALI
CHIAVI IN MANO
STRUTTURE PER
EDIFICI CIVILI
E POLIFUNZIONALI
IMPIANTI SPORTIVI
E PISCINE
PONTI VIADOTTI
E PASSERELLE
CANTIERE IN
REGIME DI CO.CO.
CASSAFORME PER LA
INFRASTRUTTURA
PREFABBRICAZIONE IN C.A.

41010 FRETO (Modena) - Via Emilia Ovest, 910
Tel. (059) 33 00 20 - Telex 213449 CFM MO I

Un servizio qualificato
nella progettazione
di opere civili ed industriali

landsystem spa

**SE BRUNELLESCHI VOLESSE UNA CUPOLA
OGGI LA CHIEDEREBBE A NOI**

La cupola di S. Maria del Fiore, sintesi più avanzata delle conoscenze pratiche e teoriche dell'epoca.
L'opera che oggi potrebbe realizzare EDILTER.
Perché EDILTER non è soltanto un'impresa generale di costruzioni, anche se di esse è una delle maggiori.
EDILTER è un'impresa industriale capace e innovatrice nelle attività per l'edilizia, grandi opere, infrastrutture, impiantistica e assetto ambientale.

EDILTER
ingegneria e impiantistica

Imp. EDILTER snc s.r.l. - Impresa generale di costruzioni
40129 Bologna - Via della Cooperazione 21 - Tel. 051 12016 121161 - Telex EDILTE I 30894