



GAZZETTA DEL SUD - MESSINA

Data: 11.02.2023 Pag.: 20
 Size: 936 cm2 AVE: € 54288.00
 Tiratura:
 Diffusione: 6842
 Lettori:

Lo studio di Webuild consegnato al Governo Ci sono tutti i passaggi chiave, le cifre, le stime sui posti di lavoro. E si fa chiarezza sulla questione dell'impatto dell'opera su un'area sismica

Il Report definitivo sul Ponte

Lucio D'Amico

risultati di tutte le indagini condotte negli anni «hanno confermato che i movimenti tettonici dell'area dello Stretto non sono in grado di indurre spostamenti superiori a qualche centimetro al di sotto delle opere relative alle torri su entrambe le sponde, confermando il rispetto di tutti i criteri antisismici dell'opera». A fugare i dubbi sulla realizzabilità di un'opera come il Ponte sullo Stretto in un'area a forte rischio sismico, dubbi sollevati negli ultimi giorni a seguito della catastrofe in Turchia e Siria, è il Report, stilato dalle imprese del Gruppo Webuild e consegnato al Governo. È sulla base di questo documento che il ministro Matteo Salvini ha preso le mosse nel momento in cui si è deciso di riavviare le procedure relative al collegamento stabile tra Calabria e Sicilia. In quel documento, vengono indicati i «passaggi chiave necessari» per far ripartire «un'infrastruttura strategica per l'Italia».

I passaggi chiave

In primo luogo «sarebbe necessario revocare la liquidazione della società Stretto di Messina» (e il Governo lo ha fatto) e aggiornare il contratto con il Contraente generale, approvare il progetto definitivo, quindi il progetto esecutivo, per poi passare all'inizio del cantiere. In sostanza, in poco più di 200 giorni potrebbe essere riapprovato il progetto esecutivo dando inizio al cantiere, il cui setup iniziale con le 20mila assunzioni si potrebbe concludere entro l'anno. Solo in questa fase il valore della produzione del cantiere raggiungerebbe i 380 milioni di euro. Una volta a regime il cantiere darebbe lavoro a 118mila persone, assicurando un aumento del tasso di occupazione nazionale dello 0,5%».

Sfida ingegneristica mondiale

«Il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina rappresenta un'eccellenza ingegneristica a livello internazionale. È opportuno ricordare che l'ideazione, gli studi numerico-sperimentali che hanno dimostrato la fattibilità dell'opera, la redazione del progetto di massima, del progetto preliminare e del progetto definitivo sono il frutto di attività svolte da ingegneri e tecnici italiani che, nell'arco di circa 40 anni, alla luce del progredire delle conoscenze, hanno saputo concepire e configurare una soluzione di Ponte sospeso di nuova generazione, del tutto originale, che permette di superare i 3.000 metri di luce. Il



GAZZETTA DEL SUD - MESSINA

Data: 11.02.2023 Pag.: 20
Size: 936 cm2 AVE: € 54288.00
Tiratura:
Diffusione: 6842
Lettori:

progetto preliminare costituisce un prototipo che ormai, in sede internazionale, viene riconosciuto come “sobirione A/lessi/2d” e che ha orientato la concezione dei ponti sospesi di grande luce programmati in altri Paesi del mondo».

Un percorso lungo 50 anni

Due passaggi presso l'Unione Europea, due atti di intesa Stato-Regione che inseriscono questo progetto nei Piani regolatori generali del territorio e suggellano la condivisione e l'approvazione delle due Regioni, Sicilia e Calabria, diverse intese generali, una gara internazionale, un progetto definitivo approvato, una serie di accertamenti e indagini specifiche, studi di fattibilità tecnico-scientifici. «Le migliori competenze tecniche che il Paese esprime ma anche esperti di chiara fama internazionale impegnati nello studio, nella progettazione, nella revisione e controllo del progetto, assieme a centinaia di milioni di euro di risorse pubbliche investite nelle fasi preliminari di studi ed analisi del progetto, che hanno reso l'area tra Messina e Reggio Calabria lo specchio di mare più studiato del Mediterraneo. Questo – si legge nel Report – è il Ponte sullo Stretto di Messina. Decenni di attività propedeutiche nel corso dei quali, alle spalle dei dibattiti politici, centinaia di ingegneri, tecnici, professori universitari, ricercatori hanno lavorato per mettere a punto il miglior progetto possibile, in grado di mettere insieme sicurezza, efficienza, minor impatto».

Tutta la storia del progetto

Viene ripercorso il cammino dal 1969, cioè dal primo concorso internazionale di idee a tutti gli

adempimenti compiuti dalla società Stretto di Messina, ai pareri favorevoli di Rfi e Anas, all'approvazione del progetto di massima da parte del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, fino alla una gara internazionale del 2005, quando la società Stretto di Messina affida la costruzione dell'opera al Consorzio Eurolink, di cui oggi è leader il Gruppo Webuild. Le attività di progettazione vengono affidate a Cowi A/S (Danimarca), progettista del più grande Ponte sospeso europeo (Storebaelt) e Sund&Baelt (Danimarca), concessionaria dello stesso Ponte. Il processo di verifica della progettazione viene affidato ad alcuni dei soggetti più autorevoli nel panorama ingegneristico mondiale. Alla Pmc-Parsons Corporation viene richiesta una attività specifica per l'opera di attraversamento detta “independent check” che prevede l'esecuzione di un completo ed approfondito controllo del progetto definitivo, attestandone la correttezza ed idoneità. L'esito positivo di tutte le indagini e i controlli porta all'approvazione del progetto definitivo il 29 luglio del 2011, ribadita con atto formale di validazione il 20 novembre dello stesso anno.

Lo stop e quel che resta da fare

Il lunghissimo iter di approvazione del progetto definitivo si interrompe nel 2012 con la delibera del Cipe numero 6 che sancisce la riduzione totale del contributo assegnato e la non priorità dell'intervento, sottraendo quindi quelle risorse che lo Stato aveva stanziato per il Sud fin dagli anni '70. «Ma quel progetto rappresenta tutt'oggi la frontiera ingegneristica in tema di grandi ponti sospesi. In quel momento la maggior parte degli step approvativi era stato superato. Tra questi, due conferenze dei servizi istruttorie, nel cui ambito si è acquisita l'autorizzazione paesaggistica e la verifica dell'interesse archeologico. Rimangono da definire le misure compensative sull'avifauna migratoria perfezionando così la compatibilità ambientale sull'opera, comunque già acquisita nel 2003».

Le alternative già escluse

Gli studi di fattibilità condotti portano ad escludere soluzioni alternative al Ponte. Il Report lo dice con chiarezza: «Le soluzioni in subalveo e posate sul fondale sono scartate in quanto richiederebbero gallerie lunghe oltre 50 km, con scavi sottoposti a pressioni (terreno+colonna d'acqua) non compatibili tecnologicamente con alcuna attrezzatura esistente o realizzabile. L'ipotesi alternativa del Ponte a più campate, studiata con attenzione fino ai primi anni '90, viene via via accantonata in favore della soluzione di scavalco a campata unica a seguito di una serie di considerazioni sulla dimensione (e massa sismica) delle pile da realizzare a mare su fondali mai raggiunti da nessuna opera (fondali da 140-150 metri contro i 60 m al massimo raggiunti fino ad

oggi nel ponte Rio Antirion) in condizioni meteomarine e soprattutto geologiche-geotecniche proibitive (come anche testimoniato dalla campagna geognostica realizzata nel 1990 sui fondali profondi in mezzo al canale e dalle conclusioni a cui sono giunti gli esperti nazionali ed internazionali coinvolti sul tema). Soluzioni alternative rispetto a quella del Ponte a campata unica collocato nel punto di minima distanza tra le coste, sono pertanto state scartate a valle di un processo lungo e scrupoloso di analisi e pertanto nessuna soluzione alternativa alla presente può dirsi ad oggi fattibile».

L'area più studiata del Mediterraneo

Duecento sondaggi per oltre 11 km di perforazioni. Queste le attività condotte dalla società Stretto di Messina Spa e da Eurolink, in collaborazione con l'Università degli studi di Catania, “La Sapienza” di Roma, i laboratori Ismgeo di Bergamo e la “Federico II” di Napoli. La riapertura del dibattito sulla costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina non può prescindere dal punto di arrivo raggiunto dopo anni di lavoro sul progetto definitivo, in

Data: 11.02.2023 Pag.: 20
Size: 936 cm2 AVE: € 54288.00
Tiratura:
Diffusione: 6842
Lettori:



quanto il progetto preliminare completo di Valutazione di impatto ambientale era stato già autorizzato dal Cipe nel 2003... Oggi, proprio grazie a quegli studi, il livello di conoscenza della geologia e della geotecnica dell'area intorno all'opera può essere considerato superiore a qualunque altra zona del Mediterraneo».

Il progetto di sistema

Ecco le cifre aggiornate: 7,1 miliardi il costo complessivo del progetto, di cui 2,9 miliardi per il Ponte. Rispetto al costo previsto di 7,1 miliardi di euro per la realizzazione dell'intera opera, la parte da destinare al Ponte è di 2,9 miliardi. Il resto dovrà essere investito per modernizzare la viabilità tanto in Sicilia quanto in Calabria attraverso la costruzione di una serie di strade e linee metropolitane che contribuiranno allo sviluppo delle due regioni. I 7,1 miliardi di euro sono la somma di: 2,9 miliardi per la costruzione del Ponte, 3,3 miliardi per le opere in Calabria e Sicilia; 0,9 miliardi per le attività propedeutiche. In tutto sono previsti 40 chilometri di collegamenti, stradali e ferroviari, su entrambi i versanti, la maggior parte dei quali correranno sottoterra per non impattare sulla superficie.

Le opere per Sicilia e Calabria

Nei territori coinvolti dalle opere del progetto e dai cantieri sono previsti: la realizzazione di circa 12 km di rete autostradale, con tre nuovi caselli nella città di Messina, che permetteranno una migliore penetrazione nel territorio messinese fino a Ganzirri in prossimità del Capo Peloro; la realizzazione di 15 km di ferrovia a doppio binario che con 3 stazioni cittadine garantirà anche un

servizio metropolitano per la città di Messina, decongestionando il traffico automobilistico; la realizzazione del Centro direzionale in Calabria, progettato dall'archistar Libeskind; l'inserimento di diversi interventi per mitigare il rischio da dissesto idrogeologico nel territorio, con il ripristino della funzionalità di torrenti e fiumare, espressamente richiesto dalle Regioni; il ripascimento di oltre 10 km di costa in erosione nel territorio messinese; la riqualifica di ex cave abbandonate; numerosi interventi di riqualificazione paesaggistica, grazie al sistema delle compensazioni ambientali e paesaggistiche».

I posti di lavoro

«I benefici occupazionali del Ponte sullo Stretto di Messina potranno essere raccolti ben prima che le automobili e i treni attraversino la sua campata più lunga del mondo». Secondo il Report di Webuild, rilanciando il progetto già approvato dal Cipe nel 2003, «i tempi di apertura dei cantieri e di realizzazione sarebbero ridotti al minimo. Basterebbero 7 mesi per mettere in moto la macchina e assumere decine di migliaia di persone. Poco più di 200 giorni per dare avvio a uno dei più grandi progetti infrastrutturali al mondo».

I risultati di tutte le indagini condotte negli anni hanno confermato il rispetto di tutti i criteri antisismici dell'opera

Soluzioni alternative rispetto a quella del Ponte a campata unica sono state scartate a valle di un processo lunghissimo e scrupoloso di analisi. Il livello di conoscenza della geologia e della geotecnica dell'area è superiore a qualunque altra zona del Mediterraneo. In poco più di 200 giorni potrebbe essere riapprovato il progetto esecutivo dando inizio al cantiere, con 20mila assunzioni entro l'anno



GAZZETTA DEL SUD - MESSINA

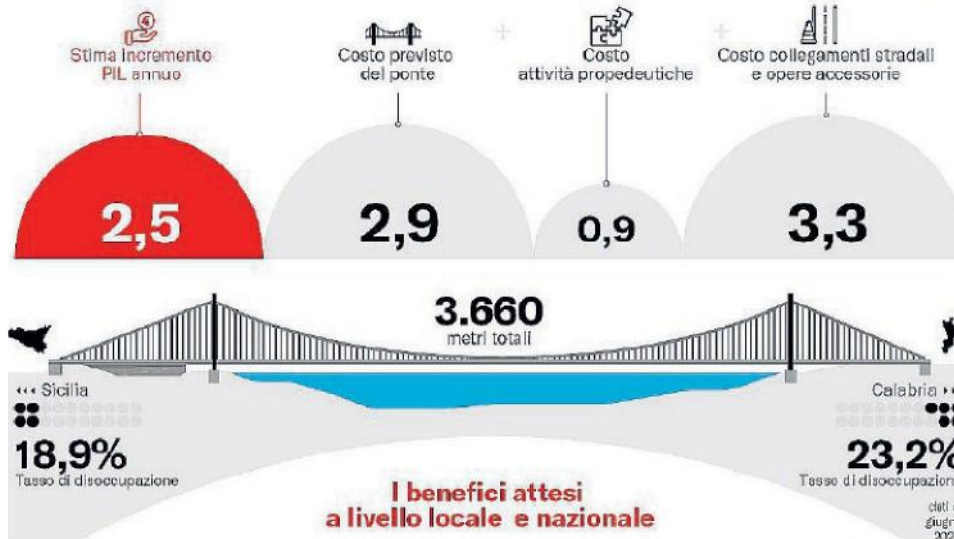
Data: 11.02.2023 Pag.: 20
 Size: 936 cm2 AVE: € 54288.00
 Tiratura:
 Diffusione: 6842
 Lettori:

IL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

Una straordinaria opportunità di sviluppo per il Paese



miliardi di euro



Il Report del 2021 Le imprese del Consorzio Eurolink, che fanno capo alla grande holding del Gruppo Webuild, hanno aggiornato il rapporto stilato due anni fa e lo hanno consegnato al ministro dei Trasporti Matteo Salvini e alla premier Meloni

