

Urbanistica

Ponte di Messina, il governo aggiorna il costo: servono 15 miliardi

di Mauro Salerno

14 Aprile 2023

Il valore del progetto rivisto all'interno dell'allegato Infrastrutture al Def: l'opera costa 13,5 miliardi, per i lavori complementari servono almeno altri 1,1 miliardi

Cominciano finalmente stime più accurate sul costo del Ponte di Messina. Le ultime cifre ufficiali risalgono al progetto approvato nel 2011 con un costo stimato di 8,5 miliardi (già più che raddoppiato rispetto alla gara del 2004 aggiudicata al consorzio Eurolink guidato da Webuild per 3,9 miliardi), mentre nelle ultime settimane, con il progetto risvegliato dal decreto legge approvato a fine marzo, si erano ipotizzati costi intorno ai dieci miliardi ([qui tutta la storia del progetto dal 1968 a oggi](#)).

Ora un primo punto fermo arriva dall'Allegato infrastrutture al Def, appena varato dal governo. Nel capitolo dedicato al Ponte di Messina viene finalmente dato conto del lavoro di aggiornamento dei costi effettuato sull'opera e si scopre che il Ponte in sé costerà almeno 13,5 miliardi, mentre per realizzare le opere complementari al collegamento ferroviario «lato Sicilia e lato Calabria, che dovranno essere oggetto del contratto di programma con Rfi» serviranno almeno altri 1,1 miliardi.

Ancora da stimare, invece, il costo delle opere «di ottimizzazione e complementari alle connessioni stradali», che considerate «di minor impatto economico, verranno meglio definite e dettagliate nell'ambito dei prossimi contratti di programma con Anas».

L'allegato al Def fa chiarezza anche su un altro punto decisivo: gli eventuali finanziamenti disponibili per realizzare il ponte. «Ad oggi - si legge nel documento - non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente; pertanto, queste dovranno essere individuate in sede di definizione del disegno di legge di bilancio». Somme tutte da trovare con la prossima Finanziaria, mettendo gli occhi anche sui fondi europei per lo Sviluppo e la coesione di Sicilia e Calabria e puntando anche sul coinvolgimento di «finanziatori istituzionali quali la Banca europea degli investimenti e Cassa depositi e prestiti».

Nessuna novità sul progetto che resta quello già immaginato, anche se da aggiornare alle norme tecniche intervenute nel frattempo. «L'attraversamento stabile sullo stretto di Messina è stato progettato secondo lo schema del ponte sospeso. Il progetto tecnico attualmente disponibile consiste in circa 8.000 elaborati progettuali e prevede una lunghezza della campata centrale di 3.300 metri, a fronte di 3.666 metri di lunghezza complessiva comprensiva delle campate laterali, 60,4 metri

larghezza dell'impalcato, 399 metri di altezza delle torri, 2 coppie di cavi per il sistema di sospensione, 5.320 metri di lunghezza complessiva dei cavi, 1,26 metri come diametro dei cavi di sospensione, 44.323 fili d'acciaio per ogni cavo di sospensione, 65 metri di altezza di canale navigabile centrale per il transito di grandi navi, con volume dei blocchi d'ancoraggio pari a 533.000 metri-cubi», si legge sempre nel documento.

L'opera è costituita da 6 corsie stradali, 3 per ciascun senso di marcia (veloce, normale, emergenza) e 2 binari ferroviari, per una capacità dell'infrastruttura pari a 6.000 veicoli/ora e 200 treni/giorno. «Il ponte - si legge ancora - è stato progettato con una resistenza al sisma pari a 7,1 magnitudo della scala Richter, con un impalcato aerodinamico di "terza generazione" stabile fino a velocità del vento di 270 km/h. Nel progetto definitivo erano previste, inoltre, diverse opere di collegamento del ponte con la viabilità esistente, con la realizzazione di 20,3 km di collegamenti stradali e 20,2 km di collegamenti ferroviari».

Il Sole 24 ORE aderisce a  The Trust Project

P.I. 00777910159 | © Copyright Il Sole 24 Ore Tutti i diritti riservati

ISSN 2724-203X - Norme & Tributi plus Enti Locali & Edilizia [<https://ntplusentilocaliedilizia.ilsole24ore.com>]

Il Sole
24 ORE