

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 8° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 FEBBRAIO 1993

**Presidenza del Vice Presidente FABRIS**

#### INDICE

##### **Interrogazioni**

PRESIDENTE .....	Pag. 2, 7
BISAGNO , <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> .....	3
RAPISARDA (PSI) .....	4

---

---

*I lavori hanno inizio alle ore 9,50.*

### **Interrogazioni**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interrogazione dei senatori Rapisarda ed altri. Ne do lettura.

RAPISARDA, SELLITTI, ROCCHI, GRECO, FRANCHI, LAURIA, STRUFFI, PIERRI, SCHEDEA, CANNARIATO, FERRARA Vito, ZAPPASODI, GRASSI BERTAZZI, CROCETTA, ANESI, DELL'OSSO, MARNIGA, RUSSO Raffaele, GARRAFFA, PIZZO, FRASCA, INNAMORATO, RUSSO Giuseppe, CANDIOTO, MARTELLI, CARRARA, BALDINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri dei trasporti, dei lavori pubblici e dell'ambiente e al Ministro senza portafoglio per i problemi delle aree urbane.* – Premesso:

che il Ministro dei lavori pubblici onorevole Merloni, in sede di 8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato, nella seduta del 5 agosto 1992 ha espresso, per quanto concerne lo stretto di Messina, «la propria personale preferenza per la realizzazione del tunnel in luogo del ponte»;

che la preferenza espressa dal Ministro dei lavori pubblici Merloni assume una rilevante importanza considerato che, a norma della legge n. 1158 del 17 dicembre 1971, istitutiva della Società concessionaria stretto di Messina, il Ministro dei lavori pubblici è uno dei Ministeri concedenti della suddetta Società concessionaria;

che il Ministro della difesa, onorevole Andò, ha recentemente inviato ai Presidenti delle Commissioni trasporti del Senato e della Camera una raccomandazione intesa a promuovere un'indagine comparativa dei requisiti strategici dei progetti presentati per la realizzazione del collegamento stabile nello stretto di Messina;

che alla Società concessionaria stretto di Messina è stata rivolta richiesta in sede di audizione parlamentare di indicare sulla base di quali criteri ed a giudizio di quali esperti abbia valutato i progetti presentati e che tale richiesta è rimasta senza risposta;

che il presidente della Società concessionaria stretto di Messina, nel corso di una intervista rilasciata nel marzo 1988 alla rivista «Costruire», criticò l'operato della Società concessionaria stretto di Messina ed affermò testualmente: «La Società avrebbe dovuto analizzare tutte le ipotesi che furono premiate al concorso di idee dell'ANAS, ma Gilardini (nel 1988 amministratore delegato della Società stretto di Messina) ha lavorato sostanzialmente alla soluzione tipologica aerea, cioè il ponte»;

che il collegamento stabile dello stretto di Messina rappresenta un'opera di interesse nazionale,

gli interroganti chiedono di sapere se non si ritenga, alla luce della confusa situazione creatasi per la disputa in atto tra il progetto di ponte

aereo della Società concessionaria stretto di Messina ed il progetto di tunnel sommerso dell'ENI, di promuovere, a tutela del supremo interesse nazionale, un equo raffronto dei requisiti economici, ambientali, sociali e strategici dei due contrapposti progetti.

(3-00209)

BISAGNO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. I senatori interroganti, rilevato che il Ministro dei lavori pubblici, nella seduta dell'8ª Commissione permanente del Senato tenutasi in data 5 agosto 1992, in ordine alla tipologia del collegamento viario da realizzare tra le due sponde dello Stretto di Messina, ha espresso «la propria personale preferenza per la realizzazione del tunnel in luogo del ponte», considerato l'interesse nazionale che il collegamento stabile sul cennato Stretto riveste, chiedono di conoscere se non si ritenga opportuno promuovere un approfondito raffronto degli esiti economici, ambientali, sociali e strategici dei due contrapposti progetti di collegamento consistenti nella campata sospesa e nel tunnel sottomarino.

Deve, anzitutto, chiarirsi che il Ministro dei lavori pubblici, in occasione della citata seduta dell'8ª Commissione permanente del Senato, non ha inteso riferirsi ad un tunnel propriamente detto, intendendosi con tale termine una galleria sottomarina simile a quella in fase di realizzazione nello Stretto della Manica ed analoga a quella ideata con il progetto predisposto dall'ENI; il Ministro, in effetti, intendeva riferirsi ad un elemento tubolare flottante immerso a 30 metri sotto la superficie marina, ancorato al fondale profondo 350 metri mediante funi non rigide realizzate in «Kevlar» e controllate da martinetti azionati elettronicamente.

Tuttavia, facendo riferimento al contenuto della risposta fornita all'interrogazione in Commissione 5-00426 presentata dagli onorevoli D'Amato o ed altri si precisa che l'assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, con voto 326 del 24 luglio 1987, espresse un articolato ed approfondito parere sulle diverse proposte progettuali avanzate dalla società concessionaria. In particolare, il cennato consesso, ritenne la cosiddetta soluzione subalvea non proponibile per motivi attinenti non tanto alla fattibilità tecnica, quanto alle modalità esecutive, di esercizio, di manutenzione e di sicurezza; tale soluzione, infatti, presentava problemi di tale difficoltà tecnico-economiche da sconsigliarne, ad avviso dell'assemblea generale, l'opportunità anche in ordine ad ulteriori approfondimenti dei problemi stessi.

In particolare, per quanto concerne la necessità di lunghissimi raccordi da realizzare per il raggiungimento della profondità richiesta per la realizzazione del tunnel, gli esperti delle Ferrovie dello Stato avevano valutato che le lunghezze di tali raccordi pari a circa 19 chilometri sul versante calabrese e 21 su quello siciliano, tenuto conto del fattore lunghezza-profondità derivante dal dislivello da superare, sino a 290 metri, avrebbero determinato pendenze ferroviariamente impraticabili, in quanto nettamente superiori all'1,35 per cento.

Il Consiglio superiore, inoltre, esprimeva l'avviso che la cosiddetta soluzione alvea alla quale il Ministro dei lavori pubblici intendeva riferirsi in occasione della ripetuta seduta della Commissione permanente del Senato, necessitasse di un significativo approfondimento degli

studi, in considerazione dell'esigenza di accertare i tempi e i costi di un'opera siffatta, nonché la durezza ed i costi manutentori, alla luce della mancanza di esperienza nei confronti della costruzione di opere similari.

Conseguentemente, il Consiglio superiore esprimeva l'avviso che fosse da considerare più idonea la cosiddetta soluzione aerea, pur non disponendo, all'epoca, di dati tecnici definitivi inerenti alla fattibilità dell'opera.

Infatti le indagini e gli studi effettuati apparivano sufficientemente avanzati e tali da consentire al concessionario, con i necessari approfondimenti, di procedere all'elaborazione del progetto di massima.

Su tale soluzione, successivamente, sono intervenuti approfondimenti finalizzati alla realizzazione di un progetto di massima da parte della società Stretto di Messina sul quale il Consiglio superiore stesso fornirà il proprio conclusivo parere.

In tale sede, accogliendo anche la richiesta avanzata dal Ministero della difesa, particolarmente riferita alla necessità di esaminare gli aspetti inerenti alla intrinseca vulnerabilità e difendibilità del manufatto, si procederà a chiarire definitivamente gli esiti e le risultanze del raffronto, già peraltro effettuato, tra i requisiti economici, ambientali, sociali e strategici delle diverse soluzioni esaminate, nel superiore interesse dello Stato e degli utenti dell'opera che sarà realizzata.

**RAPISARDA.** Cercherò di esprimere la mia insoddisfazione e quella dei colleghi anche perchè - anticipo - il progetto «Archimede» del tunnel non è stato mai preso in considerazione e l'apposita commissione non ha mai messo a confronto i due progetti.

Mi dichiaro insoddisfatto della risposta del Governo e spiegherò il perchè. L'interrogazione era intesa a valutare l'impatto ambientale ed i costi economici e sociali dei progetti di attraversamento stabile dello Stretto di Messina presentati dall'ENI e dalla società concessionaria Stretto di Messina.

Inoltre l'interrogazione chiedeva di valutare se il progetto di tunnel sommerso debba essere legittimamente considerato un progetto alternativo del ponte sospeso ovvero se per lo Stretto di Messina non si possa ipotizzare alcun progetto di attraversamento stabile diverso dal ponte sospeso proposto dalla società concessionaria Stretto di Messina.

Questa società, costituita nel giugno 1981 ha sinora accumulato una spesa di 113 miliardi di lire. Al termine dei suoi studi progettuali la Stretto di Messina ha sottoposto all'approvazione delle competenti istituzioni un solo progetto, privando il parlamento della possibilità di scegliere fra due progetti, o meglio ancora, fra due diverse tipologie progettuali.

Si deve inoltre considerare che la società concessionaria Stretto di Messina ha impiegato undici anni per elaborare il progetto di un'opera che, se realizzata, richiederebbe sei anni per essere costruita.

L'interrogazione parlamentare presentata il 21 luglio scorso dai deputati verdi Pieroni, Rutelli, Leccese e Pecoraro Scanio, chiarisce le cause che hanno condotto alla anomalia monoprogettuale consumata

drasticamente dalla società concessionaria. La evidente valutazione politica che si ricava dalla suddetta interrogazione porta al convincimento che gli interessi privati dell'amministratore delegato della società concessionaria hanno portato a privilegiare esclusivamente il progetto del ponte sospeso con esclusione inesorabile di qualsiasi altra proposta progettuale.

La persecuzione manichea della società concessionaria Stretto di Messina nei confronti del progetto del tunnel sommerso venne censurata anche dallo stesso presidente della società che nel 1988, in una sua intervista al mensile «Costruire», accusò l'amministratore delegato di aver acquistato un progetto preconfezionato di ponte sospeso e di aver lavorato sostanzialmente alla soluzione tipologica aerea, cioè al ponte.

Il fondamentalismo «*ad excludendum*» si manifestò con abusi ed illegalità contro il progetto «Ponte di Archimede» che fu sottoposto all'esame della società pubblica concessionaria Stretto di Messina, corredato da uno studio di fattibilità elaborato con esito positivo dal Registro italiano navale, organo tecnico del Ministero della marina mercantile. I progettisti del «Ponte di Archimede» non furono mai ascoltati dalla Società concessionaria Stretto di Messina, e del pari, non furono mai ascoltati gli ingegneri del Registro italiano navale, che ne avevano elaborato lo studio di fattibilità. Ciononostante il progetto fu bocciato, adducendo un gratuito giudizio di insufficiente profondità della struttura sommersa; si crearono i presupposti per presentare alle commissioni Ferrovie dello Stato ed ANAS una copia scadente dello stesso onde ottenerne in quella sede la bocciatura.

Il progetto originario prevedeva una profondità dell'estradosso del tunnel sommerso a 30 metri sotto il livello del mare. Sentenziando che la profondità minima del tunnel per garantire la sicurezza della navigazione deve essere di 40 metri, la Società concessionaria Stretto di Messina giudicò la profondità progettuale di 30 metri del Ponte di Archimede non idonea a garantire la sicurezza della navigazione.

Non è dato sapere quali furono gli esperti che giudicarono insufficiente la profondità di 30 metri. Tale quesito fu posto autorevolmente ai rappresentanti della società concessionaria Stretto di Messina nel corso dell'audizione parlamentare svoltasi il 17 luglio 1991 innanzi alla Commissione trasporti della Camera dei deputati e nell'interrogazione parlamentare presentata il 23 settembre 1992 dai deputati Amato, Lucchesi ed Occhipinti; la concessionaria Stretto di Messina non ha mai fornito alcun chiarimento in merito. Nella sessione della commissione sicurezza della navigazione dell'IMO (*International Maritime Organization*), svoltasi a Londra dal 3 al 12 aprile 1989, la profondità di progetto di 30 metri del «Ponte di Archimede» fu giudicata idonea a garantire la sicurezza della navigazione (posso mettere a disposizione della Commissione i due certificati del Ministero della marina mercantile rilasciati alla società Ponte di Archimede nello Stretto di Messina, attestanti il giudizio positivo dell'ente internazionale). L'IMO è l'organo dell'ONU che sovrintende, a livello mondiale, alla sicurezza della navigazione ed alla salvaguardia della vita umana in mare.

In data 29 ottobre 1990 la società Ponte di Archimede nello Stretto di Messina e la Tecnomare (quest'ultima anche per conto delle altre

società dell'ENI che hanno approfondito il progetto «Ponte di Archimede») presentarono alla società concessionaria Stretto di Messina una proposta per la realizzazione, chiavi in mano, del collegamento stabile sommerso nello stretto di Messina. L'offerta fu riscontrata con lettera del 27 novembre 1990 in termini generici e ad essa non fu dato ulteriore seguito.

Il ministro Merloni, titolare di uno dei due Ministeri concedenti della società concessionaria Stretto di Messina, ha dichiarato di preferire il tunnel al ponte sospeso per il collegamento stabile nello Stretto di Messina. L'opinione del ministro Merloni ci induce a riflettere favorevolmente sulla opportunità di affiancare al progetto di ponte sospeso la valida alternativa progettuale rappresentata dal «Ponte di Archimede».

A questo punto il raffronto degli aspetti economici dei progetti proposti dovrà tener conto dei piani di autofinanziamento delle opere, essendo escluso che, nelle attuali condizioni dell'economia nazionale, si possano, a carico dello Stato, stanziare migliaia di miliardi per realizzare il collegamento stabile nello Stretto di Messina. I piani di autofinanziamento dovranno tassativamente escludere prestiti a breve, medio o lungo termine concessi con garanzia dello Stato o, quanto meno, tale garanzia non dovrebbe superare un'esigua percentuale del costo dell'opera. Il Parlamento dovrebbe deliberare disposizioni di legge vincolanti in tal senso. Un raffronto dei costi dovrà del pari essere attentamente eseguito su preventivi non vaghi ma concreti.

Il collegamento stabile nello Stretto di Messina comporterà, per la sua imponenza, un massiccio investimento finanziario che troverà una sua giustificazione se finalizzato allo sviluppo economico e sociale della Sicilia e della Calabria nei secoli a venire.

L'opera, che costerà molte migliaia di miliardi, dovrà garantire una totale ed incondizionata continuità del traffico viario e ferroviario. Qualsiasi limitazione alla transitabilità dei convogli ferroviari o dei mezzi gommati causata dai forti e frequenti venti dello Stretto di Messina costituirà una pesante remora operativa e sarà fattore di sottosviluppo piuttosto che di progresso. Questo è un fatto fondamentale. In Giappone, ad esempio, nel 1987 il vento scaraventò un treno nel burrone sottostante il ponte Amarube.

Anche il raffronto degli impatti sociali dei progetti dovrà tener conto della misura in cui le soluzioni progettuali si articoleranno per dare una valida risposta alle esigenze dei due contrapposti territori dello Stretto di essere fortemente integrati, onde ricevere dal collegamento stabile un impulso socio-economico che contribuisca ad elevare la qualità della vita delle popolazioni interessate. Un rilancio delle condizioni economiche dell'area rappresenterebbe il volano occupazionale necessario per affrontare secolari mali sociali e malavitosi, non con mezzi repressivi dagli incerti risultati, ma dando lavoro alle classi giovani troppo a lungo lasciate a se stesse.

La irrinunciabile stretta integrazione dei due contrapposti territori si potrà ottenere soltanto con un'opera di collegamento stabile che comporti una totale eliminazione del servizio di traghettamento.

Il servizio di traghettamento nello Stretto, seppur efficiente, costituisce una barriera insormontabile per la creazione di una sola area

di sviluppo socioeconomico: Messina sul lato siculo e Reggio Calabria e Villa S. Giovanni sul lato calabro. Qualsiasi progetto di attraversamento che non consenta l'eliminazione, sia pure parziale, del servizio di traghettamento dovrà essere considerato improponibile.

Considerato che il ponte sospeso dovrebbe essere realizzato a circa 30 chilometri a nord di Reggio Calabria, non si può sottacere che si determinerebbe per l'area reggina un grave problema di emarginazione, come ha fatto rilevare l'onorevole Carlo D'Amato nell'audizione dei rappresentanti dell'IRI e della Società Stretto di Messina, svoltasi il 17 luglio 1991, riferendo che: «Nella relazione elaborata nel febbraio 1987 dalla commissione delle Ferrovie dello Stato, si evidenzia che la soluzione sommersa favorisce il rafforzamento della centralità di Reggio Calabria, laddove la soluzione aerea può far insorgere contrasti a livello locale».

La valutazione degli impatti ambientali positivi e negativi dei progetti dovrà essere eseguita accertando gli effetti biologici, fisici e chimici, degli sbancamenti, delle rampe, del *tunneling* e delle strutture di attraversamento, con attenta individuazione degli impatti secondari e sequenziali possibili.

La soluzione sommersa, denominata «Ponte di Archimede», consentirebbe un notevole risparmio economico oltre che di tempi di realizzazione decisamente minori rispetto al ponte sospeso.

Ritengo perciò più che giustificata, senza in questo momento parteggiare per l'una o per l'altra soluzione, la richiesta di un confronto tra le due proposte, effettuato da tecnici specializzati, che consentirebbe una serena comparazione degli aspetti positivi e negativi in funzione anche dei costi-benefici.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interrogazione è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 10,10.*

---

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOTT. GIOVANNI DI CIOMMO LAURORA

