



Ponte sullo Stretto di Messina, ok a relazione sul progetto definitivo

Comunicato stampa SdM

Il Consiglio di Amministrazione della società Stretto di Messina, presieduto dall'ingegner Giuseppe Recchi, ha approvato, su presentazione dell'Amministratore Delegato Pietro Ciucci, la Relazione del Progettista di aggiornamento al Progetto Definitivo del 2011 relativo al Ponte sullo stretto di Messina, e l'ulteriore documentazione progettuale finalizzata al riavvio della realizzazione dell'Opera, come previsto dalla Legge.

La Relazione del Progettista è stata predisposta ai sensi del Decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35 dal Contraente generale Eurolink, guidato dal Gruppo Webuild. L'approvazione della Relazione è il risultato di un articolato sistema di verifiche posto in essere dalla Stretto di Messina che, oltre alla Direzione Tecnica della Società, ha coinvolto la Parsons Transportation Group in qualità di Project Management Consultant e un Expert Panel quale Organo a supporto per le attività tecnico-specialistiche di Alta Sorveglianza, composto da quattro massimi rappresentanti nelle discipline di aerodinamica-aeroelastica, sismica, geotecnica e ambiente. La Società, come previsto dal citato Decreto-legge, ha inoltre acquisito dal Comitato Scientifico il parere favorevole con raccomandazioni sulla Relazione. Il Comitato Scientifico è un Organo autonomo e indipendente istituito dalla Legge 1158/1971, composto da nove esperti nominati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con la Regione Calabria e la Regione Siciliana.

"È un grande risultato - ha commentato l'Amministratore delegato della Stretto di Messina, Pietro Ciucci - ottenuto in pochi mesi grazie all'impegno del governo, in particolare del Ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, e al lavoro del Contraente generale Eurolink, della Società Stretto di Messina e dei nostri altri contraenti ed esperti nelle diverse discipline ingegneristiche legate al ponte. Si conferma un progetto straordinario, tecnicamente all'avanguardia e di riferimento a livello internazionale. Dopo i molti ponti "Messina Style" costruiti nel mondo, è il momento di realizzarlo nello Stretto di Messina".



1

In particolare, la Relazione ha attestato la rispondenza del Progetto Definitivo al Progetto Preliminare e alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'Opera; inoltre, ha indicato ulteriori aggiornamenti da sviluppare nel Progetto Esecutivo al fine di adeguarlo ai seguenti aspetti, in ottemperanza al Decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35:

norme tecniche per le costruzioni (NTC2018) e alle conseguenti modifiche alla modellazione geologica e alla caratterizzazione geotecnica;
normativa vigente in materia di sicurezza;
regole di progettazione specifiche di cui ai manuali di progettazione attualmente in uso;
compatibilità ambientale;
evoluzione tecnologica e utilizzo di nuovi materiali di costruzione;
prove sperimentali richieste dal parere espresso dal Comitato Scientifico sul Progetto Definitivo del 2011.
In via principale gli aggiornamenti introdotti dalla Relazione del Progettista riguardano i seguenti aspetti:

Redazione del progetto esecutivo e di tutte le fasi successive del ciclo di vita dell'Opera con metodologie BIM, secondo gli standard tecnici e normativi oggi in uso in ambito nazionale e internazionale per la progettazione, realizzazione e gestione delle grandi opere.

Integrazione e potenziamento dei sistemi di monitoraggio strutturale (SHMS - Structural Health Monitoring System), di gestione della manutenzione (BMS - Bridge Management System) e di controllo e gestione (MACS - Management and Control System).

Affiancamento del sistema di monitoraggio in continuo di ponti/viadotti e dell'Opera di attraversamento al "Digital Twin" strutturale al fine di interpretare e predire le prestazioni strutturali e simulare scenari d'interesse, oltre a fornire importanti informazioni per la pianificazione della manutenzione.

Miglioramento della durabilità delle strutture dell'Opera di attraversamento mediante l'adozione di calcestruzzi e vernici protettive

maggiormente performanti e mediante il potenziamento del sistema di deumidificazione interna delle strutture in acciaio. Miglioramento dei sistemi di protezione attiva e passiva contro il fuoco delle parti metalliche dell'Opera di attraversamento potenzialmente esposte all'incendio dei veicoli e dei treni. Realizzazione di una struttura Smart Road coerentemente con il quadro comunitario e nazionale di digitalizzazione delle infrastrutture stradali con più avanzati livelli di assistenza avanzata alla guida. Definizione, in sede di progettazione esecutiva, di un sistema di esazione coerente con le tecnologie già esistenti in alcune autostrade italiane, come il Free Flow, nell'ottica di ridurre l'impatto sul territorio e di velocizzare la circolazione stradale.



2

La Stretto di Messina ha inoltre richiesto al Progettista alcuni adeguamenti del progetto da svolgere in sede di progettazione esecutiva finalizzati anche alla valorizzazione turistica del ponte.

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre approvato:

l'aggiornamento della documentazione ambientale e, in particolare, dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), dello Studio di Incidenza Ambientale (SInCA), della Relazione di Ottemperanza e della Relazione Paesaggistica, al fine di adeguare le valutazioni al contesto programmatico, ambientale e territoriale attuali nonché al quadro progettuale complessivo aggiornato dalle suddette prescrizioni della Relazione del progettista.

L'Analisi Costi-Benefici che ha evidenziato come il progetto sia in grado di generare un Valore Attuale Netto Economico (VANE) ampiamente positivo con un Saggio di Rendimento Interno del 4,5% superiore al livello minimo previsto dalla normativa vigente (3%).

l'aggiornamento del Piano degli espropri. Nei prossimi giorni sarà pubblicato sui quotidiani l'avviso di avvio del procedimento finalizzato all'approvazione del progetto dal parte del CIPESS prevedibilmente per la metà dell'anno in corso, da cui deriverà la Dichiarazione di Pubblica Utilità, che darà avvio agli espropri. Questa fase intermedia consentirà a tutti gli interessati di prendere visione della documentazione progettuale e formulare eventuali osservazioni. In tale contesto la società Stretto di Messina, con spazi dedicati sia a Messina che a Villa San Giovanni, fornirà il supporto necessario per una chiara ed esaustiva analisi della documentazione progettuale. Ciò in forza della necessaria attenzione nei confronti del Territorio per un aspetto così importante e delicato come gli espropri e con l'obiettivo di avviare il confronto fra le parti, per raggiungere soluzioni condivise con ciascun espropriando finalizzate a una tempestiva individuazione del giusto indennizzo in tempi congrui.

il programma di opere anticipate da avviare dopo l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPESS. Tali opere riguardano in via principale le operazioni propedeutiche alla cantierizzazione con particolare attenzione alla viabilità, con la risoluzione delle interferenze, la bonifica degli ordigni bellici, indagini archeologiche, geognostiche e geotecniche, predisposizione dei campi base.

Prossime tappe

La documentazione approvata, come previsto dal Decreto-legge n. 35, sarà inviata dalla Società al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che indirà la Conferenza di Servizi alla quale partecipano le amministrazioni statali e gli enti territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera.

La stessa documentazione sarà contestualmente trasmessa al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, al Ministero della Cultura e alle altre Autorità competenti per le autorizzazioni di carattere ambientale e paesaggistiche.

In linea con il dettato del Decreto-legge n. 35, il MIT quindi sottoporà all'approvazione del CIPESS il progetto definitivo e la relazione del progettista, unitamente alle osservazioni, richieste e prescrizioni acquisite nella Conferenza di Servizi, le eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale nonché il piano economico-finanziario.

La Stretto di Messina predisporrà il suddetto piano economico-finanziario dal quale risulterà l'intera copertura del fabbisogno finanziario dell'Opera attraverso i fondi già stanziati dalla Legge di Bilancio 2024, unitamente alle risorse derivanti dall'aumento di capitale della Società già realizzato e dalla redditività complessiva attesa dal progetto.

L'approvazione da parte del CIPESS, allo stato attuale è prevedibile per la metà dell'anno in corso. Conseguentemente la fase realizzativa sarà avviata nell'estate del 2024. Nel 2032 è prevista l'apertura del Ponte al traffico stradale e ferroviario.



Scheda tecnica del Progetto definitivo del Ponte e dei suoi collegamenti a terra
 Confermate tutte le caratteristiche tecniche del Ponte e dei suoi collegamenti a terra

Campata sospesa centrale: 3.300 m

Lunghezza complessiva: 3.666 m (comprese le due campate laterali di 183 m ciascuna)

Altezza delle torri sulle due sponde: 399 m

Cavi di sospensione: 4 del diametro di 1,26 m (ciascuno formato da 44.323 fili di acciaio)

Larghezza dell'impalcato: 60,4 m (3 corsie stradali per senso di marcia, 2 corsie di servizio e 2 binari ferroviari)

Franco navigabile: 65 m per una larghezza di 600 m, in presenza di gravose condizioni di traffico stradale e ferroviario. Il franco si innalza a 72 m in assenza di traffico ferroviario

Aperto al traffico 365 giorni l'anno, 24 ore al giorno

Vita utile: 200 anni

Le opere stradali e ferroviarie di collegamento del Ponte al territorio comprendono 40 km di raccordi viari e ferroviari (circa l'80% sviluppati in galleria) che collegheranno, dal lato Calabria, l'autostrada del Mediterraneo (A2) e la stazione FS di Villa San Giovanni e, dal lato Sicilia, le autostrade Messina-Catania (A18) e Messina-Palermo (A20) nonché la nuova stazione FS di Messina.

- 20,3 km raccordi stradali complessivi
- 20,2 km raccordi ferroviari complessivi

Confermata, inoltre, la realizzazione, sul lato siciliano, di tre fermate ferroviarie in sotterraneo (Papardo, Annunziata, Europa) che, unite alle stazioni di Villa S. Giovanni, Reggio Calabria e Messina daranno concretezza al sistema metropolitano interregionale dell'area dello Stretto.

Il progetto prevede anche la realizzazione del Centro Direzionale (lato Calabria) progettato dallo "Studio Daniel Libeskind", i cui aspetti architettonici saranno approfonditi in sede di Progettazione Esecutiva di concerto con gli Enti preposti alla tutela paesaggistica.

Sisma, Vento e Runnability ferroviaria: Massima sicurezza

Con un sisma di magnitudo 7,1 Richter, il ponte e i collegamenti a terra non subiscono danni, mantenendo ulteriori margini di sicurezza oltre la soglia prevista.

Resiste a venti con velocità superiore a 300 km/h, anche se in oltre venti anni di monitoraggi eolici effettuati a livello locale non è mai stata raggiunta una velocità di vento superiore ai 150 km/h.

La percorribilità ferroviaria prevede l'incrocio in velocità in qualsiasi posizione di due convogli pesanti da 750 metri. L'analisi statica è stata calcolata con la presenza di quattro treni di 750 metri, due treni su ciascun binario.

Risparmi di tempo con il Ponte: 1/1,5 ora per gli automezzi 2 ore per i treni

Il Ponte sarà in grado di garantire tempi medi di attraversamento di circa 15 minuti per i servizi ferroviari diretti tra Villa San Giovanni e Messina Centrale, rispetto agli attuali 120 minuti per i treni passeggeri e almeno 180 minuti per i treni merci, e di circa 10/13 minuti su gomma (tra lo svincolo di Santa Trada e lo svincolo di Giostra), rispetto agli attuali 70 minuti per le auto (terminal San Francesco) e 100 minuti per i mezzi merci (terminal Tremestieri).

Impatto occupazionale: Fase cantiere 120mila Unità Lavoro Anno

Si stima che in cantiere saranno occupati mediamente 4.300 addetti all'anno che raggiungeranno un picco di 7.000 addetti nel periodo di maggiore produzione. Per tutta la durata del cantiere (7 anni) si avrà dunque un impatto occupazionale diretto di circa 30.000 Unità Lavorative per Anno cui aggiungere l'impatto occupazionale indiretto e indotto, stimato in 90.000 Unità, per un totale di 120.000 ULA generate dall'Opera.

Composizione Expert Panel

- Prof. Ing. Giorgio Diana, per le problematiche aeroelastiche e aerodinamiche;
- Prof. Ing. Ezio Faccioli e Ing. Giovanni Vaciago, per le problematiche sismiche e geotecniche;
- Prof. Ing. Sascia Canale per le problematiche ambientali.



Comunicato stampa SdM - 15 febbraio 2024

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003