

PONTE SULLO STRETTO

FAQ



Ministero
delle Infrastrutture
e dei Trasporti



ESISTE GIÀ UN PROGETTO VALIDO PER LA REALIZZAZIONE DEL PONTE. VERO

Il Progetto definitivo è stato approvato nel 2011 dal Consiglio di Amministrazione della Società Stretto di Messina S.p.A.

Il progetto definitivo costituisce il percorso finale di **oltre quaranta anni di studi**, a cui hanno preso parte esperti di elevata qualificazione e comprovata esperienza accademica e professionale, nonché rappresentanti degli Enti territoriali facenti parte dell'area dello Stretto.

La scelta è ricaduta sul ponte sospeso a unica campata.

Tale soluzione è divenuta una **avanguardia dal punto di vista ingegneristico** e uno standard internazionale. Lo studio che ha accompagnato la redazione del progetto ha valutato il rischio sismico e l'impatto del vento, con l'**individuazione di soluzioni innovative** che sono state utilizzate per la realizzazione di ponti sospesi in altre parti del mondo.

L'aggiornamento del progetto già approvato può consentire una riduzione dei tempi dell'iter autorizzatorio, quindi una **maggiore velocità di avvio della fase realizzativa dell'opera**.

L'applicazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni del 2018 comporterà un aggiornamento progettuale che determinerà un miglioramento dei coefficienti di sicurezza.

Il progetto risulta, pertanto, ancora attuale e necessita solo di puntuali modifiche al fine di adeguarlo ai **progressi compiuti dalla scienza e dalla tecnica**.



IL PONTE A CAMPATA UNICA È LA SOLUZIONE PREFERIBILE. VERO

Lo studio di fattibilità sul ponte sullo Stretto si è concluso nel 1986 e ha stabilito che la **soluzione a campata unica** era realizzabile e **da preferire alle altre soluzioni**. Nel 1997 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso all'unanimità un parere con cui ha sancito che *«il ponte sospeso sullo Stretto di Messina dalla luce centrale di 3330 metri possa essere realizzabile in piena sicurezza conservando la completa affidabilità funzionale»*.

La soluzione di un ponte a più campate, con i piloni realizzati in mare, è stata esclusa per vari motivi. In considerazione della conformazione dello Stretto, i piloni dovrebbero essere realizzati ad una profondità di circa 150 metri e in presenza di correnti marine intense e variabili. Ciò determina gravi incertezze sulla sicurezza delle fondazioni e sulle caratteristiche dei terreni sottostanti. La collocazione di piloni in acqua sopra la faglia sismica, infatti, potrebbe minare la stabilità del Ponte e avere forti ripercussioni sull'ecosistema ambientale dello Stretto. Inoltre, i piloni potrebbero rappresentare un grave pericolo per la navigazione, con il rischio di collisioni e crolli.

Anche il tunnel, in alveo e subalveo, non è stato ritenuto una soluzione ottimale in quanto presenta moltissime incognite tecniche di stabilità e tenuta, a causa dell'elevata sismicità dell'area dello Stretto e del rischio di frane e tsunami conseguenti a eventi sismici.

A queste problematiche si aggiungono quelle legate alla sicurezza e all'impatto psicologico derivanti dalla percorrenza di lunghe gallerie in acqua senza interruzioni.



IL PONTE E' A PROVA DI TERREMOTO.

VERO

L'area dello Stretto di Messina, essendo una zona a rischio sismico, è stata oggetto di approfonditi studi dal punto di vista geologico, geofisico e geotecnico. Si conoscono, con buona precisione, la posizione delle faglie, i meccanismi con cui si sviluppano i terremoti e le loro caratteristiche in termini di intensità e frequenze. Il Ponte è stato progettato sulla base di questi dati e tenendo conto che debba **resistere ad eventi sismici di eccezionale intensità.**

Inoltre, il ponte a campata unica sospesa è per sua natura molto resistente alle azioni sismiche, in quanto si comporta come un enorme pendolo, con **un periodo di oscillazione lunghissimo**, a fronte di azioni sismiche con frequenze anche molto elevate.



IL PONTE NON RESISTERÀ AI FORTI VENTI DELLO STRETTO.

FALSO

Le azioni del vento sono quelle a cui il Ponte a campata unica è più sensibile e, per questo, la sua aerodinamica è stata oggetto di approfonditi studi e di innumerevoli prove in gallerie del vento in Europa e nord America.

Questi studi hanno portato all'elaborazione di una tipologia di impalcato aerodinamicamente stabile, **in grado di resistere ai venti eccezionali dello Stretto.**

Il progetto prevede che il Ponte sia aperto al traffico stradale fino a quando le raffiche di vento non raggiungano la velocità di **158,2 km/h**, mentre il traffico ferroviario possa proseguire fino a quando le raffiche non raggiungano la velocità di **194 km/h**. Con le stesse condizioni di vento, peraltro, nessun traghetto potrebbe staccarsi dalla banchina.

Per tali ragioni, la chiusura al traffico del Ponte sarà un'ipotesi remota e, con le cautele previste, **i collegamenti con la Sicilia saranno molto più stabili e sicuri.**



IL PONTE RIDURRÀ I TEMPI DI TRANSITO NELLO STRETTO.

VERO

La Sicilia è tra le isole più popolate al mondo.

L'assenza di un collegamento stabile con il resto del Paese incide sulla domanda passeggeri e merci. In particolare, il tempo medio di attraversamento attuale dello stretto (40-60 minuti) è paragonabile al tempo di viaggio che un'automobile impiega per percorrere circa 100 km.

Il Ponte sullo Stretto di Messina, congiuntamente agli interventi programmati dal PNRR sulle reti di trasporto, permetterebbe di **ridurre i tempi di viaggio complessivi di oltre il 50% per gli spostamenti ferroviari e di circa il 70% per gli spostamenti stradali.**





IL PONTE OSTACOLERÀ IL TRANSITO DELLE GRANDI NAVI.

FALSO

Alla base del progetto del Ponte vi è l'obiettivo di **perseguire una effettiva continuità territoriale**, riducendo i disagi derivanti dalla condizione di insularità siciliana e favorendo l'economia locale e l'industria del turismo.

Per questi motivi, dopo l'attenta analisi anche di altre ipotesi di collegamento, si è ritenuto preferibile optare per la costruzione del Ponte sullo Stretto, il cui progetto prevede che nella parte centrale dell'opera (pari a circa 600m) si mantenga comunque **un franco di 65 metri**, in presenza delle massime condizioni di carico, e **di 70 metri**, in assenza di treni e mezzi pesanti.

La soluzione prescelta non ostacolerà, quindi, il transito delle grandi navi, ponendosi, peraltro, in linea di continuità con i parametri adottati in materia a livello internazionale.

Il franco progettato per il Ponte sullo Stretto di Messina segue le linee progettuali degli altri grandi ponti su stretti navigabili, che, anche in caso di vento forte, assicurano e garantiscono il transito di navi di elevate dimensioni.

Si pensi, a livello statistico, agli standard applicati per i principali ponti su stretti navigabili, quali il ponte di Normandia (52 metri), il ponte che attraversa il Canale di Panama (57,9 metri), il Golden Gate Bridge (67 metri).



LA DIMINUZIONE DEL TRAFFICO MARITTIMO RIDURRÀ L'INQUINAMENTO.

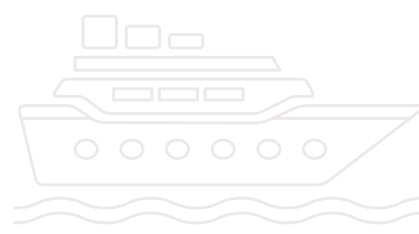
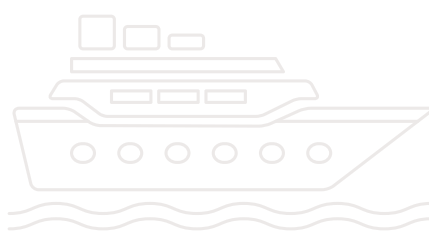
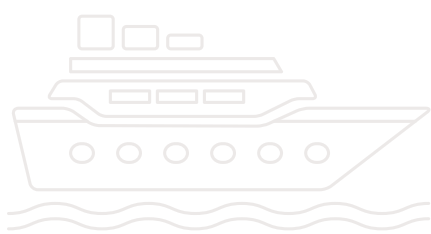
VERO

La drastica riduzione dell'inquinamento che deriverà dalla costruzione del Ponte costituisce uno degli aspetti più rilevanti del progetto dal punto di vista ambientale.

Il ruolo consultivo del Ministero dell'Ambiente per la valutazione dei rischi ecologici derivanti dalla costruzione dell'opera è stato determinante in ogni fase della progettazione. Sono stati condotti approfonditi studi che hanno analizzato l'impatto del Ponte in merito all'annosa questione dell'inquinamento dell'area dello Stretto di Messina.

Nella valutazione degli effetti ambientali derivanti dal progetto del Ponte ha un ruolo chiave **la lotta all'inquinamento prodotto dai traghetti**, talmente numerosi e frequenti da rendere l'area d'interesse una delle più inquinate del Mediterraneo. Allo stato attuale, sostituendo il traffico marittimo mediante traghetti con il transito di treni ad alta velocità e il gommato, si stima che annualmente le emissioni di anidride carbonica diminuirebbero, in media, del 94%, quelle di monossido di carbonio del 72%, quelle degli ossidi di azoto del 96%, quelle del materiale particolato dell'83%, quelle degli ossidi di zolfo del 99,9%, quelle degli idrocarburi totali dell'80%. Inoltre, la realizzazione del Ponte sullo Stretto produrrà un risparmio di oltre 140 mila tonnellate annue di emissioni della sola anidride carbonica.

Alle conseguenze dirette derivanti dalla realizzazione del Ponte si legano, poi, anche i benefici in termini di sicurezza che la riduzione del traffico marittimo dei traghetti determina nella navigazione dello Stretto: il progetto del Ponte **ridurrà infatti il pericolo di collisioni e disastri ambientali**.





IL PONTE NON APPORTERÀ MIGLIORAMENTI SOCIO-ECONOMICI AI TERRITORI INTERESSATI.

FALSO

La situazione di svantaggio sociale ed economico del Meridione richiede interventi di rafforzamento infrastrutturale finalizzati a ridurre il divario con il resto d'Italia e d'Europa.

La mancanza di un collegamento stabile penalizza la qualità dei servizi di trasporto, soprattutto quelli ferroviari (passeggeri e merci), che necessitano di lunghe manovre per la segmentazione dei treni e per le operazioni di carico e scarico.

La realizzazione del Ponte comporterà anche un ampio e articolato programma di **potenziamento e riqualificazione delle linee ferroviarie (per un totale di 39,3 km) e dei collegamenti stradali**. Il sistema di collegamento stabile si integra, inoltre, **nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti TEN-T**, aumentando l'utilità complessiva degli investimenti già fatti ed in corso di realizzazione sull'intero sistema di mobilità interessato.

Ciò potrebbe anche modificare nel tempo le scelte localizzative e di approdo di taluni traffici, producendo anche un incremento di domanda **per lo sviluppo socioeconomico dell'area dello Stretto e della Sicilia**.



IL PONTE DETURPA LA BELLEZZA DEL PAESAGGIO CHE LO OSPITA.

FALSO

La soluzione del Ponte a campata unica è stata prescelta anche in ragione del limitato impatto che la sua realizzazione comporta su fondali, flora e fauna marine.

In questo senso, il Ponte sullo Stretto rappresenta **un'infrastruttura sostenibile**, poiché funzionalmente **orientata a garantire l'erogazione di un servizio in armonia con ambiente e paesaggio**.

Il progetto intende **esaltare la bellezza naturale del paesaggio dello Stretto di Messina** attraverso un'opera infrastrutturale che, pensata inizialmente per soddisfare i bisogni delle comunità locali, diventerà il simbolo di un nuovo modo di rileggere, conoscere e vivere i luoghi al di qua e al di là del Ponte.

Alcune grandi opere infrastrutturali nel mondo hanno spesso contribuito alla **protezione e alla valorizzazione del paesaggio** in cui sono state realizzate.

Si pensi, ad esempio, al valore simbolico del Ponte di Normandia, che, nonostante le perplessità iniziali della popolazione locale dovute alla sua costruzione nell'area naturale protetta, è divenuto una delle principali attrazioni turistiche francesi, oppure al ruolo del Golden Gate Bridge, il ponte che attraversa la baia di San Francisco, integratosi nel panorama statunitense a tal punto da diventare quasi un'icona americana.





COSTA PIÙ NON FARLO CHE FARLO.

VERO

La mancata realizzazione del Ponte ha già comportato e potrebbe ulteriormente comportare il **pagamento di ingenti penali e indennizzi**, dovuti in esito ai contenziosi in essere fra lo Stato e gli aggiudicatari dei contratti di appalto caducati. L'esborso di risorse pubbliche a fronte di un'opera mai realizzata sarebbe dunque contrario ai principi di efficienza ed economicità dell'agire pubblico.

A tali costi, peraltro, dovrebbero comunque aggiungersi le spese già sostenute dalla Società concessionaria Stretto di Messina S.p.A., nonché gli oneri gravanti sull'economia nazionale per garantire la continuità territoriale con la Sicilia.

Le risorse statali, regionali ed europee garantiranno, invece, **la sostenibilità economica dell'intervento**, il cui costo complessivo includerà la sovrastruttura del ponte e le opere di collegamento stradale e ferroviario.

Il nuovo Piano economico-finanziario prevederà, infine, **l'ammortamento dell'investimento** anche grazie agli introiti derivanti dal pedaggio stradale e ferroviario e al risparmio degli oneri di traghettamento ferroviario.



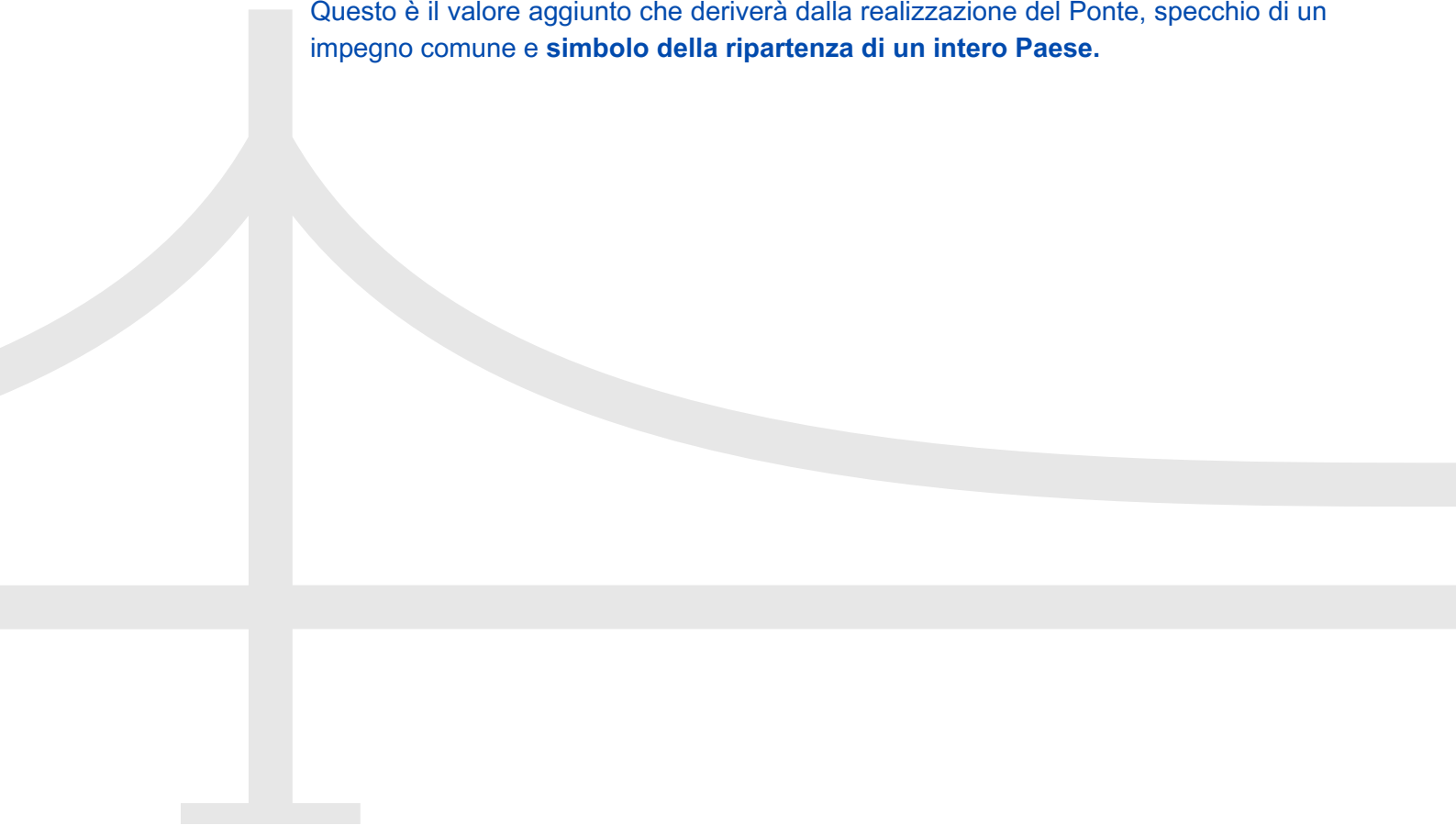
IL PONTE SULLO STRETTO SARÀ UN VALORE AGGIUNTO PER IL PAESE.

VERO

Il Ponte sullo Stretto, con la sua campata unica di **3330 metri**, rappresenta un *unicum* **nel panorama globale**, che si discosta per dimensioni da qualsiasi opera simile al mondo. Il progetto è il risultato di un lungo e complesso studio ingegneristico e architettonico, che ha portato allo sviluppo di un modello di impalcato aerodinamicamente stabile e funzionale a garantire il pieno collegamento fra l'isola e la terraferma.

Si tratta di un progetto ambizioso che rappresenterà **un motivo di orgoglio per l'ingegneria italiana** e per il rilancio del Paese nel campo delle nazioni tecnologicamente avanzate.

Questo è il valore aggiunto che deriverà dalla realizzazione del Ponte, specchio di un impegno comune e **simbolo della ripartenza di un intero Paese**.





IL PONTE SULLO STRETTO È UNA SFIDA EUROPEA.

VERO

Il Ponte sullo Stretto rappresenta un'opera strategica nell'ambito delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T). La sua realizzazione è funzionale al processo di integrazione europeo sotto il profilo della libera circolazione dei cittadini e della politica comune dei trasporti. Il completamento delle reti TEN-T costituisce un'azione chiave del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. L'obiettivo è quello di costruire una rete multimodale ed efficace a livello europeo per tutte le modalità di trasporto e per i collegamenti di ultimo miglio dei nodi della rete.

In tale contesto, è avvenuto il pieno riconoscimento del Ponte sullo Stretto di Messina, nella rete centrale e lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, quale **elemento di rilievo di completamento del Corridoio** in quanto collegamento fisso mancante.

L'opera non è quindi solo il **collegamento** tra due nodi nazionali, Messina e Reggio Calabria ma, **in una visione europea più ampia e strategica, tra il mare del Nord e il Mediterraneo.**

Il progetto avrà, pertanto, un impatto significativo sul processo di integrazione europeo, contribuendo a garantire, nell'ambito del mercato unico, la libera circolazione di merci e persone, la crescita economica, l'occupazione e la competitività.

Riveste, inoltre, una particolare rilevanza dal punto di vista della politica di coesione, in quanto funzionale a **“ridurre il divario fra le diverse regioni e il ritardo delle regioni meno favorite”**.

Per queste ragioni, la Commissione europea ha manifestato forte interesse e massima disponibilità a collaborare con l'Italia su questo progetto. Una parte dei costi dell'opera, peraltro, sarà coperta da finanziamenti europei. E' prevista la partecipazione al Programma *Connecting Europe Facility* volto a potenziare reti e infrastrutture per una mobilità intelligente e sostenibile.

Allo stesso tempo, è pervenuta la disponibilità di investitori istituzionali come la **Banca europea degli investimenti**, che ha già contribuito a realizzare opere di notoria fama e utilità come il Mose di Venezia, a valutare il ruolo di partner finanziario del progetto.

Il Ponte sullo Stretto segna quindi un momento storico per il futuro economico e sociale della Sicilia e dell'Italia intera nel panorama europeo.