

CALABRIA
QUADERNI • LIVE

L'IMPORTANZA DELLE INFRASTRUTTURE NEL TERRITORIO
OLTRE IL PONTE

a cura di **SANTO STRATI**



Ritorno sul Ponte sullo Stretto, un sogno che diventa realtà, e mi compiaccio, da Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, di farlo per un qualificato pubblico calabrese. Il motivo è chiaro. Qualcuno mi accusa di essere antimeridionale. Ma, lo dico forte e chiaro: sono orgogliosamente lombardo di nascita e formazione, ma amo il Sud e tutta l'Italia. Quanto alla Calabria, gli impegni legati al Ponte mi hanno consentito di rendermi conto della sua infinita varietà e diversità. Mentirei se dicesse che la conoscevo bene (così come temo che molti dei miei colleghi e amici settentrionali ne abbiano contezza quasi solo per i Bronzi di Riace o, durante la pausa estiva, per i chilometri di

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE

Matteo Salvini Da un grande progetto ne nascono mille altri

Gli impegni legati al Ponte mi hanno fatto amare il Sud rendendomi conto dell'infinita varietà e diversità della Calabria

coste magnifiche). Ma non scherziamo. La Calabria è tanto altro. È storia, cultura, tradizione, paesaggi diversi e, grazie a Dio, non sono il solo a ritenere che tutta l'economia della regione (una delle più belle d'Italia) si gioverà grandemente dei lavori del Ponte (e sto parlando di un ponte moderno, con tecnologie green). Se non fosse così, non varrebbe neanche la pena di stare a parlarne. Perché su un punto vorrei essere chiaro: con la sua struttura a campata unica di tre chilometri e trecento metri, il Ponte sullo Stretto non nasce e muore nel suo significato più immediato e strumentale di unire due regioni, e un'isola al resto del Paese. Esiste anche e soprattutto per far crescere tutto il resto, come un'enorme opportunità da cui ne discenderanno infinite altre. Le migliaia di

posti di lavoro ne saranno il primo frutto. Non si tratta di un'occasione straordinaria, ma di un'occasione eccezionalmente straordinaria. È un progetto centrifugo. Un'idea da cui ne germinano altre. Intanto, è

dal Mezzogiorno. E sto parlando di risorse locali e non forestiere, che finalmente potrebbero emergere e a cui offrire un futuro e un riscatto sociale. Stando al progetto, il ponte è un capolavoro di inge-

dedicata a fare la conta dei pari favorevoli o contrari al ponte. Ponte sì, ponte no. Ne verrebbe fuori uno spaccato interessante e istruttivo di come - e ce ne stiamo accorgendo tutti i giorni, anche se



ovvio: una decisa razionalizzazione dei trasporti e delle connessioni. Ma "miglioramento" mi pare il termine più consono. Oggi, dalla Calabria, se voglio andare ad abbracciare un amico o un parente a Messina (e viceversa) posso unicamente affidarmi ai traghetti che sono inevitabilmente lenti, costano, inquinano e, magari, per il maltempo, saltano o arrivano in ritardo. Mettici anche che eviterei le file e vedrei, finalmente, la Sicilia annessa a una rete ferroviaria ad alta velocità.

Il tratto di mare tra Messina e Villa San Giovanni non è soltanto un mero dato fisico. È per tanti versi una frattura tra isola e continente. E, mi si lasci dire, tra isola e Europa. Il tasso di occupazione creato dal progetto potrebbe, non dico risolvere, ma certo attutire la questione dell'emigrazione giovanile

gneria di tale ambiziosità da far fare finalmente il salto di livello al Paese in termini di infrastrutture innovative. C'è bisogno di spiegare come l'Italia si offrirebbe agli occhi dell'Europa o del mondo?

Mi piace immaginare che un giorno uno studente universitario di buona volontà e sufficientemente armato di ironia decidesse di impegnarsi in una tesi di laurea

il nostro governo continua a navigare a barra dritta - ci siano quelli che ostinatamente e testardamente provano a segare l'albero su cui siamo seduti. E mi viene sempre in mente una frase che lessi una volta in un libro di uno scrittore americano, Michael Crichton: «Evitare accuratamente che i fatti possano risultare d'intralcio ai propri pregiudizi». ♦

Il Ponte: un'Opera di alta tecnologia strategica per il Paese e per l'Europa



- Lunghezza complessiva: **3.666 metri**
- Cavi di sospensione: 4 di diametro di **1,26 metri**
- Larghezza dell'impalcato: **60,4 metri**
- 3 corsie stradali per senso di marcia
- 2 corsie di servizio
- 2 binari ferroviari
- Capacità stradale massima: **6.000 veicoli/ora**
- Capacità ferroviaria massima: **200 treni/giorno**

Non è solo il Ponte. Il progetto della più grande opera mai immaginata dall'uomo, è in realtà un grande disegno frutto di una visione che rivoluzionerà non soltanto l'area dello Stretto, bensì tutto il Mediterraneo. E accanto al Ponte andranno immaginate (e realizzate) una complessa serie di infrastrutture che miglioreranno la qualità della vita degli isolani e dei calabresi trasformando, in meglio, il loro territorio.

Non è un sogno, è una realtà che ha superato, diciamo la verità, più pregiudizi che ostacoli, più preconcetti che reali difficoltà oggettive: una sparuta parte di cittadini ha espresso contrarietà al Ponte, costituendo risibili comitati No-Ponte e sostenendo altrettanto modeste manifestazioni di dissenso, basate, però, più su posizioni ideologiche che su dati scientifici inoppugnabili.



Oltre il Ponte Il tuffo nel mito tra il presente e il futuro

SANTO STRATI

È stata permessa – bisogna dirlo – una narrazione negativa sull'idea del Ponte, quasi che lasciar sfogare i quattro gatti No-Ponte servisse a esorcizzare una sorta di "maledizione" che nel corso degli anni ha fatto nascrere speranze e coltivato illusioni, spegnendo di volta in volta entusiasmi e prospettive. Stavolta è diverso, il Ponte è stato approvato con una legge dello Stato, votata democraticamente dal Parlamento, validata dal Comitato Interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (Cipess). E tutti aspettano di veder ergere i primi cantieri, quelli che dovranno occuparsi dei lavori preparatori, delle opere complementari e di quelle compensative.

E proprio di queste vogliamo parlare in queste pagine: dell'importanza che hanno per il territorio tutte le infrastrutture che dovranno realizzarsi, in attesa della costruzione del Ponte. Un'Opera che già tutto il mondo ci invidia e che mostrerà, con orgoglio, la capaci-

tà, la competenza e il genio italico, peraltro già universalmente riconosciuti.

Le infrastrutture di complemento permetteranno un utilizzo del Ponte che risponda adeguatamente alle esigenze della popolazione residente e, allo stesso tempo, offriranno attraverso soluzioni innovative e tecnologicamente all'avanguardia di accogliere milioni di turisti che vorranno vedere l'Opera e resteranno affascinati, oltre che dal Ponte, dal magnifico scenario incomparabile dello Stretto. Dove il mito è diventato stori, quella storia che ci offre una visione universale di passato, presente e futuro e che da sempre accompagna l'uomo.

Oltre il Ponte, dunque, c'è una grandissima prospettiva di sviluppo del territorio, una crescita costante di opportunità di impiego, un'altra meravigliosa perla del già ricchissimo patrimonio calabrese e siciliano. Per questo motivo, è inspiegabile

appartiene allo Stretto, ma in realtà è e sarà proprietà indiscussa di tutto il pianeta.

Avremo, certamente, ancora mugugni, tiepide manifestazioni di dissenso (sempre per rispondere a un'ideologia di comodo poco giustificabile) ma a contrastare tutto ciò ci saranno le opere, le strutture e le infrastrutture intorno al Ponte, opera dell'ingegno italico e del lavoro di migliaia di operai specializzati. Questo del lavoro che il Ponte porterà è uno degli aspetti sempre assente nel mondo dei no-Ponte: come se quest'Opera venisse su da sola, per intercessione divina, e non con il sudore di carpentieri, elettricisti, muratori, saldatori etc, guidati da progettisti, ingegneri, architetti, geometri, tecnici, etc, di cui si avverte nell'aria, il grande entusiasmo che accompagnerà un grandissimo impegno che ha per fine il bene della collettività.



l'irragionevole contrasto già alla sola idea del Ponte, figuriamoci, quando si cominceranno a vedere sorgere i pilastri delle due gigantesche torri (alte 399 metri) e il successivo, quanto mai suggestivo, lavoro di posa dei cavi per il ponte strallato più grande del mondo. Sarà uno spettacolo ed è facile prevedere un primo turismo di curiosi in cerca di candido protagonismo da selfie che arriveranno da ogni parte della terra a vedere come si lavora per il Ponte dello Stretto. Il "dello" è voluto al posto del tradizionale "sullo Stretto" giacchè quest'opera

Quando, negli anni '60, presentarono il progetto dell'Autostrada del Sole, non mancarono le voci di dissenso disperato e la litania costante del "ma a chi servirà?". Oggi provate a immaginare cosa sarebbe il nostro Paese senza l'Autosole. C'è voluta fatica, determinazione e testardaggine, oltre alla competenza dei suoi progettisti, per portare a termine il progetto che ci consente, di andare senza interruzioni da Helsinki a Palermo.

Ecco, il Ponte sta subendo le stesse ignominiose ingiurie di allora, insulti per chi è favorevole alla sua

realizzazione e nefaste previsioni di scia-gura già delineate prim'ancora che sia posata la prima pietra. Lasciamo a casa le Cassandre, che evidentemente non amano il progresso e odiano l'innovazione e le moderne tecnologie, a seminare fumo che il vento dello Stretto, per fortuna, si porta via senza lasciare traccia.

Guardiamo al futuro osservando il presente, senza dimenticare il passato. La storia ci appartiene, ma è soprattutto il fondamentale strumento di vita delle generazioni future.

Il Ponte è il futuro e il suo presente è tutto ciò che è e sarà oltre il Ponte: una prospettiva di benessere, sviluppo e lavoro. Tutto quello che i giovani meridionali, non solo della Calabria e della Sicilia, non chiedono ma giustamente pretendono per edificare il proprio futuro e quello dei figli che verranno e dei figli dei figli, cui bisogna lasciare non un'eredità di rimpianti e mancate risposte alle troppe promesse, bensì la concretezza del presente e lo sguardo rivolto a quello che verrà. Oltre il Ponte. ♦



3300
399
72
4

I numeri del Ponte

3.300 Il Ponte con la sua luce centrale di 3.300 metri sarà il ponte sospeso più lungo al mondo

399 Due torri alte 399 metri posizionate sulla costa calabrese e su quella siciliana

72 Il Ponte sarà alto 72 metri per consentire il passaggio delle navi

4 Due coppie di cavi del diametro di 1,26 metri, ciascuno formato da 44.323 fili d'acciaio

L'Amministratore Delegato della società Stretto di Messina, Pietro Ciucci, già Presidente e Direttore Generale dell'ANAS, non nasconde la soddisfazione e l'orgoglio dopo il via libera del Governo alla realizzazione del Ponte: «Un'opera realizzabile da 20 anni, la cui fattibilità tecnica del progetto non è mai stata messa in discussione ed è comprovata da anni di ricerche e prove con il coinvolgimento di primari istituti scientifici e dei massimi esperti che hanno realizzato i maggiori ponti sospesi in tutto il mondo».

- Dottor Ciucci con l'approvazione del CIPESS del progetto definitivo del Ponte sullo Stretto siamo all'attesa svolta realizzativa?

«È senz'altro un risultato importante e storico per il progetto del Ponte ottenuto in poco più di due anni dal riavvio grazie all'impegno della Stretto di Messina, dei suoi contraenti e, soprattutto, dell'intero Governo e in particolare del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, nel sostenere una grande opera infrastrutturale per il Mezzogiorno, per l'Italia e l'Europa».



E adesso si parte con le opere anticipate e la viabilità

L'Amministratore Delegato della società Stretto di Messina, Pietro Ciucci, spiega come e quando si svolgeranno i lavori preparatori per la realizzazione del Ponte

- Cosa succede adesso?

«Con la pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*, che potrebbe avvenire all'inizio del mese di ottobre, dopo la registrazione della Corte dei conti, la delibera del CIPESS sarà efficace e il progetto del Ponte entrerà nella fase realizzativa. Sarà immediatamente avviato il Programma delle Opere anticipate e la progettazione esecutiva per fasi costruttive».

- Quali sono le Opere anticipate?

«I primi lavori riguarderanno la viabilità e le opere che permetteranno di minimizzare, fin dall'inizio delle attività, ogni impatto dei cantieri sul territorio che sarà preparato ad ospitare i cantieri del ponte grazie all'esecuzione delle prestazioni anticipate che, come previsto dal DL 35/2023, comprendono in via principale le operazioni propedeutiche alla cantierizzazione, la risoluzione delle interferenze, la bonifica degli ordigni bellici, le indagini archeologiche, geognostiche e geotecniche, la predisposizione dei campi base».

- E gli espropri?

«Con l'efficacia della delibera di approvazione del CIPESS ci sarà la dichiarazione di pubblica utilità

dell'Opera che consentirà di avviare gli espropri. Si partirà con gradualità in relazione alle attività di cantiere, secondo il piano largamente pubblicizzato nei mesi scorsi e sempre con la massima attenzione nei confronti degli espropriandi che potranno anche contare su una serie di iniziative volte a favorire l'adesione volontaria».

- *Tutto pronto quindi e sul fronte dei contratti con i costruttori?*

«Abbiamo completato e rinnovato l'articolato sistema definito dalla Stretto di Messina per la realizzazione del ponte. Nei primi giorni di agosto sono stati firmati i quattro atti aggiuntivi ai contratti rispettivamente con il Contraente generale Eurolink, guidato dal Gruppo Webuild, con la Parsons Transportation Group per le attività di Project Management Consulting, con Edison Next Environment per le attività di monitoraggio ambientale, con Marsh per il servizio di consulenza e brokeraggio per le coperture assicurative relative alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina. I quattro contratti riprenderanno i loro pieni effetti con l'efficacia della delibera CIPESS e la rinuncia definitiva a tutti i contenziosi in essere. Abbiamo inoltre sottoscritto l'atto aggiuntivo alla convenzione di concessione con il concedente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il Piano Economico Finanziario allegato».

- *Come funziona la progettazione esecutiva per fasi?*

«La Progettazione esecutiva per fasi costruttive è in linea con le *best practice* internazionali e ha l'obiettivo di ottimizzare la costruzione dell'opera, contenendo tempi e costi. Il Ponte è un insieme di opere: le opere anticipate, le opere di accompagnamento ambientale, i raccordi a terra, oltre 40 km di strade e ferrovie, l'opera di attraversamento. Con l'efficacia della delibera CIPESS partiremo con la progettazione esecutiva in parallelo per tutte le fasi, in particolare: Fase 1 per i Collegamenti stradali e ferroviari. Avvio lavori previsto maggio 2026; Fase 2 per Gallerie, svincoli e le tre nuove stazioni ferroviarie. Avvio lavori previsto settembre 2026; Fase 3 per l'Opera di Attraversamento: Torri, blocchi ancoraggio, sistema di sospensione, impalcato sospeso, Centro direzionale. Avvio lavori previsto marzo 2027. Il completamento lavori è previsto per il 2032».

- *Quanto costano il ponte e i suoi raccordi?*

Il valore aggiornato dell'investimento, a valle della suddetta definizione degli atti aggiuntivi con tutti i diversi affidatari, resta confermato a 13,5 miliardi di euro, interamente coperti dalle risorse stanziate dalla Legge di Bilancio 2024 e dall'aumento di capitale della Stretto di Messina pari a 370 milioni sotto-

scritto nel 2023 dal Ministero dell'economia e delle finanze. Il Piano Economico Finanziario conferma la sostenibilità economico-finanziaria dell'iniziativa. L'intero investimento, al netto dei contributi pubblici previsti, sarà ammortizzato entro la scadenza della concessione (2062). Il capitale sociale viene rimborsato integralmente, con un rendimento in linea con il costo della provvista pubblica».

- *I pedaggi di attraversamento del Ponte hanno un ruolo importante per l'equilibrio del Piano economico finanziario?*

«Per quanto riguarda i pedaggiamenti per il traffico veicolare, sono state previste tariffe che garantiscono nel periodo di esercizio dell'Opera l'equilibrio economico-finanziario della concessione e la copertura integrale dei costi operativi e della manutenzione ordinaria e straordinaria, promuovendo al contempo la continuità territoriale tra Sicilia e Calabria con costi sensibilmente inferiori alle attuali tariffe di attraversamento».

- *Se ci fosse già il Ponte quanto costerebbe attraversarlo oggi?*

«Il pedaggio previsto nel Piano economico finanziario per le autovetture sarà compreso tra circa 4 e 7 euro per tratta, con il valore più favorevole andata e ritorno in giornata. Una tariffa più bassa è ovviamente più attrattiva per gli utenti, incrementa la domanda e, a parità di altre condizioni, genera benefici economici e sociali ancora maggiori rispetto a quelli stimati nell'analisi prudenziale.»

- *Il Ministero dell'Ambiente ha dato parere favorevole al Ponte. Cos'altro prevedete per tutelare l'ambiente durante i lavori?*

«L'ambiente è considerato un elemento cardine nel processo progettuale, per il quale la Società ha scelto di investire molto in termini organizzativi, umani e finanziari. E' stato infatti sviluppato un Piano di Monitoraggio Ambientale, quale componente tecnica essenziale che accompagna l'intero ciclo di vita del progetto. Il Piano monitora l'evoluzione delle condizioni ambientali e territoriali nelle diverse fasi del progetto, al fine di rilevare tempestivamente eventuali criticità, verificare l'efficacia delle azioni previste e fornire una base informativa solida per l'adozione di eventuali misure correttive.

Si articola in tre fasi operative: *Ante operam*, che documenta lo stato iniziale dell'ambiente prima dell'avvio dei lavori, fornendo un quadro di riferimento completo e dettagliato; In corso d'opera, durante la quale vengono monitorati gli effetti temporanei legati alle attività di cantiere, con l'obiettivo di gestire eventuali impatti in tempo reale; *Post operam*, in cui si osservano gli effetti dell'opera a regime, valutando

la compatibilità e la stabilizzazione delle nuove condizioni ambientali».

- Quali aree saranno oggetto del monitoraggio ambientale?

«Abbiamo due ambiti territoriali di monitoraggio: le Aree di cantiere ovvero le zone immediatamente interessate dai lavori, con una fascia di monitoraggio estesa fino a 500 metri. L'obiettivo è intervenire rapidamente in caso di effetti ambientali critici o non previsti; Inoltre abbiamo esteso i controlli a un'Area vasta che copre un territorio molto più ampio: circa 43 km² in Sicilia, 15 km² in Calabria, e oltre 1.600 km² di area marina. Include aree ad alto valore naturalistico come SIC e ZPS. Il suo scopo è analizzare in modo sistematico e prolungato gli effetti ambientali e sociali su scala territoriale più ampia».

- Come avete risolto il problema della sismicità dello Stretto di Messina?

«Il Ponte sullo Stretto di Messina è una delle opere più studiate al mondo. Tutti gli aspetti più critici sono stati oggetto di analisi estremamente approfondite. Per quanto riguarda il rischio sismico ricordiamo che le costruzioni di ponti sospesi in zona sismica avvengono da sempre in ogni parte del mondo in aree con capacità di generare terremoti più forti dello Stretto di Messina: Turchia; Giappone; California. Il potenziale sismogenetico dello Stretto di Messina non è in grado di produrre terremoti superiori a 7.1 della scala Richter. In ogni caso il Ponte sullo Stretto è progettato per restare in campo elastico anche con magnitudo superiore. Per gli aspetti geologici e sismici il progetto definitivo è corredata da oltre 300 elaborati geologici frutto di nuova e più ampia documentazione a varie scale grafiche,



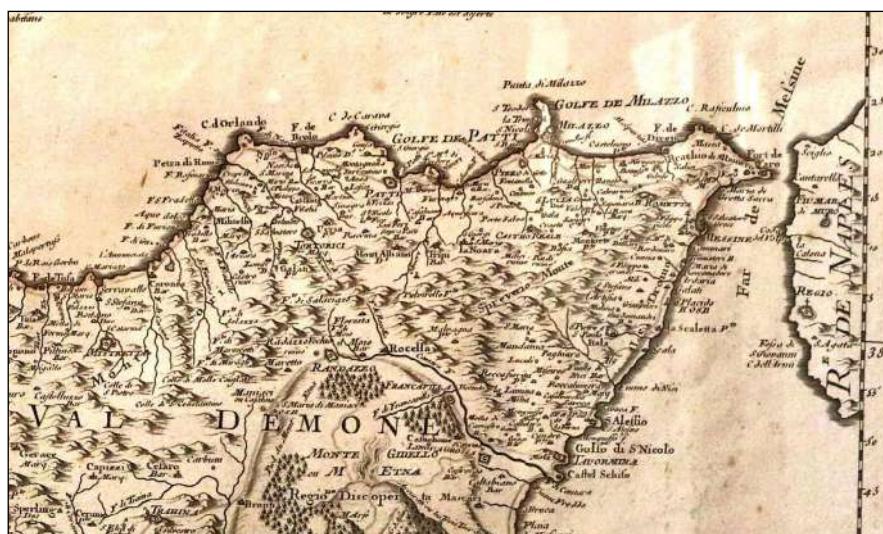
realizzata con l'ausilio di circa 400 indagini puntuali, tra sondaggi geologici, geotecnici e sismici. Tutte le faglie presenti nell'area dello Stretto di Messina sono note, censite e monitorate, comprese quelle del versante calabrese. I punti di contatto con il terreno dell'Opera, sulla base degli studi geosismotettonici eseguiti, sono stati individuati evitando il posizionamento su faglie attive».

- Come è stato affrontato l'aspetto del vento?

«Per quanto riguarda il vento sono state effettuate prove in 7 gallerie del vento in tutto il mondo (Olanda, Gran Bretagna, Canada, Italia e Germania). Questo ha portato alla progettazione di un impalcato definibile come "disegnato dal vento". Grazie alle caratteristiche aerodinamiche del profilo alare resiste a venti con velocità fino a 60 m/s (216 Km/h), un valore che non è mai stato registrato nella zona in oltre venti anni di monitoraggi eolici».

- Il ponte è anche ferroviario, far passare i treni è stata una sfida tecnica d'un certo rilievo...

«L'analisi del passaggio dei treni è stata eseguita allo scopo di verificare che siano soddisfatti i requisiti di percorribilità nonché sicurezza e comfort per tutte le tipologie di treni che circoleranno sul Ponte (AV, intercity, regionale, merci). Abbiamo considerato la combinazione di più carichi agenti sul Ponte - quali ad esempio quelli ambientali dovuti a temperatura, vento e attività sismica, il carico stradale e il carico ferroviario stimato in diverse condizioni ovvero con differenti numeri di treni, diverse posizioni e velocità dei treni, lunghezze differenti e fino a 750 metri e pesi compresi tra 920 tonnellate



e 6.000 tonnellate del treno più pesante. Nel corso dell'analisi di percorribilità i treni sono stati fatti circolare sia singolarmente che a coppie su ciascuno dei due binari e, al fine di determinare le posizioni più sfavorevoli per l'interazione tra due treni sul Ponte, sono state simulate diverse configurazioni di incrocio. In particolare, sono stati considerati i casi in cui i treni si incontrano in differenti sezioni poste nel mezzo della campata centrale e in corrispondenza delle torri. Sono state condotte due analisi di percorribilità parallele e in assoluta indipendenza, eseguite dal Contraente Generale e dal Project Management Consultant di Stretto di Messina. I risultati di entrambe le analisi hanno dimostrato che la marcia dei treni avviene nel rispetto dei requisiti di percorribilità, stabiliti dalle specifiche di progetto e dalle normative ferroviarie europee di riferimento anche nelle condizioni di carico più gravose».



- Parlando sempre di treni, è vero che ci sarà una metropolitana dello Stretto?

«Certamente. Il Ponte e i suoi collegamenti sono al servizio del territorio. In particolare, verranno realizzate nuove tre fermate ferroviarie in sotterraneo che, unite alle stazioni di Villa S. Giovanni, Reggio Calabria e Messina daranno concretezza al sistema metropolitano interregionale dell'area dello Stretto. In sintesi, si creerà una metropolitana al servizio degli oltre 400.000 abitanti dell'area dello Stretto».

- Il ponte fa parte delle reti europee TEN-T?

«Il 24 aprile 2024 c'è stato il via libera del Parlamento europeo alla proposta avanzata dalla Commissione europea (dicembre 2021) per una nuova mobilità sostenibile che prevede l'aggiornamento delle linee guida per lo sviluppo della Rete transeuropea dei trasporti Ten-T, ricomprensivo anche il ponte sullo Stretto di Messina nell'ambito del corridoio 'Scandinavo-Mediterraneo'».

Il successivo 13 giugno il Consiglio Europeo ha confermato l'intesa raggiunta con gli Stati membri che prevede il collegamento stabile nello Stretto di Messina, nell'ambito del corridoio 'Scandinavo-Mediterraneo'.

- Ci sono finanziamenti europei per il ponte?

«La Stretto di Messina ha partecipato e vinto un bando europeo - *Connecting Europe Facility for Transport*

- aperto a tutti i Paesi dell'Unione per il finanziamento di opere di trasporto. In questo ambito la Commissione Europea ha evidenziato l'interesse collettivo dell'Opera sulla base della sua capacità di incidere sui quattro obiettivi dei corridoi TEN-T: coesione, efficienza, sostenibilità e incremento dei benefici per gli utenti. Tra i parametri valutati anche le positive ricadute socioeconomiche e ambientali del progetto, la riduzione dei tempi di viaggio, dell'impatto acustico e delle emissioni inquinanti. Positiva valutazione anche per la capacità del progetto di incrementare l'accessibilità e lo sviluppo economico di Calabria e Sicilia, migliorando le connessioni. Il finanziamento accordato, unitamente all'inserimento del Ponte nell'ambito del corridoio 'Scandinavo-Mediterraneo', da parte del Consiglio Europeo, conferma il ruolo strategico dell'Opera per l'Europa».

- Cosa pensa delle dichiarazioni dell'ambasciatore USA alla NATO Matthew Whitaker riguardo l'inserimento del ponte nelle spese per la difesa?

«L'opera è interamente finanziata. Stabilire se una parte di questi fondi possa integrare gli investimenti per la difesa è ovviamente un tema che non riguarda la Stretto di Messina. Nell'ambito della proposta per il prossimo Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) 2028-2034, l'UE non solo ha confermato come strumento autonomo il *Connecting Europe Facility - CEF Trasporti*, ma ne ha anche raddoppiato la dotazione finanziaria (51,5 miliardi), includendo la mobilità militare (17,65 miliardi) e dimostrando una particolare attenzione al ruolo strategico delle infrastrutture a duplice utilizzo militare e civile». ♦



Presidente Recchi, quali risultati ha raggiunto la Stretto di Messina S.p.A.?

«Rispettando tutte le scadenze abbiamo adempiuto al mandato ricevuto di intraprendere quanto necessario per mettere in opera un progetto considerato strategico dal Governo. Abbiamo operato in conformità con le tempestiche previste per effettuare gli adempimenti relativi all'aggiornamento tecnico del progetto, al budget, ai contratti e alle normative ambientali. Non appena la delibera del CIPESS di approvazione del progetto definitivo sarà efficace, dopo il benestare della Corte dei Conti, saremo pronti a partire con la progettazione esecutiva e i primi cantieri».

- **Quali sono state le difficoltà da superare?**

«Comprendo lo scetticismo legato alla realizzazione del ponte dovuto alla sua lunga storia. Sono convito che la realizzazione di una infrastruttura strategica sia una scelta politica legata allo sviluppo del Paese; una volta decisa, va realizzata con competenza e dedizione. Tecnicamente il ponte sullo Stretto è una

Un'opera strategica con rigorosi strumenti di controllo

Abbiamo chiesto all'ing. Giuseppe Recchi, Presidente della Stretto di Messina SpA di illustrare l'attività preparatoria svolta dalla SdM e quali saranno gli impegni futuri

soluzione ingegneristica studiata da anni e riconosciuta a livello internazionale. Il consorzio incaricato della realizzazione riunisce imprese di fama mondiale con esperienza in opere complesse. Stretto di Messina spa è assistita da aziende esperte nell'ingegneria e direzione lavori, e da un comitato tecnico-scientifico di nove esperti, nominato per legge, che valida le soluzioni adottate. Si aggiunga un Expert Panel di specialisti in aerodinamica, sismica, geotecnica e ambiente che supporta l'alta sorveglianza. Il progetto ha ottenuto il parere favorevole della commissione tecnica di valutazione del ministero dell'Ambiente con alcune raccomandazioni di ulteriori interventi che verranno puntualmente eseguiti nel corso della progettazione esecutiva».

- **Come pensate di garantire la piena trasparenza e conformità della gestione tecnica e finanziaria?**

«Adottiamo rigorosi strumenti di controllo: oltre al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale ci sono un magistrato della Corte dei conti, un Organismo di vigilanza indipendente e un Internal Au-

dit ad ulteriore supporto dell'attività del Consiglio di Amministrazione. Il responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza è stato nominato per decreto ministeriale. Siamo una società "in house" del Ministero delle finanze e come tale siamo sottoposti al regime del cosiddetto "controllo analogo" per il quale le principali decisioni, come gli atti aggiuntivi ai contratti con i nostri contraenti, sono sottoposte alla struttura tecnica di missione del ministero dei Trasporti. Tutti i flussi finanziari, comprese assunzioni e subappalti, saranno tracciati nel rispetto delle normative nazionali antimafia».

- Sarà un ponte all'avanguardia?

«Con una campata di 3,3 chilometri, sarà il ponte sospeso più lungo al mondo. Il medesimo design, oggi

netti rilevanti alla collettività nazionale e migliorando sia gli aspetti economici sia quelli ambientali. Tra i principali indicatori sintetici, a fronte di un costo investimento stimato in 13,5 miliardi, si evidenzia un Valore Attuale Netto Economico (VANE) di 3,9 miliardi di euro (attualizzati al 2023) e un Tasso interno di rendimento economico (TIRE) del 4,51%. Ma l'utilità di un'opera va valutata oltre l'impatto immediato. A beneficiare dell'Autostrada del Sole sono stati anche coloro che non possedevano l'auto».

- Cosa intende?

«Sono convinto che del ponte ne beneficerà anche chi non lo attraverserà mai. Sarà un laboratorio nazionale: aiuterà a sviluppare competenze, rafforzare procedure e attrarre talenti, mettendo l'Italia in condizione



denominato "Messina style", è stato adottato da progetti in Cina, Hong Kong, Stati Uniti e Turchia. Tra le caratteristiche distintive figura la capacità di consentire il traffico ferroviario, fondamentale per massimizzare i benefici dell'investimento. Si parla molto del ponte, ma il progetto prevede anche 40km di raccordi ferroviari e stradali connettendo 5 milioni di siciliani al continente e al corridoio UE Scandinavo-Mediterraneo».

- L'Analisi costi e benefici che risultati ha dato?

È stata aggiornata nel 2024 seguendo le linee guida europee e nazionali. I risultati hanno dimostrato che la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina è in grado di contribuire in maniera significativa al miglioramento del benessere collettivo, apportando benefici

di affrontare sfide ancora più complesse. Paradossalmente, proprio l'attenzione, la pressione mediatica e i timori legati alle possibili criticità possono spingere a definire standard più alti. Il ponte è un progetto per l'Italia, non solo per la Sicilia e la Calabria».

- C'è il rischio di ritardi e aumento dei costi?

«La Stretto di Messina ha strutturato un innovativo processo di progettazione e realizzazione dell'opera che prevede il coinvolgimento di vari soggetti, scelti con gare internazionali. Il Contraente Generale Eurolink che ha il compito di costruire l'opera è guidato dall'italiana Webuild, con partner del calibro della giapponese IHI, la spagnola Sacyr e la danese Cowi massimo specialista di realizzazione di ponti sospesi nel mondo.

La Parsons Transportation Group, Società statunitense leader mondiale nella progettazione e costruzione di ponti sospesi, svolge il ruolo di Project Management Consultant, con l'obiettivo di verificare e monitorare in maniera indipendente tutte le variabili dei processi gestionali e delle tecniche progettuali al fine di assicurare il rispetto degli standard di qualità, dei tempi e dei costi previsti.

Il Monitore Ambientale, guidato da Edison Next Environment, attua un controllo costante sulle ricadute territoriali, ambientali e socioeconomiche. È comunque indubbio che opere così complesse si fanno se si capisce l'importanza strategica delle infrastrutture e vi è una volontà politica continuativa. Spesso i ritardi dipendono più dalla burocrazia che da difficoltà tecniche. Per modernizzare il Paese serve un cambio di passo: semplificare le procedure, responsabilizzare gli attori coinvolti e mettere davvero al centro l'interesse collettivo».

- ***Il sistema paese è pronto per affrontare la sfida costruttiva del ponte?***

«Mi sono laureato in Ingegneria Civile al Politecnico di Torino con una tesi sui ponti e ne ho costruiti diversi, anche negli Stati Uniti. L'Italia vanta una grande tradizione ingegneristica e le sfide difficili fanno crescere il Paese, rafforzano le competenze, alimentano l'ambizione. La Spagna ne è un esempio: ha investito in infrastrutture e energia, sviluppando grandi imprese

di costruzione che oggi operano a livello globale. Noi dobbiamo migliorare la nostra capacità di fare sistema e remare tutti insieme per vincere le sfide. Per me è un vero onore far parte di questo progetto».

- ***Cosa risponde a chi dice che servirebbe altro prima del ponte?***

«Questa è la domanda "... è meglio l'uovo o la gallina"?». Dopo 70 anni di discussioni sul Ponte ora siamo in fase realizzativa e l'Opera ha già un ruolo di catalizzatore di risorse. Negli stessi 70 anni le opere evidenziate oggi come mancanti in Sicilia e in Calabria non sono state fatte.

Penso che il Ponte darà un contributo alla decisiva riduzione del deficit infrastrutturale, con una contestuale riqualificazione delle infrastrutture portanti del Mezzogiorno ferroviarie e stradali. Questo sviluppo sarà l'impulso per l'espansione di un sistema di trasporti, sostenibile sia in termini di rilancio economico che sociale delle due regioni». ♦



Giacomo Francesco Saccamanno, avvocato, è membro del Consiglio di Amministrazione della Società Stretto di Messina.

È autore di numerosi libri e pubblicazioni. L'ultimo riguarda il Ponte, dove espone le idee per lo sviluppo del Mezzogiorno, sottolineando la straordinaria opportunità offerta dalla realizzazione del Ponte: è questa la volta buona - sostiene Saccamanno - per i tantissimi e irrisolti problemi della questione meridionale.



Nel volume: *La questione meridionale. È la volta buona?* Giacomo Saccamanno spiega perché esiste ancora un divario pesante tra il Nord e il Sud e che, finora, tutti i tentativi di superarlo si sono dimostrati del tutto insufficienti. Già commissario della Lega in Calabria, membro del cda della società Stretto di Messina, Saccamanno si iscrive all'elenco dei favorevoli al Ponte sullo Stretto. Il dialogo con lui inizia proprio dal tentativo di azzerare o quantomeno ricucire lo strappo infrastrutturale tra Settentrione e Mezzogiorno.

- Perché tutti i tentativi sono falliti?

«Nel volume è spiegato che nel passato si è proceduto con interventi calati dall'alto e senza alcun collegamento reale con il territorio. Infiniti milioni di euro per realizzare cattedrali nel deserto che oggi, nella maggior parte, sono completamente abbandonate. È mancata e manca una visione d'insieme strategica per la valorizzazione concreta della Calabria. Interventi a caso e secondo il politico del momento, senza alcuna valutazione di sostenibilità ed adeguatezza. Di questi casi, vi sono centinaia di esempi! Il caso più evidente riguarda la costruzione di numerosi ospedali: edifici completati, attrezzati e talvolta persino inaugurati, che però non hanno mai iniziato a funzionare. Oggi giacciono abbandonati e in rovina. Ci siamo trovati di fronte a una classe dirigente incapace di guardare oltre il proprio naso».

- Ci sarà senz'altro una questione legata alla classe dirigente. Non solo politica, non solo delle istituzioni. In troppi settori economici e produttivi, la Calabria non ha dimostrato capacità di governo e di autogoverno. E poi, senza dubbio, regna un individualismo sfrenato...

Saccamanno

«È la volta buona per la questione meridionale»

LUCA FALBO

«Pienamente d'accordo. Una classe dirigente che, salvo poche eccezioni, ha investito unicamente per ottenere consenso politico, senza mai interrogarsi sulla reale sostenibilità delle opere.

Il risultato? Cattedrali nel deserto, autentici sprechi di risorse. Una responsabilità che ricade interamente su

una leadership mediocre, capace persino di restituire ingenti fondi comunitari, poi utilizzati da altri Paesi per costruire autostrade e infrastrutture di grande utilità».

- Nel suo libro leggiamo che la Calabria ha bisogno di correre e crescere con una nuova visione e non quella che l'ha portata al degrado ed alla povertà! Facciamo qualche esempio di cosa significa una nuova visione?

«La Calabria è priva di piani strutturali per lo sviluppo nei settori più strategici: agricoltura, turismo, portualità, infrastrutture e lavoro. Per amore della mia terra, sto lavorando a un piano strategico che metta a sistema le risorse già esistenti e individui ciò che ancora va realizzato, con una visione d'insieme e non condizionata dai personalismi di pochi. In termini pratici, la Calabria ha bisogno di un vero e proprio piano regolatore regionale, capace però di collegarsi alle altre regioni e di inserirsi nelle dinamiche di crescita del Mediterraneo. La nostra posizione centrale ci offre infatti l'opportunità di guidare e gestire lo sviluppo dell'area, a patto che si lavori con una prospettiva unitaria e con il contributo di esperti qualificati».



- Il Ponte sullo Stretto è tornato prepotentemente di attualità. Questa volta si fa sul serio? Può essere una risposta?

«Finora abbiamo lavorato con rigore e attenzione. In soli due anni è stata risanata una società in liquidazione, patrimonializzata, riorganizzata e resa capace di portare avanti un progetto che trasformerà la Calabria, la Sicilia, il Mezzogiorno e, di riflesso, l'intera Italia. Un investimento strategico che il mondo ci invidia: non solo valorizzazione dei territori, ma soprattutto ottimizzazione delle competenze delle nostre imprese e dei nostri tecnici a livello internazionale. A questo si aggiungerà l'impiego di manodopera che potrà rilanciare in modo significativo l'occupazione».

- Il vero nodo, però, resta la gestione.

«Troppe amministrazioni non collaborano e rischiano così di subire interventi calati dall'alto, senza poter in-

cidere realmente sulle scelte. Per questo rivolgo un appello: collaboriamo attivamente e condividiamo insieme le necessità dei territori e delle comunità. Io sono a disposizione di chiunque voglia lavorare seriamente per il bene comune, senza se e senza ma».

- In tanti sostengono che bisognerebbe fare prima le opere primarie di collegamento, le infrastrutture, le opere di carattere sociale e di sviluppo. E così?

«Chi dice questo è ignorante oppure è in malafede. In oltre cinquant'anni non si è fatto nulla e si è persino distrutto quel poco che esisteva. Oggi, bisogna riconoscerlo, il Governo ha messo in campo per la Calabria e per la Sicilia un piano di interventi straordinario, strettamente collegato al ponte. Parliamo di quasi 40 miliardi di opere da realizzare entro il 2032: Alta Velocità, ammodernamento della SS 106, elettrificazione della linea ferroviaria jonica, completamento dell'autostrada, restauro delle stazioni ferroviarie, nuove bretelle di collegamento Tirreno-Jonio e molto altro».

- Certo, non è sufficiente a colmare decenni di arretratezza infrastrutturale.

«Sì, ma rappresenta un punto di partenza concreto, che potrà essere potenziato e migliorato. Perché questo accada, è indispensabile che le amministrazioni locali e quella regionale collaborino, condividano gli interventi e, se necessario, li integrino con le esigenze reali del territorio. Siamo di fronte a una rivoluzione straordinaria che Calabria e Sicilia non possono permettersi di perdere.

Una 'trappola' prima di arrivare a prendere un giorno il Ponte, è il tratto Autostradale Cosenza-Altilia, decine di chilometri che sono un eterno cantiere.

Per questo tratto autostradale sono stati stanziati oltre un miliardo di euro e, a breve, dovremmo finalmente avere un'infrastruttura libera da cantieri, pur nella consapevolezza che la manutenzione resta continua e necessaria. È in atto un programma straordinario che va sostenuto nell'interesse dei territori e delle famiglie costrette troppo spesso ad abbandonarli. Queste opere genereranno migliaia di posti di lavoro e dobbiamo prepararci a formare una nuova classe di lavoratori, pronta a essere pienamente impiegata».

- Comunque il malcontento è forte, in tanti si dicono contrari all'opera.

«Le sole lamentele, per di più infondate e prive di costrutto, rischiano di condannare la Calabria al degrado e alla mancanza di infrastrutture vitali per il suo sviluppo. A chi critica soltanto non posso non ricordare che, in oltre cinquant'anni di parole, non si è fatto nulla

di concreto: mancano perfino i progetti per l'Alta Velocità Paola-Reggio Calabria e per la SS 106 Catanzaro-Reggio Calabria. Un fallimento che ricade interamente sulle classi dirigenti che hanno governato in passato, senza mai occuparsi seriamente del Sud e della Calabria».

-Anche la situazione in Sicilia non è affatto brillante. Anzi, soprattutto sotto l'aspetto dei collegamenti ferroviari e stradali, siamo fermi a un secolo fa. Cosa succederà qui?

«Anche per la Sicilia è previsto un investimento di quasi 40 miliardi di euro: una visione d'insieme che potrà finalmente riportare il Sud a una normalità paragonabile al resto del Paese. A chi sostiene che "prima bisogna fare le strade", rispondo che sono passati oltre cinquant'anni e non si è fatto nulla! È ora di lasciar lavorare il Governo, affinché realizzi il ponte, che sarà certamente un catalizzatore di opere, sviluppo ed economia».

- Ma quale altre regioni importanti spingono a favore del Ponte?

«Basti pensare al turismo: milioni di persone vorranno vedere il ponte più lungo del mondo, e questo comporterà nuove esigenze per alberghi, ristoranti e servizi. Un esempio tra i tanti: i cantieri del ponte avranno bisogno quotidiano di servizi essenziali, dalla gestione delle mense alla manutenzione, fino al lavaggio degli indumenti da lavoro. Oggi in Calabria manca persino una lavanderia industriale. Vogliamo continuare ad affidarci ad altri, oppure essere pronti a creare qui le strutture e i servizi necessari, così da cogliere fino in fondo le opportunità di sviluppo? E su questo che dobbiamo confrontarci: prepararci a cogliere le opportunità e non rimanere esclusi da questi imponenti investimenti».

- Ma lei è convinto che ci saranno questi interventi straordinari?

«Oltre alla mia partecipazione al CdA della Società Stretto di Messina, ho condotto uno studio approfondito raccogliendo tutti i progetti che riguardano Calabria e Sicilia. Ho potuto così constatare l'esistenza di un imponente programma infrastrutturale. Nel mio volume non troverete chiacchiere o valutazioni personali, ma l'elenco documentato dei progetti e dei relativi finan-

ziamenti. È ovvio: senza un progetto, un'opera non può essere finanziata. È un principio elementare di economia che non può essere ignorato, a meno di voler prendere in giro i cittadini».

- In conclusione, cosa serve per creare le condizioni di sviluppo per la Calabria?

«Se vogliamo davvero far crescere la Calabria, dobbiamo remare tutti nella stessa direzione, cercando di ottenere il massimo da questo straordinario piano di interventi per il Sud. Dire soltanto "no", senza proporre alternative, significa condannare la regione al degrado e alla povertà. Si può discutere, si può anche dissentire, ma non si può dimenticare chi è costretto ad andare via per mancanza di lavoro, di opportunità e di prospettive. Non disperdiamo questo patrimonio di possibilità per logiche di parte o per interessi politici. Il bene comune non ha colori.

E poi c'è un'emergenza nelle emergenze, che è la fascia



ionica calabrese. Qui i collegamenti ferroviari è ancora peggio la statale 106, richiedono soluzioni urgenti ma definitive. Al Ponte qui non si pensa.

Per la SS 106, fino a Crotone, il progetto è pronto: alcuni lavori sono già stati appaltati e altri saranno consegnati a breve. Per il tratto Catanzaro-Reggio Calabria si sta predisponendo il progetto, e servirà quindi un po' di tempo. Sul fronte ferroviario è in corso l'elettrificazione della rete, che consentirà un utilizzo più efficiente e un potenziamento reale del servizio.

In sostanza, grazie al ponte, tutte queste opere dovranno essere completate entro il 2032. Dispiace constatare che da parte degli oppositori arrivino soltanto critiche distruttive, quando invece sarebbe necessario sostenere e collaborare per la realizzazione di infrastrutture decisive per il futuro del territorio.» ♦

(Courtesy LaC24News)

Cè da non crederci, ma le parole che seguono sembrano appena dette qualche giorno fa, a sottolineare il grande disagio di natura psicologica che devono affrontare tutti coloro che sul Ponte ci hanno sempre creduto e del Ponte sono strenui sostenitori: «È un duro lavoro combattere questo stato d'animo di sfiducia. Viene mossa ogni sorta di accusa. Il ponte potrebbe cadere. Il vento lo tirerà giù. I soldi non saranno sufficienti. Nessuno lo utilizzerà. Danneggerà il trasporto marittimo. È troppo lungo per essere percorso a piedi. Non potrà mai competere con il traghettiamento».

Non sono parole di questi giorni, bensì risalgono a oltre 150 anni fa: sono le riflessioni di John Roebling, progettista e realizzatore del ponte di Brooklyn, affidate alla sua biografia. Pensieri che pur risalendo al 1870, aderiscono straordinariamente alle polemiche che viviamo oggi, a distanza di oltre 150 anni.

E allora proviamo a formulare dieci domande per chiarire molti dubbi e demolire false convinzioni e infondati timori, frutto di fandonie prive di qualsiasi fondamento scientifico.

Sono domande che si sentono frequentemente tra la popolazione dell'area dello Stretto (e non solo, del Ponte si parla in tutto il Paese) e alle quali arrivano risposte ambigue, che suscitano perplessità e ingiustificato allarme. Sono dicerie, non informazioni, che provengono da convinzioni erronee e imprecisioni dettate dal sentito dire e dalla necessità di autoconvincersi e tentare di portare fuori strada chi ascolta. Non perché ci siano concreti elementi scientifici a supporto, ma semplicemente per difendere quell'assurdo dogma ideologico che vorrebbe frenare il progresso e allontanare il futuro.

Le risposte provengono da esperti e tecnici che provano a sciogliere i dubbi con onestà intellettuale e senza sotterfugi o mascheramenti pro o contro il Ponte.



**Le dieci più frequenti domande sul Ponte
Tutto quello devono sapere i calabresi e i siciliani, ma non solamente loro...**



1) È vero che non si può costruire perché lo Stretto di Messina è una zona sismica?

«Le costruzioni di ponti sospesi in zona sismica avvengono da sempre in ogni parte del mondo in aree con capacità di generare terremoti più forti dello Stretto di Messina: Turchia; Giappone; California. Il potenziale sismogenetico dello Stretto di Messina non è in grado di produrre terremoti superiori a 7.1 della scala Richter. In ogni caso il Ponte sullo Stretto è progettato per restare in campo elastico anche con magnitudo superiore».

2) È vero che le coste siciliane e calabresi si stanno allontanano l'una dall'altra?

«Sì, meno di 1 millimetro all'anno. Questo minimo allontanamento è stato ampiamente considerato nel progetto e non ha alcun effetto sull'opera».

3) È vero che la costruzione del ponte devasterà l'ambiente?

«Se c'è un'opera infrastrutturale che è stata studiata per ridurre al minimo l'impatto ambientale quella è proprio il Ponte sullo Stretto di Messina.

Il progetto ha ottenuto il parere favorevole della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale del MASE sia sulla Valutazione di impatto ambientale che sulla Valutazione di Incidenza Ambientale. Lo studio ambientale è stato accompagnato da una serie di misure di mitigazione e di compensazione per salvaguardare il più possibile gli habitat e le specie protette. Per la realizzazione del Ponte è stato inoltre progettato un Piano Monitoraggio Ambientale Territoriale e Sociale non solo per la conformità ambientale delle aree di cantiere ma anche per l'analisi della trasformazione territoriale indotta dal progetto in un'area molto più vasta».

**4) È vero che il Ponte creerà seri problemi agli uccelli migratori?**

«Il Ponte si trova solo parzialmente sul corridoio migratorio e le quote medie di volo degli uccelli sono significativamente più alte rispetto all'altezza del Ponte e delle torri. Anche per l'illuminazione del Ponte è stato sviluppato un sistema più adatto alle esigenze percettive degli uccelli».

5) È vero che i cantieri toglieranno l'acqua a Messina e Villa San Giovanni?

«Per l'approvvigionamento dei cantieri del Ponte sullo Stretto non saranno pregiudicate in alcun modo le forniture delle Città di Messina e Villa San Giovanni. È stato valutato uno specifico piano per la sostenibilità idrica dei cantieri. In un'ottica di ridondanza, anche al fine di seguire l'evoluzione temporale del cantiere, è stata individuata come soluzione ottimale la realizzazione di nuovi campi pozzi. Si evidenzia che i quantitativi degli approvvigionamenti sono superiori ai fabbisogni dei cantieri e ciò consentirà l'immissione in rete di un surplus già durante l'esecuzione dell'opera che sarà lasciato a fine lavori a disposizione delle amministrazioni comunali che potranno quindi beneficiare di un incremento aggiuntivo».

Domande e risposte sul Ponte Basta con fake-news e fandonie

**6) È vero che sarà chiuso per molti giorni a causa del vento?**

«Il Ponte sarà operativo 24 ore su 24, 365 giorni all'anno, senza interruzioni del traffico causate dal vento. Questo è reso possibile grazie alla particolare conformazione aerodinamica dell'impalcato e alle barriere antivento, progettate per garantire la sicurezza degli utenti. Il Ponte è infatti progettato per resistere a venti fino a 216 km/h un valore che non è mai stato registrato in oltre venti anni di monitoraggi eolici».

7) È vero che le grandi navi non passano sotto al ponte?

«Il Ponte ha un'altezza di 72 metri sul livello del mare per una larghezza di 600 metri al centro dello Stretto. Questa altezza, il cosiddetto franco navigabile, non ha effetti sul traffico delle navi da crociera e porta container. Le grandi navi container che accedono al Mediterraneo passano per il canale di Suez sotto l'Al Salam Bridge, il cui franco navigabile è di 70 metri, quindi inferiore ai 72 metri che saranno disponibili sullo Stretto di Messina. Nessun problema anche le moderne portaerei statunitensi come la Gerald Ford. Quest'ultima è vero che ha un'altezza di 76 metri, ma dalla chiglia all'antenna più alta. In navigazione, con un pescaggio di quasi 12 metri, l'altezza effettiva sulla linea di galleggiamento è di circa 64 metri».

8) È vero che il ponte è già costato miliardi?



«Dal 1981 a tutt'oggi sono stati fatti investimenti pari circa 300 milioni, come risulta dal bilancio societario del 2023, per la ricerca, gli studi di fattibilità sulle 3 soluzioni di attraversamento, lo sviluppo e la verifica delle tre fasi di progettazione (di Massima, Preliminare e Defini-

tiva), l'esperimento di quattro gare internazionali nonché le attività per il riavvio del 2023. Un importo assolutamente in linea con parametri internazionali nonostante il Ponte sia un'Opera con caratteristiche eccezionali».

9) È vero che il ponte sottrae risorse al Sud?

«I 13,5 miliardi di investimento sono e restano per il Sud. Se non altro per la mera localizzazione del ponte. Inoltre, secondo uno studio della Regione Sicilia, essere isola costa oltre 6 miliardi di euro all'anno pari al 7,4 per cento del PIL».

10) È vero che serve ben altro rispetto al ponte?

«L'Opera si inserisce in un contesto di sviluppo infrastrutturale più ampio che mira a potenziare la rete dei trasporti a beneficio dell'Italia. Al riguardo si ricordano i significativi investimenti del governo sulla rete stradale e ferroviaria in Sicilia e Calabria. Un impegno, quello del Ministero delle Infrastrutture, senza precedenti che al 2030 prevede opere per circa 70 miliardi tra Sicilia e Calabria che daranno vita ad un sistema di trasporti sostenibile, sia in termini di rilancio economico che sociale delle due regioni». ♦





Dieci valide ragioni per fare il Ponte

1) Il Ponte sullo Stretto di Messina, aperto a treni e auto 24 ore su 24 per 365 giorni l'anno, è la migliore risposta alla domanda di un più efficiente e moderno sistema di collegamento tra la Sicilia, la Calabria e il resto del Continente. Con risparmio di tempo di 1 ora per gli autoveicoli e 2 ore per i treni.

Rende sostenibile portare l'Alta Velocità verso l'area dello Stretto di Messina, servendo un bacino d'utenza di 7 milioni di abitanti in Calabria (2 milioni in Calabria + 5 milioni in Sicilia).

2) È una tessera del mosaico trasportistico europeo a completamento di uno dei principali corridoi UE Nord - Sud, lo Scandinavo - Mediterraneo che rende l'area dello Stretto di Messina la porta del Mediterraneo verso l'Europa e viceversa.

3) Ha attivato uno straordinario effetto volano di rilancio infrastrutturale con investimenti in strade e ferrovie pari 70 miliardi tra Sicilia e Calabria al 2032.

4) L'obiettivo con il Ponte è realizzare la macroarea Calabro-Siciliana sviluppando il sistema portuale per realizzare un grande sistema territoriale da Augusta a Gioia Tauro per essere più competitivi nei confronti dei grandi sistemi internazionali. Il ponte può dar vita ad un unico sistema che scambia container, sistemi retroportuali, uomini e manager, macchine di lavoro e servizi, con certezza dei costi, dei tempi di percorrenza, di accettabilità dei trasferimenti e della qualità del servizio. Diventa il fulcro per far funzione insieme e mettere a sistema un grande distretto con milioni di abitanti, impianti

industriali, attività commerciali ed Università.

5) L'aumentata capacità trasportistica determina una maggiore competitività del tessuto imprenditoriale locale, facilità il raccordo con i poli industriali esistenti e, più in generale, migliora e incrementa l'accessibilità da e verso le Regioni Sicilia e Calabria. In questo senso promuove l'insediamento di nuove attività produttive in aree adiacenti e connesse alle infrastrutture viarie e crea un rapporto di interdipendenza tra infrastrutture viarie e aree produttive che, come detto, deve essere visto come un unico sistema.

6) L'impatto turistico è almeno duplice: c'è l'impatto di migliori collegamenti che agevolano l'accessibilità sia sul breve che sul lungo raggio e c'è l'impatto

del “manufatto” Ponte, che può divenire esso stesso meta turistica.

7) L'impatto urbanistico è relativo al decongestionamento del traffico, al miglioramento della qualità della vita che ne consegue, al rilancio dell'immagine urbana e delle sue funzioni commerciali e turistiche. Non di secondaria importanza sono le possibilità legate alla riqualificazione delle aree che si renderanno disponibili, alla sistemazione del fronte mare. Ma anche la riqualificazione degli attuali sistemi portuali, che alleggeriti dalle funzioni di traghettiamento locale potranno concentrarsi sul mercato croceristico internazionale e diportistico.

8) Il Ponte sullo Stretto di Messina è un polo d'eccellenza e di attenzione per la ricerca scientifica, un grande laboratorio di ricerca, con vantaggi per l'intero sistema Italia, per le regio-



ni interessate e per le relative Università. Un laboratorio in grado di promuovere relazioni tra Scienza - Tecnologia - Territorio - Mercato che collegano l'innovazione alla valorizzazione delle risorse presenti sul territorio, per offrire concrete e reali opportunità per la ricerca, la formazione, l'occupazione e lo sviluppo d'impresa. In questo quadro l'Opera determina il potenziamento della ricerca e sviluppo e l'accrescimento del know how esportabile. (*Gli studi ingegneristici condotti in occasione della realizzazione, e in seguito sul monitoraggio, del Golden Gate Bridge hanno portato alla creazione in loco di*

una delle più importanti facoltà di ingegneria americane, la California University Berkeley).

9) Analoghe esperienze internazionali mostrano che le grandi opere di ingegneria hanno un impatto reputazionale molto forte, al punto di diventare il simbolo delle città e dei territori che le ospitano. L'eccezionalità del ponte genera un “effetto credibilità” sul Paese: la ricaduta positiva sul clima di business (riassumibile in un maggior interesse di investitori esterni all'area) connesso al fatto che l'Italia investe nel Mezzogiorno in un'opera di assoluto prestigio tecnologico, ad elevata visibilità e valenza anche simbolica.

10) Opera Green, nell'arco temporale dall'avvio dei cantieri fino 2063, si stima una riduzione di circa 12,8 milioni di tonnellate di CO₂. Tale stima include le emissioni prodotte in fase di cantierizzazione (2 milioni di tonnellate circa di CO₂). ♦





Per come già discusso e comprovato la straordinarietà del Ponte risulta pacifica sia per innovazione che per attrazione. Ma per poter rendere sostenibile l'intervento è necessario realizzare altre importanti opere infrastrutturali, che, altrimenti, non sarebbero state mai progettate e realizzate. Un catalizzatore di eccezionale portata e importanza che porterà, per come già ripetuto, opere per oltre 35/40 miliardi per ciascuna la due regioni interessate: Calabria e Sicilia. Verranno, infatti, realizzate, negli 8-10 anni necessari per la sua costruzione, l'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria-Catania-Palermo, le opere sulle due sponde di collegamento, con la metropolitana leggera che collegherà Messina-Reggio Calabria e sino all'aeroporto, una serie di interventi di urbanizzazione, oltre ai collegamenti FF.SS.

Ma, non è finita qui! Ci saranno i miglioramenti dei tratti autostradali e la realizzazione in Sicilia di quelli che mancano, la SS. 106, la elettrificazione della linea Jonica, il completamento delle bretelle di

Infrastrutture 35/40 mld per il Sud di supporto al Ponte

GIACOMO SACCOMANNO

Un catalizzatore di straordinaria portata che porterà negli 8-10 anni necessari alla costruzione opere che non sarebbero mai state progettate

collegamento Tirrenica-Ionica, e tantissime altre opere che potranno, veramente, consentire di superare l'attuale divario Nord-Sud. Di tutto ciò vi sono i progetti e le schede tecniche riportate nel libro "La Questione Meridionale" che dimostrano di come sia in atto una rivoluzione a favore del Sud che, in oltre 50 anni di democrazia repubblicana, non vi è mai stata. Oggi, vi è un interessamento particolare del Governo, del Ministro delle Infrastrutture e dei Presidenti delle Regioni, con investimenti che potranno trasformare il Sud e renderlo alla pari delle altre regioni italiane, con la possibilità per i nostri giovani di non andar più via e poter rimanere nella propria terra.

Non più parole, vuote parole, ma opere concrete che non si sono mai viste e che saranno il fiore all'occhiello di chi vuole bene al Sud e opera per il miglioramento di questo territorio, che spesso è stato derubato e violentato.

Tale azione, però, non potrà essere isolata e calata dall'alto, ma dovrà essere, invece, con intelligenza ed eccezionale impegno, gestita dagli enti territoriali che avranno il compito di seguirli, indirizzarli ed

evitare che possano, poi, divenire una cattedrale nel deserto. La politica locale, ora, non può più voltarsi dall'altra parte, ma dovrà dimostrare la necessaria maturità e capacità amministrativa.

Solo così si potrà avere quella rivoluzione che da secoli si attende!

Le infrastrutture stradali e ferroviarie

Le opere stradali e ferroviarie di collegamento dell'Opera di Attraversamento al territorio comprendono 40 km di raccordi così suddivisi:

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

Sul versante calabrese, le aree territoriali direttamente interessate dal progetto sono poste nei comuni di Villa San Giovanni e Campo Calabro, in provincia di Reggio Calabria. Il progetto è completamente integrato sia con il sistema autostradale nazionale esistente che con la rete stradale locale. La rete viaria, che attualmente copre la fascia di territorio compresa tra la struttura terminale del Ponte, Villa San Giovanni, Cannitello e Scilla, è costituita essenzialmente dalla A2 "Autostrada del Mediterraneo", dalla S.S. 18 "Tirrena Inferiore" e dalle viabilità locali.

La sezione tipo adottata per i rami principali di collegamento al Ponte rientra nella categoria "A" (autostradale extraurbana) ai sensi del DM. 5/11/2001 con velocità di progetto Vp=90 km/h.

In rettilineo la pendenza trasversale della piattaforma è prevista pari al 2,5%, mentre in curva la pendenza massima del 7,0% viene raggiunta lungo tutte l'asse autostradale. La sezione standard adottata nelle tratte Ponte-A2 in direzione Salerno è costituita da una carreggiata a due corsie per senso di marcia di larghezza pari a 11,20 m, così organizzata:

- 2 corsie da 3,75 m ciascuna, per il sorpasso e la guida normale;
- margine laterale con corsia di emergenza di 3,00 m;
- banchine a sinistra pavimentate di 0,70 m.

Per i percorsi Ponte-A2 in direzione Reggio Calabria è prevista una carreggiata ad unica corsia di larghezza pari a 9,00 m, così organizzata:

- corsia di 3,75 m per la marcia normale;
- margine laterale con corsia di emergenza di 3,00 m;
- banchine a sinistra pavimentate da 2,25 m.

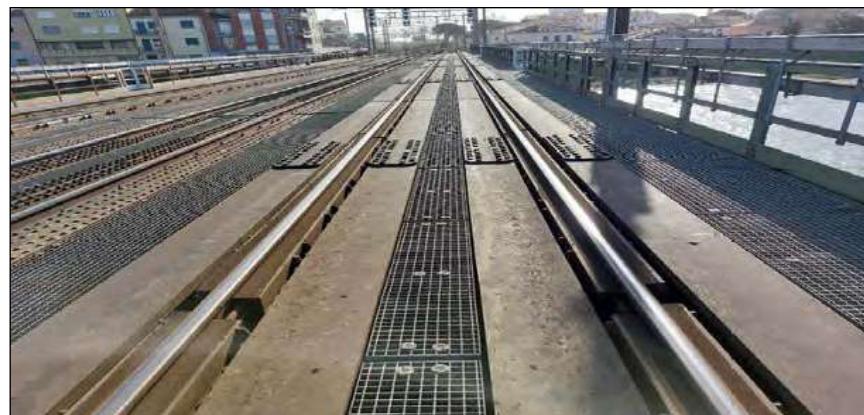
In presenza di piazzola di sosta la banchina verrà

allargata di ulteriori 3,50 m oltre la corsia di emergenza.

Per i tratti in galleria la piattaforma stradale manderà le geometrie dei tratti all'aperto. Lateralmente è previsto il posizionamento di un profilo reindirizzatore, dietro il quale verranno installati gli alloggiamenti per i sistemi di gestione del tunnel. Lungo ciascuna galleria sono previste le seguenti misure di sicurezza:

- piazzole ogni 600 m con larghezza di 3,25 m e lunghezza di 45 m;
- by-pass pedonale tra le canne ogni 300 m;
- by-pass carrabili tra le canne ogni 900 m.

Sul versante siciliano, le infrastrutture autostradali di collegamento al Ponte lato Sicilia si sviluppano interamente nel territorio comunale di Messina. La nuova infrastruttura autostradale attraversa il territorio comunale da nord-est a sud-ovest, interessan-



do le località di Ganzirri, Faro Superiore, Curcuraci, Pace, S. Annunziata, al fine di creare un asse portante di collegamento tra la rete autostradale esistente e l'Opera. Il collegamento avviene attraverso lo svincolo Giostra sull'autostrada "A20 Messina - Palermo" e lo svincolo Annunziata, sulla viabilità urbana. Inoltre, la nuova infrastruttura è sempre collegata con l'altra importante arteria presente sul versante siciliano e costituita dalla strada provinciale "Panoramica dello Stretto", attraverso il nodo Curcuraci, e, conseguentemente, con la viabilità minore.

La sezione tipo adottata dal progetto per i rami principali di collegamento al Ponte rientra nella categoria "A" (autostradale extraurbana) ai sensi del DM. 5/11/2001.

In rettilineo la pendenza trasversale della piattaforma è prevista pari al 2,5%, mentre in curva la pendenza massima del 7,0% viene raggiunta lungo tutte le curve dell'asse autostradale.

Il tratto standard è a due corsie per senso di marcia,

con organizzazione delle carreggiate come segue:

- 2 corsie da 3,75 m ciascuna, per il sorpasso e la guida normale;
 - margine laterale con corsia di emergenza di 3,00 m;
 - margine interno variabile.

In presenza di piazzola di sosta la banchina verrà allargata di ulteriori 3,50 m oltre la corsia di emergenza.

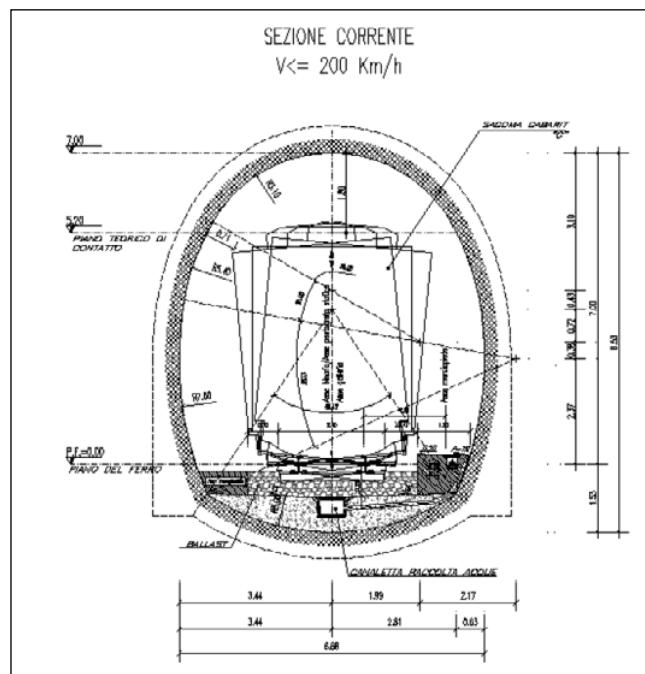
Per i tratti in galleria la piattaforma stradale manterrà le geometrie dei tratti all'aperto e le stesse dotazioni di sicurezza, comprese piazzole di sosta e by-pass.

I collegamenti ferroviari in Calabria

La ferrovia esistente interessata dal progetto sul versante calabrese è il tratto della linea "Tirrenica" Rosarno-Reggio Calabria, interamente a doppio binario, che corre lungo la costa, passando in particolare per Cannitello e Villa San Giovanni.

I collegamenti ferroviari, a partire dalla struttura terminale del Ponte, consistono in:

- un breve tratto all'aperto su impalcato di carpenteria metallica e un successivo tratto all'aperto delimitato dai muri di contenimento della banchina ferroviaria;
 - un tunnel d'ingresso curvo, con il primo tratto a sezione unica, seguito da due distinti tunnel a binario unico con un interasse medio di circa 40 m;

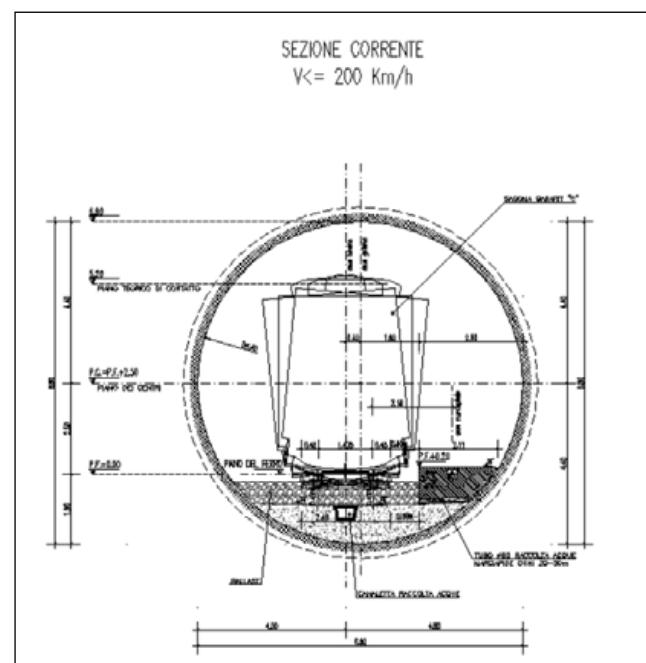


- per entrambi i binari, dopo circa 1,2 km dal Ponte, sono presenti i raccordi di uscita/ingresso (attraverso grandi gallerie) per le direzioni Salerno e Reggio Calabria

Inoltre, all'imbocco del tunnel è stato previsto un piazzale per le operazioni di soccorso e triage, nonché apposite rampe per l'accesso dalla strada.

Per quanto riguarda la futura linea ad Alta Velocità (non compresa nel progetto globale), la tratta terminale prevede un collegamento alla linea Tirrenica a circa 1,5 km a sud di Villa San Giovanni con due rami a doppio binario, uno esposto a nord (verso Villa San Giovanni) e uno l'altro a sud (direzione Reggio Calabria).

Per le gallerie naturali è stata adottata la tipologia a binario unico e doppia canna, con raccordi antifumo ogni 500 m costituenti luoghi sicuri. Lo scavo è previsto con il metodo tradizionale.



Collegamenti ferroviari sul versante siciliano

Le linee ferroviarie siciliane direttamente interessate dal progetto del Ponte sono la linea "Messina-Catania" e la linea "Messina-Palermo", entrambe parzialmente raddoppiate e potenziate.

La nuova infrastruttura inizia a partire dall'asse dei piloni del Ponte; dopo un breve rettilineo si inserisce una curva policentrica il cui inizio è situato nel Viadotto Pantano.

Il livello ferroviario dopo il viadotto continua a scendere per consentire alle due carreggiate autostradali, in uscita dal viadotto, di collegarsi tra loro passando sopra la linea ferroviaria. Inizia così, con un breve tratto di galleria artificiale, la Galleria S. Agata a doppia canna. Lungo il tunnel si trova la fermata Papardo, alla fine del tunnel c'è un tratto all'aperto dove si trova la postazione di manutenzione e soccorso.

La stazione di manutenzione è attrezzata per il deposito dei carrelli ferroviari destinati alle attività di manutenzione relative sia agli impianti tecnologici che all'armamento. È inoltre dotata di binari e aree idonee a ricevere i treni destinati agli interventi di rinnovamento e di

spazi adeguati per lo stocaggio dei materiali. Il percorso prosegue con il tunnel S. Cecilia, lungo il quale si trovano le fermate "Europa e Annunziata". L'intervento di progetto termina al termine dei tunnel naturali a doppia canna circa al km 17+400. Nella zona terminale del percorso è stata inserita un'area triage per consentire l'esodo in caso di emergenza con relativo accesso per i mezzi di soccorso.

Per le gallerie naturali è stata adottata la tipologia a binario unico e doppia canna, con raccordi antifumo ogni 500 m costituenti luoghi sicuri.

Lo scavo è previsto mediante TBM (*Tunnel Boring Machine*). Sono previste, inoltre, tre fermate ferroviarie in sotterraneo che, unite alle stazioni di Villa S. Giovanni, Reggio Calabria e Messina, daranno concretezza al sistema metropolitano interregionale dell'area dello Stretto.

Le tre Stazioni metropolitane sotterranee sono quelle di:

- Papardo: baricentrica alle aree dell'Università e Polo Ospedaliero
- Annunziata: in zona ad alta densità abitativa, a 500 m. dalla Città Universitaria
- Europa: in centro, all'intersezione tra V.le Europa e V.le Italia

In tutte e tre le stazioni, le banchine sono collegate fra loro:

- da un corpo centrale munito di diversi sistemi verticali (scale mobili e fisse, ascensori);
- da 'transetti' collegati ad una terza galleria longitudinale, parallela ai binari, che costituisce via di servizio e di evacuazione in caso di pericolo.



La Barriera di esazione del pedaggio

Nell'ottica di riduzione dell'impatto della barriera di esazione sul territorio e di velocizzazione e tecnologizzazione del sistema, verrà studiato un sistema di esazione, composto da 11 porte, di cui 3 centrali reversibili e 2 esterne per il transito dei trasporti eccezionali, alle più recenti tecnologie già esistenti in alcune autostrade italiane, come il *Free Flow*.

Il sistema *Free Flow* sarà dotato di apposite strutture di sostegno (dette portali) che coprono l'intera carreggiata sulle quali sono installate apparecchiature tecnologiche che consentono di fotografare e rilevare le targhe di tutti i veicoli in transito. I dati rilevati dai portali vengono, poi, trasmessi al sistema centrale per la successiva individuazione del proprietario e del costo del pedaggio.

Il Centro Direzionale

La progettazione preliminare dell'Area Direzionale, nonché quella definitiva del Centro Direzionale, sono state affidate allo "Studio Daniel Libeskind", figura internazionale dell'Architettura e dell'Urban Design.

La progettazione ha voluto esprimere l'identità mediterranea, evocando le connotazioni di un mare che esprime i legami di culture, religioni, identità, linguaggi diversi.

- sorgerà in località Piale, a Villa San Giovanni (RC);
- sarà adiacente al blocco di ancoraggio della torre del Ponte a Cannitello;
- sarà un complesso multifunzionale;
- ospiterà attività connesse alla gestione dell'Opera. ♦



I PROGETTI E LE OPERE IN PROGRAMMA CHE AFFIANCANO LA REALIZZAZIONE DEL PONTE

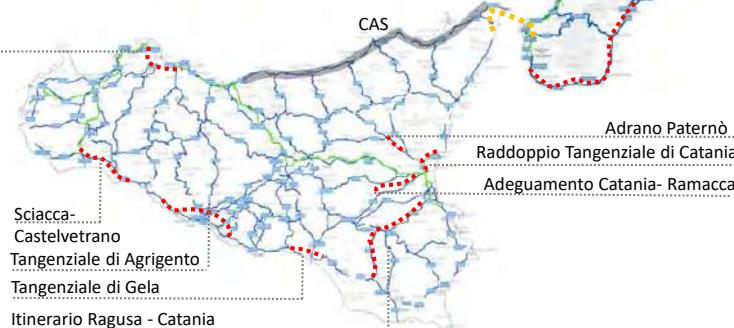
Direzione Tecnica ANAS. Nuove Opere

Principali interventi in corso tra Calabria e Sicilia

ANAS in Calabria gestisce una rete Stradale pari a **2.164 km** di cui **450 km** di raccordi autostradali (Autostrada A2 Del Mediterraneo) con interventi per **14,339 miliardi di Euro** sull'intera rete in lavori di Nuove Opere.

ANAS in Sicilia gestisce una rete Stradale pari a **3.918 km** con interventi per **15,253 miliardi di Euro** sull'intera rete in lavori di Nuove Opere.

Pedemontana di Palermo



20 aprile 2024

Direzione Tecnica ANAS. Ing. Luca Bernardini

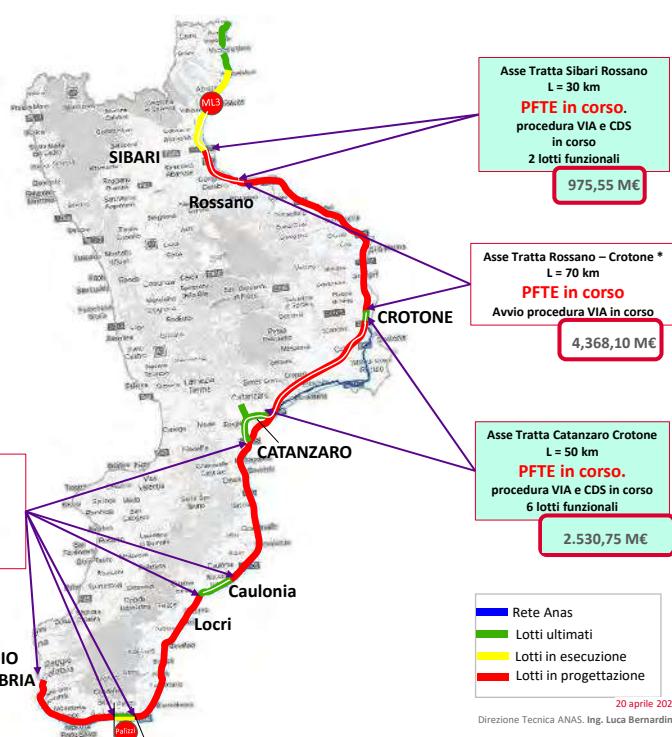
S.S. 106 "Jonica"

Interventi in corso

Sulla Gazzetta Ufficiale del 29/12/2022 è stata pubblicata la Legge n. 197 del 29.12.2022, "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025" nella quale all'art. 1 c. 511 si dispone un finanziamento complessivo di 3 mld a favore del "nuovo asse viario Sibari-Catanzaro" della S.S. 106, con stanziamenti previsti negli anni fra il 2023 e il 2037.

Le tratte prioritarie individuate dal Commissario sono la Sibari - Rossano e la Catanzaro - Crotone vista anche la presenza di risorse già destinate all'opera.

Asse Tratta Catanzaro - Reggio Calabria
Suddivisa nelle tratte
Tratta Catanzaro - Roccella Jonica L = 70 km
Tratta Siderno - Palizzi L = 60 km
Tratta Bova Marina - Reggio Calabria L = 44 km
Studio di Fattibilità concluso.



20 aprile 2024
Direzione Tecnica ANAS. Ing. Luca Bernardini

AUTOSTRADA A2 - TRATTO COSENZA-ALTILIA

Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica.

10 gennaio 2024

Palermo - Helsinki

Direzione Tecnica ANAS. Ing. Luca Bernardini

L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova strada prevalentemente in variante di circa 25,6 Km con sezione stradale di categoria Autostradale.



L'intervento è stato suddiviso in Lotti funzionali, la cui realizzazione è prevista prioritariamente nei tratti che sostituiranno quelli attuali sottesi alle opere principali, viadotti Stupino e Ruiz, che richiedono interventi di manutenzione sempre più impegnativi e frequenti vista l'età e la tipologia costruttiva.

Il progetto aggiorna i precedenti progetti di ammodernamento dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria dal km 260+500 al km 286+000 (dallo Svincolo di Cosenza allo Svincolo di Altilia) elaborati in varie fasi dal 2001 al 2015. L'attuale programmazione vede come prioritaria le realizzazione dei lotti 4 e 5 (da viadotto Corsopato a Svincolo di Altilia - cod. UC172) con appaltabilità prevista nel 2025, in quanto nella tratta esistente sono presenti i citati viadotti Stupino e Ruiz. Il valore complessivo dell'opera è di circa 2,7 Mld di euro.

AUTOSTRADA A2 "DEL MEDITERRANEO" - ACCESSI AL PORTO DI GIOIA TAURO

Interventi PNRR

1 momento è in corso di progettazione il potenziamento della viabilità di accesso al porto di Gioia Tauro, con n. 4 interventi del valore complessivo di circa 170 M€ - a valere su finanziamenti di Fondi di Sviluppo e Coesione (FSC) e di fondi PNRR per interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali. Gli interventi si uniscono al progetto dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro di potenziamento del porto stesso previsto dal Piano Operativo Triennale 2021 - 2023.

GATE NORD

Innalzamento livello di servizio Svincolo A2 "Rosarno"

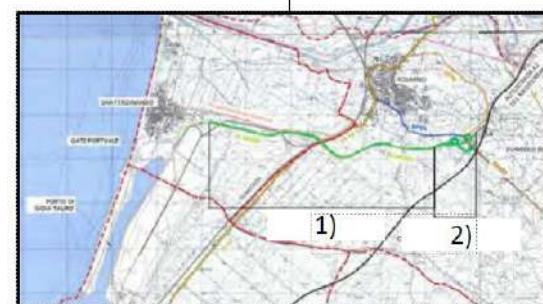
- 1) Collegamento tra lo svincolo di Rosarno e il porto di Gioia Tauro (Cod. UC 152)
- 2) Lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada SA-RC alla tipo 1/A norme CNR/80 - Tronco 3° tratto 2° lotto 3°stralcio C - dal km 382+475 al km 383+000 (svincolo Rosarno). Innalzamento livello di servizio (Cod. UC166)



GATE SUD

Nuovo collegamento A2 - S.S. 18 Viabilità complementare e raccordo stradale sud alla rete TEN-T

- 3) I lotto: dal gate sud allo svincolo con la S.S. 18 (Cod. UC165)
- 4) II lotto: dallo svincolo con la S.S. 18 escluso allo svincolo con l'A2 compreso (Cod. UC167)



OLTRE IL PONTE supplemento del quotidiano Calabria.Live del 18 settembre 2025

Reg. Trib. CZ n. 4/2016 Direttore responsabile: Santo Strati - iscritto al ROC 33726

ideazione e realizzazione a cura di Santo Strati

con la collaborazione di Agostino Strati e Maria Cristina Gulli

in collaborazione
con



GATE NORD COLLEGAMENTO TRA LO SVINCOLO DI ROSARNO E IL PORTO DI GIOIA TAURO

Progetto definitivo. Appaltabilità 2025.

L'intervento ha lo scopo di riqualificare per circa 5,5 km la S.S. 682 DIR, caratterizzata da un traffico costituito principalmente da veicoli pesanti, dallo svincolo di Rosarno della A2 "Autostrada del Mediterraneo" al Gate Nord del porto di Gioia Tauro adeguandola ad una sezione a 4 corsie (categoria B secondo il D.M. 2001).

La progettazione definitiva è stata avviata nel 2021, con l'esecuzione dei rilievi e delle indagini propedeutiche e sul progetto è stato acquisito il parere positivo di compatibilità ambientale nel 2023 e il nulla osta da parte della Soprintendenza archeologica e sarà avviata la Conferenza di Servizi propedeutica all'approvazione del progetto definitivo.

L'intervento è finanziato per 15,9 M€ dalla Legge di Bilancio 2022.



GATE NORD. DAL KM 382+475 AL KM 383+000 (SVINCOLO ROSARNO)

Lavori in corso

Sono stati avviati a dicembre 2023 i lavori relativi al progetto esecutivo approvato che prevede di sistemazione dello svincolo con la S.S. 682 DIR di accesso al gate nord del porto di Gioia Tauro la cui configurazione attuale non è adeguata ai flussi di traffico che deve sostenere con conseguente penalizzazione del livello di servizio dello svincolo stesso.

Il progetto prevede la realizzazione di 2



nuove rotatorie e di una nuova rampa per connettere direttamente la S.S. 682 "Jonio-Tirreno" e la S.S. 682 DIR per il porto di Gioia Tauro, la rinaturalizzazione del vecchio svincolo autostradale ed infine la realizzazione di una vasca di laminazione per la regimazione delle acque e la protezione delle aree a valle.

Parzialmente finanziato con fondi PNRR -interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (per 6 M di euro su 36,6 Mdi euro complessivi).

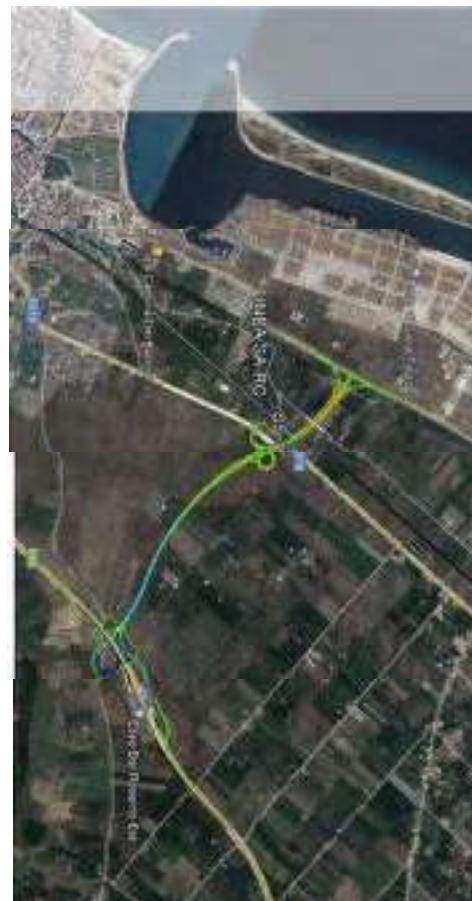
GATE SUD. S.S. 18 VIABILITÀ COMPLEMENTARE E RACCORDO ALLA RETE TEN-T

I e II lotto. Progetto definitivo. Appaltabilità 2024

L'intervento prevede la realizzazione di un collegamento tra il Gate Sud del porto di Gioia Tauro e l'A2, di circa 2,62 km, articolato in due lotti funzionali con una sezione stradale di cat. B ai sensi del D.M. 2001 (4 corsie - 2 corsie per senso di marcia)

- I lotto: dal Gate Sud allo svincolo con la S.S. 18 si sviluppa innestandosi con una rotatoria sull'asse portuale, per poi raggiungere la SS18 "Tirrena Inferiore" cui si connette con uno svincolo. In questo primo tratto è previsto il sottopassaggio della linea ferroviaria FS Lamezia Terme - Reggio Calabria tramite una galleria artificiale di circa 450m.
- II lotto: dallo svincolo con la SS18 escluso allo svincolo con l'A2 compreso a cui si collega con un nuovo svincolo autostradale le cui rampe si sviluppano intorno alla stazione di servizio esistente (Rosarno Est e Rosarno Ovest).

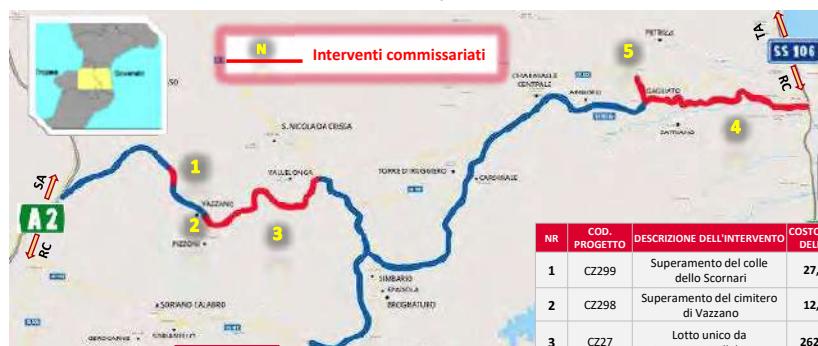
A valle del confronto con gli enti (Regione Calabria, CORAP, Autorità Portuale) sulle prime ipotesi di intervento nel 2021, sul progetto definitivo è stata svolta la Valutazione di Impatto Ambientale con esito positivo e la procedura di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico. Al momento è in corso di svolgimento la Conferenza di Servizi. L'importo dell'investimento è di 106,8 M di euro.



Trasversale delle Serre

Lavori in corso. Appaltabilità 2023.

L'intervento prevede la realizzazione di un tratto in categoria stradale C1 ai sensi del D.M. 2001 di connessione tra la A2 e la SS106 per ca. 20 km.



RIEPILOGO LUNGHEZZE E PRINCIPALI OPERE D'ARTE				
INTERVENTO	LUNGHEZZA [km]	VIADOTTI [m]	GALLERIE NATURALI [m]	GALLERIE ARTIFICIALI [m]
1. Superamento del colle dello Scornari	1,5	-	-	370
2. Superamento del cimitero di Vazzano	0,7	-	-	40
3. Lotto unico da Vazzano a Vallelonga	6,9	2.415	98	-
4. Lotto Gagliato Soverato	7,9	855	-	195
5. Bretella per Petrizzi -Riappalto	1,5	367	-	-

Importo investimento **521 M€**

NR	COD. PROGETTO	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	COSTO STIMATO DELL'OPERA	APPALTABILITÀ PREVISTA
1	CZ299	Superamento del colle dello Scornari	27,34 M€	Lavori in corso avviati il 14.02.2023 (Avanzamento Produzione 30%)
2	CZ298	Superamento del cimitero di Vazzano	12,68 M€	Gara espletata- Stipula contratto 26.03.2024 Consegnalavori 09.04.2024
3	CZ27	Lotto unico da Vazzano a Vallelonga	262,72 M€	Gara espletata (Appalto Integrato)- Stipula contratto 13.12.2023 Avvio progettazione esecutiva 22.01.2024
4	CZ402	Lotto Gagliato Soverato	183,20 M€	Bando pubblicato il 01.12.2023 Procedura di gara in corso
5	CZ287	Bretella per Petrizzi Riappalto	35,05 M€	Bando pubblicato il 18.10.2023 Efficacia aggiudicazione del 11.04.2024

20 aprile 2024

Direzione Tecnica ANAS. Ing. Luca Bernardini

PEDEMONTANA DI PALERMO

DOCFAP. Appaltabilità 2026

L'intervento riguarda la realizzazione di un collegamento veloce pedemontano a Palermo di connessione tra l'A19 e l'A29 di ca. 23 km e una sezione di categoria Autostradale. La progettazione del DOCFAP, tenuto conto dello stato dei luoghi, del livello dei vincoli e delle tutele del territorio e della valutazione degli effetti sul sistema ambientale, paesaggistico, naturalistico e socioeconomico, ha individuato nel corridoio pedemontano n. 3 differenti alternative progettuali.



Le alternative di tracciato hanno in comune gli stessi capisaldi di inizio e fine intervento - a sud sull'autostrade A19 Palermo - Catania e a nord sulla A29 Palermo-Mazara del Vallo.

Il tracciato ricade nel territorio della Città Metropolitana di Palermo, nei Comuni di Palermo e Monreale, quest'ultimo marginalmente interessato dal tracciato dell'Alternativa 1 in corrispondenza di un tratto in galleria.

L'importo dell'investimento è di 3.031 M di euro.

S.S. 284 "OCCIDENTALE ETNEA" AMMODERNAMENTO DEL TRATTO ADRANO-CATANIA: 1° LOTTO ADRANO - PATERNÒ

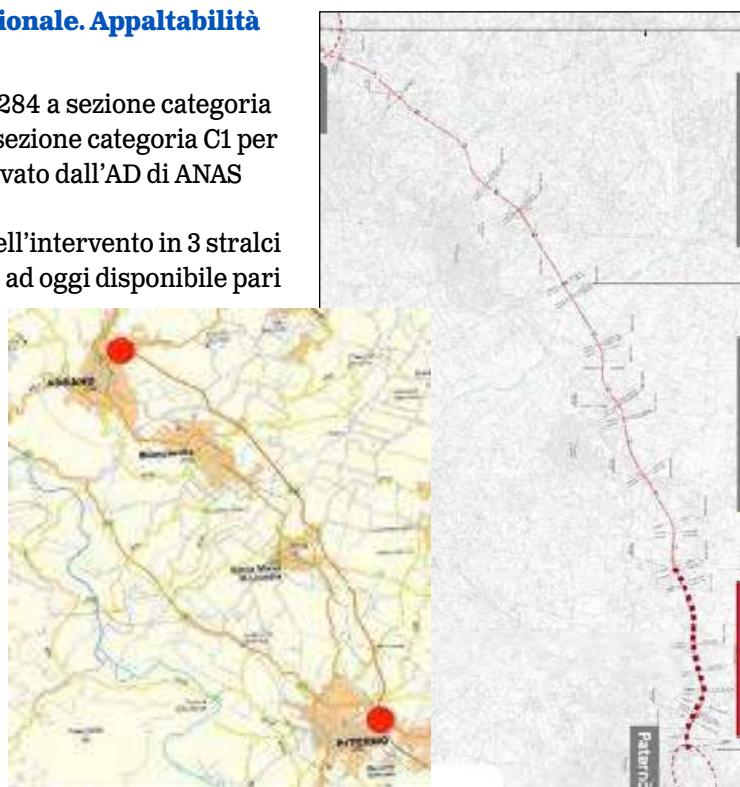
Progetto esecutivo in corso 1° stralcio funzionale. Appaltabilità 2024

L'intervento riguarda l'adeguamento della S.S.284 a sezione categoria B da Adrano Sud a Paternò per 14 km circa e a sezione categoria C1 per circa 1,5 km. Il progetto definitivo è stato approvato dall'AD di ANAS nel mese di ottobre 2023.

Il progetto esecutivo prevede la suddivisione dell'intervento in 3 stralci funzionali in considerazione del finanziamento ad oggi disponibile pari a 185 mln:

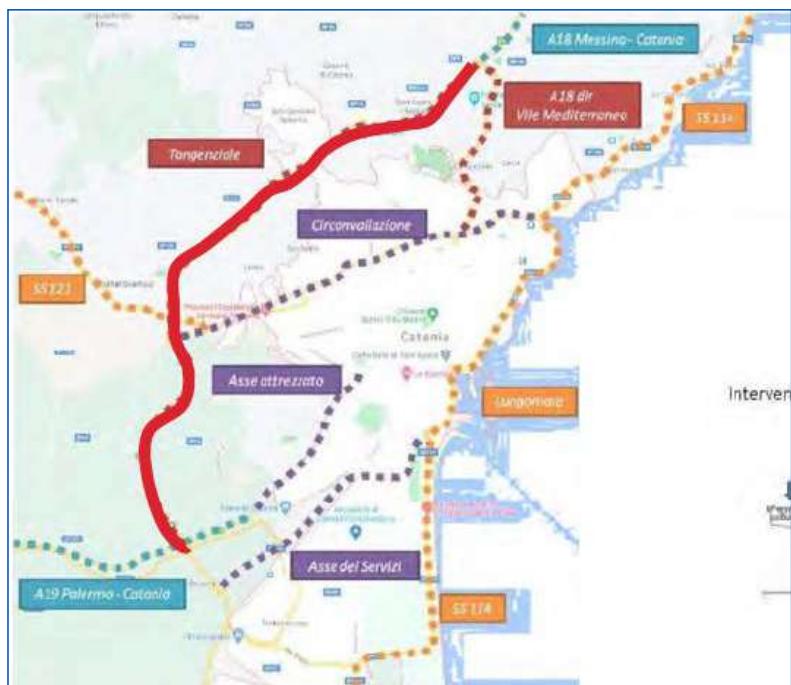
- Stralcio 1 dallo svincolo 5 (incluso) al km 14+620 (fine tratta) di 180 M€ e sviluppo complessivo di 3,6 km. La progettazione esecutiva è stata avviata nel mese di dicembre 2023 e l'approvazione è prevista a valle della verifica di ottemperanza da avviare presso il Ministero dell'Ambiente nel 2024.
- Stralcio 2 dallo svincolo 3 (incluso) allo svincolo 5 (escluso) -195 M€ di ca. 5,4 km;
- Stralcio 3 dal km -0+377 (inizio tratto C1) allo svincolo 3 (escluso) -147 M€ ca. 5,4 km.

Importo dell'investimento 478 M.



TANGENZIALE DI CATANIA - CONVENZIONE CON REGIONE

Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica in corso



Il progetto consiste nella realizzazione della terza corsia sulla tangenziale di Catania. Il tratto di intervento di circa 15 km è compreso tra lo svincolo di connessione alla A19 Palermo Catania (a sud) e lo svincolo in corrispondenza della diramazione della A18 dir in penetrazione a Catania.

La progettazione di prima fase in data 08.07.2021 è stata presentata in un incontro con i Comuni interessati dall'intervento.

È al momento in fase di avvio la campagna di indagini geognostiche e ambientali richiesta dal CSLP al fine di rilasciare il parere di competenza sul progetto in argomento.

PRINCIPALI INTERVENTI NUOVE OPERE IN SICILIA

Principali interventi di recente appalto

- Ragusa-Catania. Lavori in corso a seguito di un appalto lavori dei 4 lotti funzionali - 1.434,50 M€

- Tangenziale di Gela. Appalto integrato recentemente aggiudicato. In fase di avvio la progettazione esecutiva - 395,00 M€



Principali interventi in progettazione

- Adeguamento Castelvetrano-Sciacca. DOCFAP concluso. In corso il Dibattito pubblico (505 M€). Intervento di adeguamento a categoria B della tratta della S.S. 115 tra Castelvetrano e Sciacca
- Tangenziale di Agrigento. Progetto di fattibilità tecnico economica in corso (2.404 M€) di una nuova strada in variante categoria B per ca. 36 km
- Catania-Gela. DOCFAP concluso e previsto avvio del Dibattito pubblico nel secondo trimestre 2024 (700 M€). Intervento di adeguamento della S.S.192 dei primi 35 km della S.S.417 a sezione stradale B fino a Ramacca.

Gli investimenti ferroviari in Sicilia



Di cui 17,4 mld € finanziati

16 interventi in Realizzazione
9 stazioni tra nuove e restyling
855 km Ertms previsti

A ME-CT- PA completata si potrà andare da
Messina a Catania in meno di 1 ora e tra Catania
e Palermo in circa 2 ore



N.B.

- I valori sono comprensivi dei programmi manutenzione, adeguamento a nuovi standard, resilienza, sicurezza, sviluppo tecnologico e upgrading.
- Costi e finanziamenti adeguati all'incremento tariffario, per cui è stata presentata istanza d'accesso al fondo (c.d. DL Aiuti).



PRINCIPALI INVESTIMENTI RFI NELLE REGIONI SICILIA E CALABRIA

Gli investimenti ferroviari in Calabria



di cui 16,08 mld € finanziati

6 interventi per nuove opere in corso
12 stazioni tra nuove e restyling
216 km Ertms previsti



A SA-RC completata si potrà andare
da Roma a Reggio Calabria in 4 ore

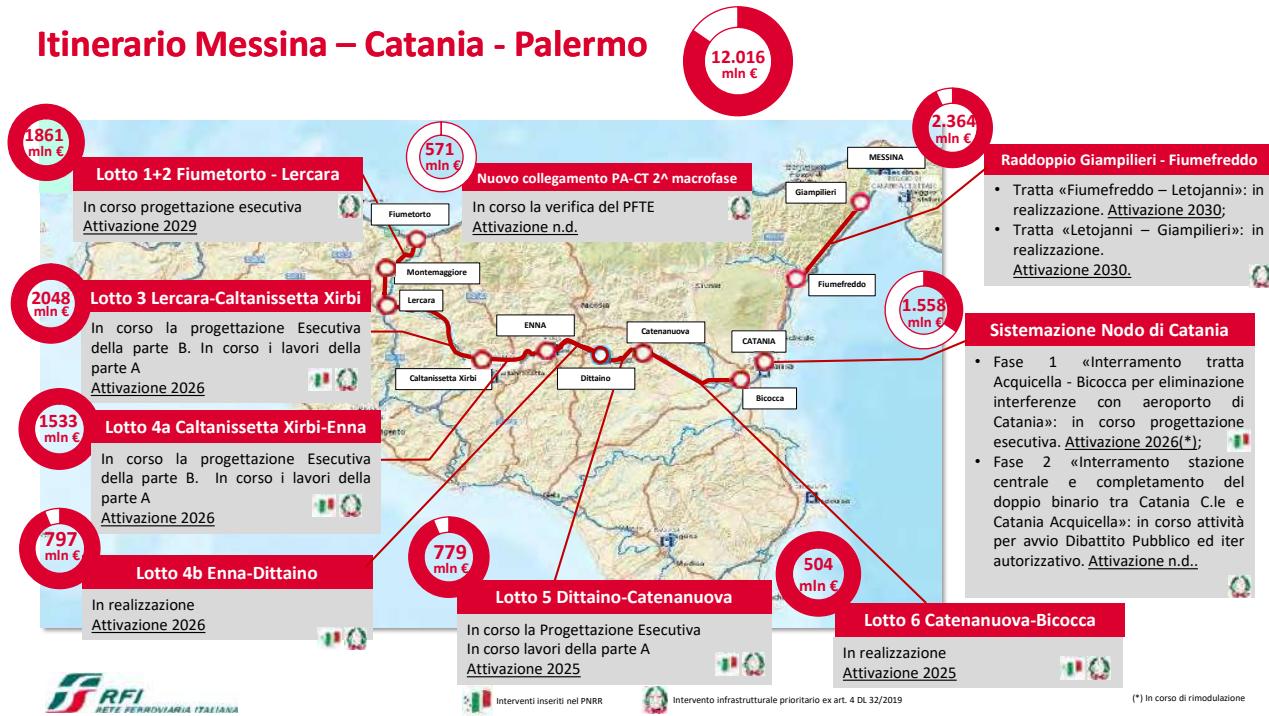


N.B.

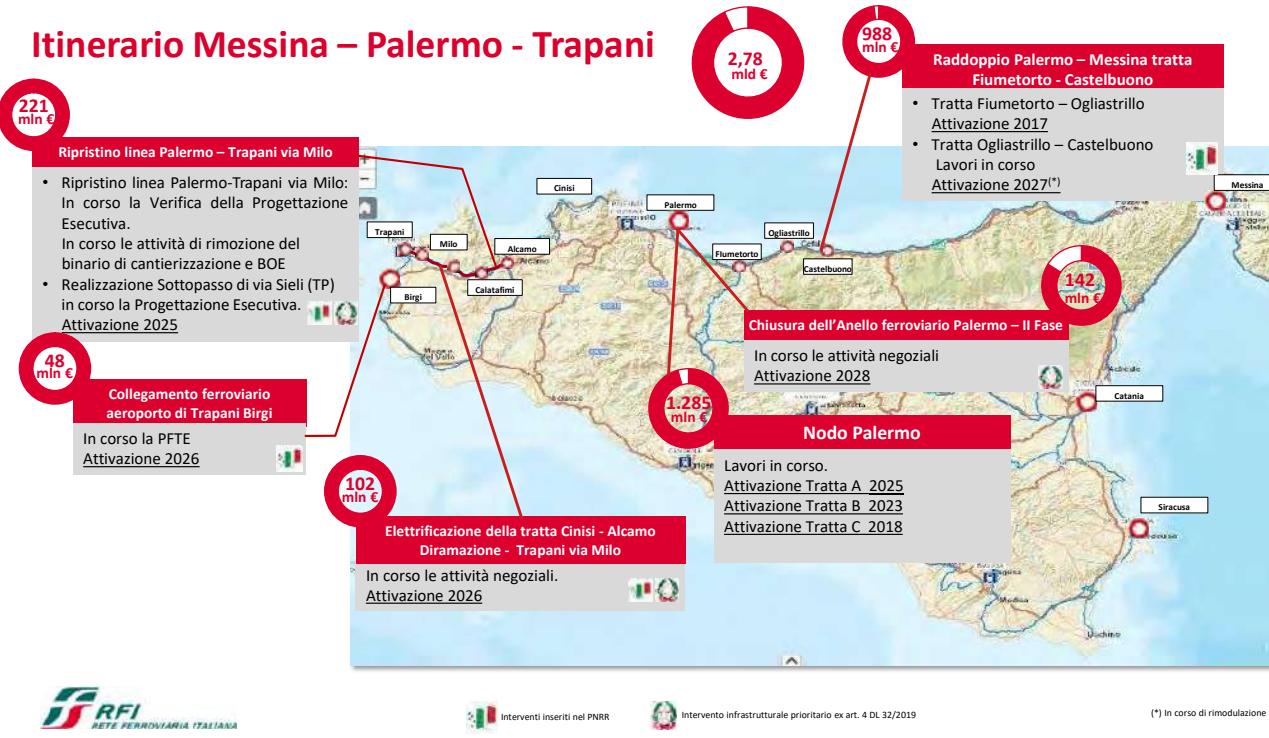
- I valori sono comprensivi dei programmi manutenzione, adeguamento a nuovi standard, resilienza, sicurezza, sviluppo tecnologico e upgrading.

I PRINCIPALI INVESTIMENTI RFI IN SICILIA

Itinerario Messina – Catania - Palermo



Itinerario Messina – Palermo - Trapani



Gli investimenti ferroviari in Sicilia

Ulteriori Investimenti



1

Ripristino linea
Caltagirone-Gela
Costo: 349 mln €
Attivazione: 2026



2

Collegamento ferroviario
aeroporto di Catania
Fontanarossa
Costo: 19 mln €
Attivazione: 2026(*)



3

Bypass di Augusta
Costo: 176 mln €
Attivazione: 2026



4

Metroferrovia di
Ragusa
Costo: 38 mln €
Attivazione: n.d.



5

Fermata Acireale
Bellavista
Costo: 7 mln €
Attivazione: 2025



6

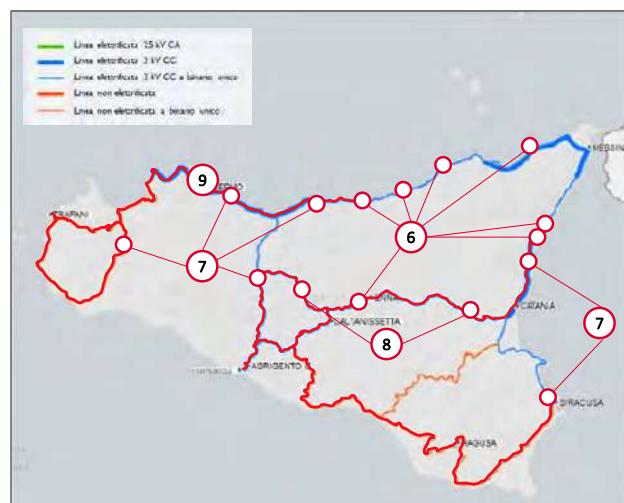
Collegamento ferroviario
con il Porto di Augusta
Costo: 95 mln €
Attivazione: 2026



(*) In corso di rimodulazione

Gli investimenti ferroviari in Sicilia

I Principali Investimenti Tecnologici



6

Ammodernamento e velocizzazione itinerari
Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e
Messina-Siracusa
Costo: 53 mln €
Attivazione: 2024



7

Programma nazionale ERTMS
Costo: 650 mln €
Attivazione: 2026 per fasi



8

Upgrading multi-tecnologico ERTMS - Linea
Palermo – Catania tratta Lercara Dir.-
Catenanuova
Costo: 84,1 mln €
Attivazione: 2026



9

Sviluppo Posti Centrali Sud:
Upgrading SCCM di Palermo
Costo: 32,9 mln €
Attivazione: 2024



I principali investimenti in Sicilia 1/2

Itinerario	Progetto	Costo (Mln €)	Finanziamento (Mln €)	Stato d'avanzamento	Benefici	Attivazione
Messina - Catania - Palermo	Lotto 1+2 Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara ⁽¹⁾	7.522	7.421	Progettazione Esecutiva		
	Lotto 3 Lercara-Caltanissetta Xirbi ⁽¹⁾			Progettazione Esecutiva-Realizzazione		
	Lotto 4a Caltanissetta Xirbi-Enna ⁽¹⁾			Progettazione Esecutiva - Realizzazione		
	Lotto 4b Enna-Dittaino ⁽¹⁾			Realizzazione		
	Lotto 5 Dittaino-Catenanuova ⁽¹⁾			Progettazione Esecutiva-Realizzazione		2029 per fasi
	Lotto 6 Catenanuova-Bicocca			Realizzazione		
	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2^ macrofase	571(*)	4	Verifica progettazione		n.d.
	Sistemazione Nodo di Catania: Interramento tratta Acquicella-Bicocca ⁽¹⁾	1.558	535(**)	Progettazione Esecutiva		2026(**)
	Sistemazione Nodo di Catania: Interramento tra Catania C.le e Catania Acquicella			Attività per avvio Dibattito Pubblico ed iter autorizzativo		n.d.
	Linea Messina - Catania: raddoppio Giampilieri - Fiumefreddo	2.364	2.201	Realizzazione		2030
Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa ⁽¹⁾		19	16	Progettazione Esecutiva		2020 - 2026(**)



* Costo al netto dell'aumento tariffe 2022.

⁽¹⁾ Costi e finanziamenti adeguati all'incremento tariffario, per cui è stata presentata istanza d'accesso al fondo (c.d. DL Aiuti).

Interventi inseriti nel PNRR Intervento infrastrutturale prioritario ex art. 4 DL 32/2019



(**) In corso di rimodulazione

(***) Comprensivo della clausola di flessibilità prevista dall'art. 1 comma 5 del CdP 2022-26

I principali investimenti in Sicilia 2/2

Itinerario	Progetto	Costo (Mln €)	Finanziamento (Mln €)	Stato d'avanzamento	Benefici	Attivazione
Ripristino linea Caltagirone – Gela	Lotto 1 Caltagirone – Niscemi ⁽¹⁾	349(*)	340,5	Realizzazione		2026
	Lotto 2 Niscemi - Gela			Iter autorizzativo		
	Bypass di Augusta ⁽¹⁾	176(**)	176	Iter autorizzativo		2026
	Collegamento ferroviario con il porto di Augusta ^{(1) (****)}	95	95	Iter autorizzativo		2026
	Metroferrovia di Ragusa	38	38	Progettazione		n.d.
	Fermata Acireale Bellavista	7	7	Attività Negoziale (***)		2025
	Nodo di Palermo	1.285	1.234	Realizzazione		2026
	Chiusura dell'Anello ferroviario di Palermo – II Fase	142	127	Attività negoziale		2028
	Raddoppio Palermo – Messina tratta Fiumetorto - Castelbuono	988	968	Realizzazione		2027
	Collegamento ferroviario aeroporto di Trapani Birgi	48	48	In corso iter autorizzativo		2026
	Ripristino linea Palermo – Trapani via Milo	221	221	Progettazione Esecutiva - Realizzazione		2025
	Elettrificazione della tratta Cinisi - Alcamo Diramazione - Trapani Via Milo ⁽¹⁾	102	102	Progettazione Esecutiva		2026

*Costo al netto dell'aumento tariffe 2022 per il lotto 2. L'esatta definizione del costo aggiornato è in fase di quantificazione

**Nuovo costo a seguito della consegna del PFTE

*** Gara deserta, da riprogrammare, in corso di verifica modalità di affidamento.

**** Variazione committente dell'intervento da conto terzi a RFI

⁽¹⁾ Costi e finanziamenti adeguati all'incremento tariffario, per cui è stata presentata istanza d'accesso al fondo (c.d. DL Aiuti).

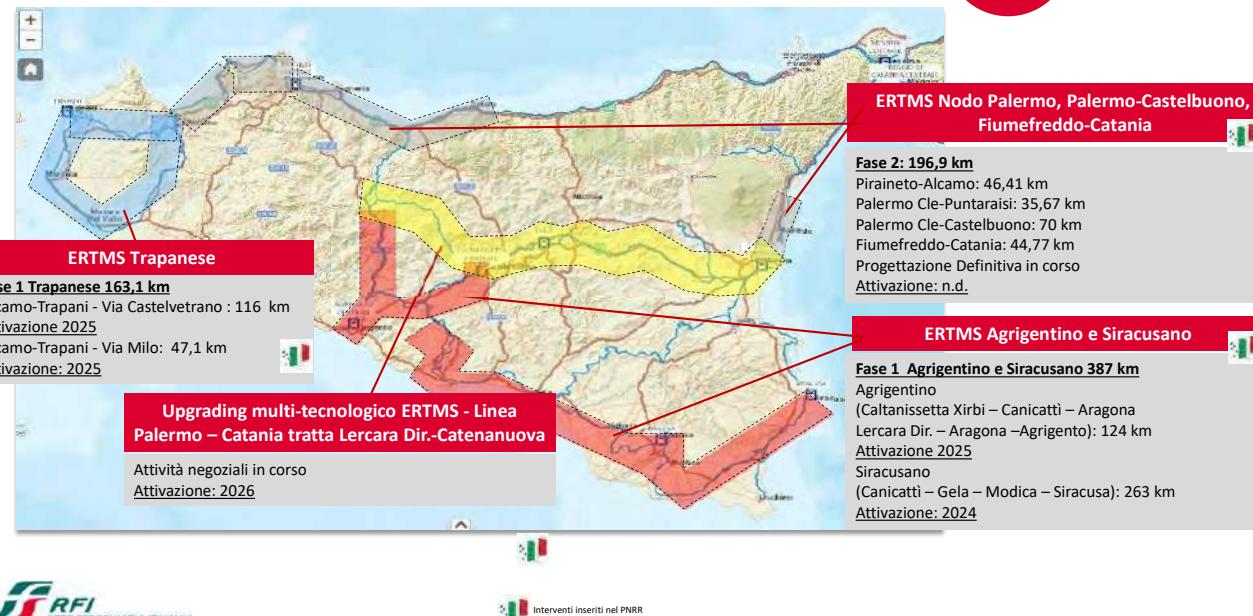


Velocità Capacità Prestazioni Accessibilità alla rete Regolarità Intermodalità Accessibilità PRM Sostenibilità Integrazione della rete Gestione dei rotabili



PROGETTI ERTMS SICILIA

734,1
Mln €



I principali investimenti tecnologici in Sicilia

Itinerario	Progetto	Costo (Mln €)	Finanziamento (Mln €)	Stato d'avanzamento	Benefici	Attivazione
Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa		53	53	Realizzazione		2023-2024
Programma nazionale ERTMS		650	650	Siracusano e Agrigentino: Realizzazione Trapanese (Via Milo) e Castelvetrano: Progettazione Rimanenti trate: Progettazione		2025 per fasi 2025 2026
Upgrading multi-tecnologico ERTMS - Linea Palermo – Catania tratta Lercara Dir.-Catenanuova ⁽¹⁾		84,1	84,1	Attività Negoziali		2026
Sviluppo Posti Centrali Sud: Upgrading SCCM di Palermo		32,9	16,5	Progettazione		2024

⁽¹⁾ Costi e finanziamenti adeguati all'incremento tariffario, per cui è stata presentata istanza d'accesso al fondo (c.d. DL Aiuti).

Principali investimenti in Sicilia – Nuove fermate



1
Nuova fermata di
Aci Castello
Costo: 10,5mln
Attivazione: 2026



2
Nuova fermata di
S.Michele
Costo: 11,5mln
Attivazione: 2025



3
Nuova fermata di
Fontanelle
Costo: 11,5mln
Attivazione: 2025



4
Nuova fermata di
Carini Ri.MED.
Costo: 11,5mln
Attivazione: 2026



Principali investimenti in Sicilia – Adeguamento Stazioni (PNRR)



5
Adeguamento e
restyling stazione di
Milazzo
Costo: 6,4mln
Attivazione: 2024

6
Adeguamento e
restyling stazione di
Acireale
Costo: 7,8mln
Attivazione: 2026

7
Adeguamento e
restyling stazione di
Siracusa
Costo: 16mln
Attivazione: 2026



8
Adeguamento e
restyling stazione di
Marsala
Costo: 9mln
Attivazione: 2025



9
Adeguamento e
restyling stazione di
Messina
Costo: 48mln
Attivazione: 2026



Nuovi Studi in Sicilia

Rif. CdP-I
NA026

Elenco nuove iniziative di investimento previste in Appendice X del CdP

Descrizione intervento	Livello progettuale da sviluppare		Stato attività
	Quadro Esigenziale	DOCFAP	
Nuova linea Ragusa - Vizzini		X	Concluso
Quadruplicamento Fiumetorto - Brancaccio		X	In corso
Potenziamento Accessibilità Impianti IF Stazione di Palermo Centrale		X	Da avviare
Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castelbuono-Patti		X	In corso
Nuova linea Porto Empedocle - Castelvetrano		X	In corso
Velocizzazione dei servizi Palermo - Trapani via Castelvetrano e accessibilità		X	In corso
Nuova linea Caltagirone - Enna		X	In corso
Velocizzazione Carini - Punta Raisi		X	In corso
Gela-Licata-Agrigento		X	In corso
Potenziamento/Velocizzazione (Siracusa) -Ragusa - Canicattì	X		Da avviare
Potenziamento/Velocizzazione Lercara Diramazione/Caltanissetta - Agrigento		X	In corso
Collegamento ferroviario aeroporto di Comiso		X	Da avviare
Elettrificazione Palermo - Trapani via Castelvetrano	X		Da avviare
Elettrificazione Siracusa-Ragusa- Gela	X		Da avviare
Elettrificazione Canicattì - Gela	X		Da avviare
Elettrificazione Lentini Diramazione - Gela	X		Da avviare
Bretelle ferroviarie per il collegamento dei bacini aeroportuali di Punta Raisi e Trapani Birgi		X	In corso



Attualità dati 30 settembre 2023



Gli investimenti ferroviari in Calabria

I Principali Investimenti in Calabria

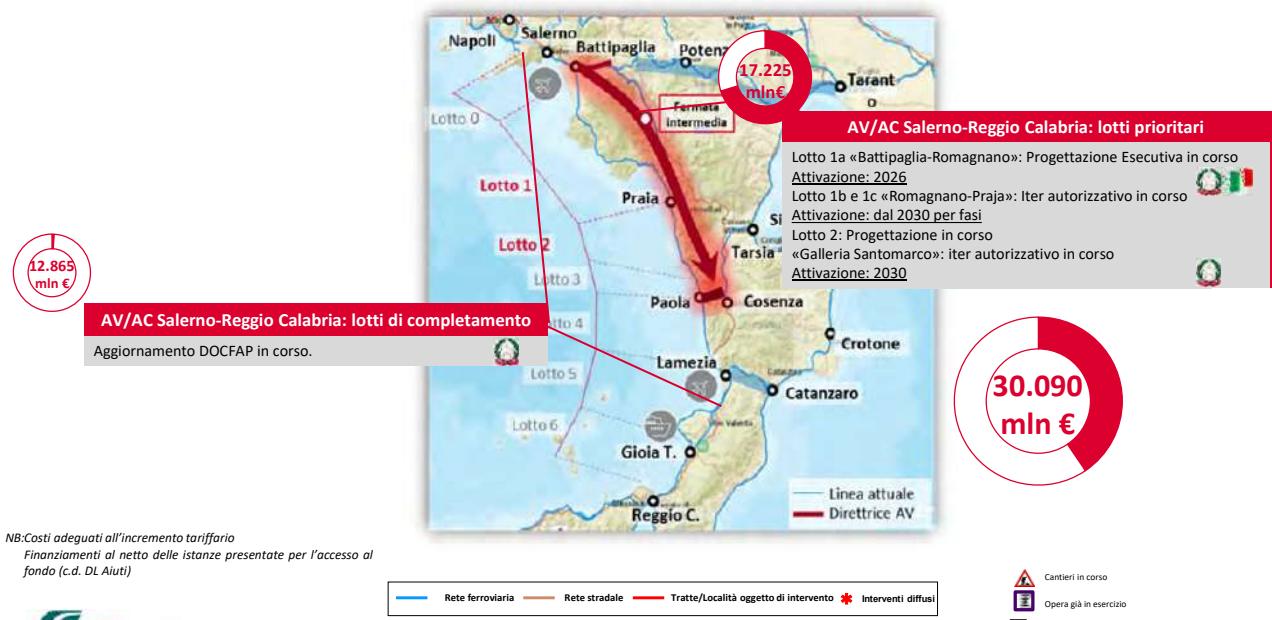


- 1** Linea AV-AC Salerno – Reggio Calabria: lotti prioritari e completamento
- 2** Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria ionica – tratta Sibari – Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme – Catanzaro Lido
- 3** Variante di Cannitello – opere di mitigazione
- 4** Potenziamento Metaponto –Sibari-Bivio S. Antonello
- 5** Adeguamento tecnologico e infrastrutturale linea Battipaglia – Reggio Calabria
- 6** Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud e linee afferenti 1^ fase
- 7** Nuovo Posto Centrale di Reggio Calabria
- 8** Programma nazionale ERTMS

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA

PRINCIPALI INVESTIMENTI RFI NELLA REGIONE CALABRIA

Nuova Linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria



PROGETTI ERTMS CALABRIA

33
mln €

Lamezia Terme-Catanzaro Lido(*)

Progettazione esecutiva in corso
Attivazione: 2024



155
mln €

Sibari-Catanzaro Lido(*)

Progettazione esecutiva in corso
Attivazione: 2025

(*) Costo in corso di definizione



Interventi inseriti nel PNRR

Principali investimenti in Calabria – Piano Integrato Stazioni



1

Stazione di Scalea-S. Domenica Talao
Interventi su fabbricato viaggiatori,
accessibilità e aree esterne
Costo (CVI): 6,7 mln €
Attivazione: 2024
PNRR



2

Stazione di Vibo Valentia-Pizzo
Interventi su fabbricato viaggiatori,
accessibilità e aree esterne
Costo (CVI): 6,0 mln €
Attivazione: 2024
PNRR



3

Stazione di Lamezia Terme C.le
Interventi su fabbricato viaggiatori,
accessibilità e aree esterne
Costo (CVI): 20,0 mln €
Attivazione: 2026



Principali investimenti in Calabria – Piano Integrato Stazioni



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA

4

Stazione di Catanzaro Lido
Interventi su fabbricato viaggiatori, accessibilità e aree esterne
Costo (CVI): 12,0 mln €
Attivazione: 2026



5

Stazione di Crotone
Interventi su fabbricato viaggiatori, accessibilità e aree esterne
Costo (CVI): 9,2 mln €
Attivazione: 2026
PNRR



6

Stazione di Rosarno
Interventi su fabbricato viaggiatori, accessibilità e aree esterne
Costo (CVI): 19,0 mln €
Attivazione: 2026
PNRR



Principali investimenti in Calabria – Piano Integrato Stazioni



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA

7

HUB di Villa S. Giovanni
Interventi su fabbricato viaggiatori, accessibilità e aree esterne e realizzazione nuovo terminal marittimo
Costo (CVI): 46,5 mln €
Attivazione: 2026
PNRR - HUB



8

Fermata di Reggio Calabria Lido
Interventi su fabbricato viaggiatori, accessibilità e aree esterne
Costo (CVI): 12,0 mln €
Attivazione: 2026
PNRR



9

Fermate di Bocale II, San Leo di Pellaro e Sant'Elia di Lazzaro
Nuove fermate nell'area metropolitana di Reggio Calabria
Costo (CVI): 20,0 mln € (in corso richiesta incremento del finanziamento)

Principali investimenti in Calabria – Piano Integrato Stazioni



10
Stazione di Sibari
Interventi su fabbricato viaggiatori, accessibilità e aree esterne
Costo (CVI): 12,2 mln €
Attivazione: 2027

11
Stazione di Cosenza
Interventi su fabbricato viaggiatori, accessibilità e aree esterne
Costo (CVI): N.D.
Attivazione: 2027

12
Stazione di Paola
Interventi su fabbricato viaggiatori e Accessibilità
Costo (CVI): N.D.
Attivazione: 2026



Nuovi Studi in Calabria

Elenco nuove iniziative di investimento previste in Appendice X del CdP

Descrizione intervento	Livello progettuale da sviluppare		Stato attività
	Quadro Esigenziale	DOCFAP	
Confronto tra itinerario Tirrenico-Ionico via Sibari e via Catanzaro Lido	X		Concluso
Collegamento diretto della linea ionica con il nuovo tracciato AV Salerno - Reggio Calabria	X	X	Da avviare
Collegamento Ferroviario Lamezia Aeroporto ed Interventi Connessi di collegamento con linea verso Lamezia		X	In corso
Variante di Cutro		X	In corso

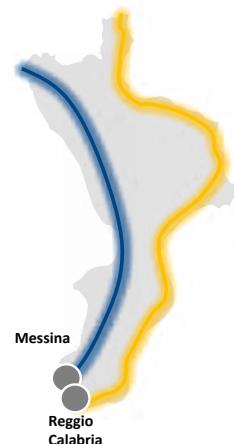


Attualità da

I principali investimenti in Calabria – I Benefici

Salerno – Reggio Calabria

La nuova linea AV Salerno-Reggio C. consentirà di raggiungere Reggio Calabria da Roma in 4h e da Napoli in 3h, in relazione al modello di esercizio. La nuova infrastruttura sarà adeguata ai più performanti standard per il trasporto ferroviario delle merci.



Linea Jonica

Gli interventi infrastrutturali e tecnologici per l'adeguamento e la velocizzazione della linea Jonica consentiranno l'istituzione di un rango di velocità per garantire più elevati livelli prestazionali e il potenziamento di alcune stazioni sedi di incrocio.

Area Calabria: i principali investimenti

AV/AC Salerno-Reggio Calabria

Lotti Prioritari e Raddoppio S.Lucido/Paola - Cosenza

AV/AC Salerno-Reggio Calabria

Lotti di Completamento



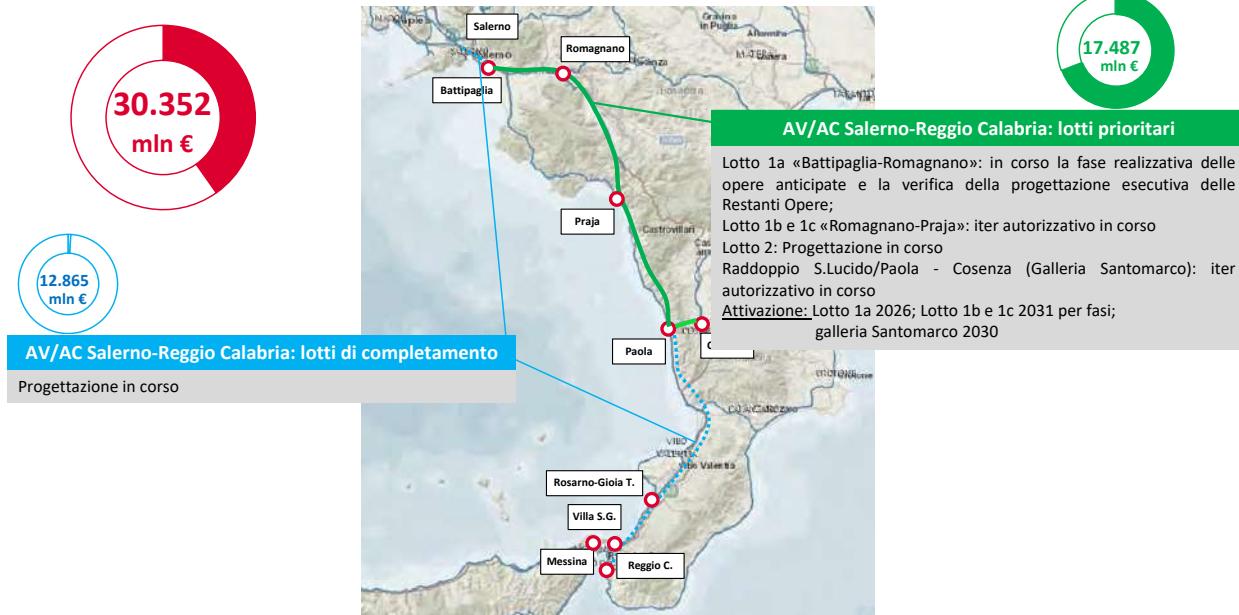
Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica

Elettrificazione Sibari – Crotone – Catanzaro

Potenziamento ed elettrificazione Lamezia Terme – Catanzaro Lido

Nuova Bretella di Sibari

Nuova Linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria



Linea Jonica e trasversali Calabria



Ponte sullo Stretto di Messina e opere di collegamento ferroviarie



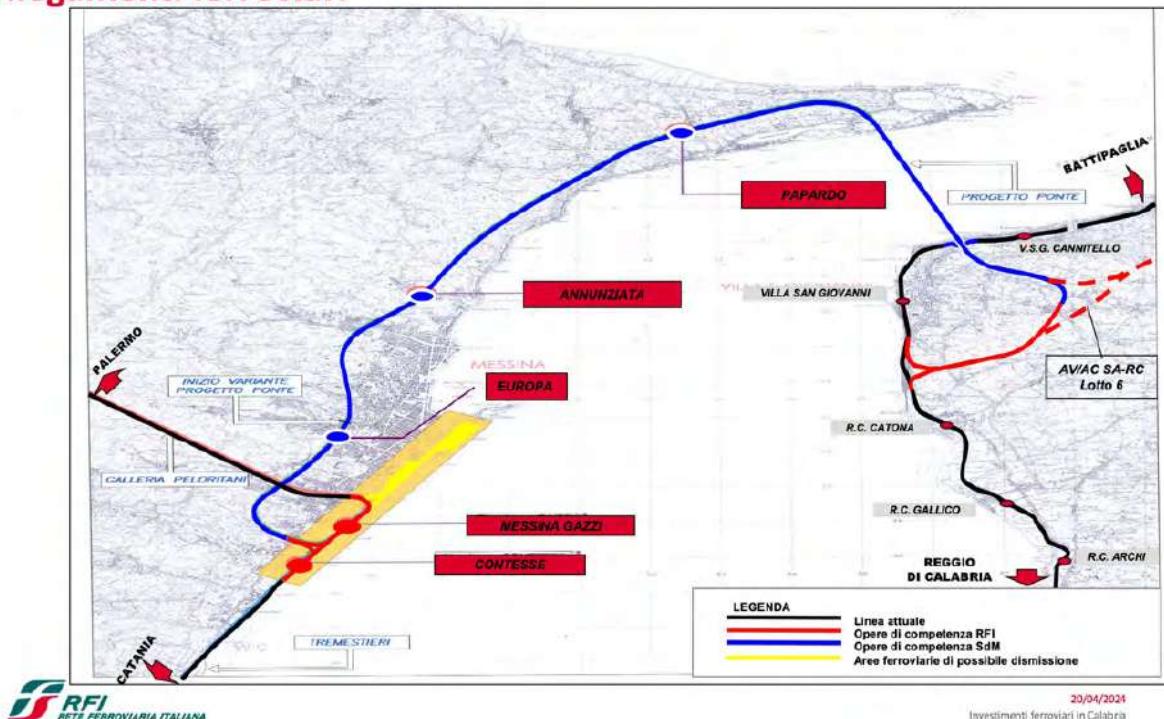
snodo di un sistema infrastrutturale integrato, al servizio del territorio e dei cittadini implementerà il "Corridoio Scandinavo – Mediterraneo" (Helsinki-Palermo-La Valletta) proiettando verso l'Europa la più grande e popolosa isola del Mediterraneo.



10/04/2024
Investimenti ferroviari in Calabria



Collegamenti ferroviari



Collegamenti al ponte Stretto di Messina (sponda calabria)

Descrizione degli interventi

L'intervento consiste nella realizzazione del collegamento ferroviario tra l'infrastruttura del Ponte sullo Stretto e la rete ferroviaria esistente al fine di garantire la funzionalità del Ponte, al momento della sua attivazione.

Il collegamento è previsto sia lato Villa S. Giovanni sia Lato Reggio Calabria.

Per consentire l'inserimento dei rami di collegamento al Ponte si rende necessario una variante alla Linea esistente tra Villa S. Giovanni e R.C. Catona comportando una traslazione degli attuali binari verso il mare.

Le opere sono prevalentemente in galleria a meno della parte di collegamento con la linea storica.

Stato

Progetto preliminare

Benefici prestazionali attesi

Gli interventi consentiranno il collegamento della rete ferroviaria al ponte sullo stretto di Messina.

È in corso di progettazione il lotto 6 della AV/AC SA-RC, la fase realizzativa attualmente non è finanziata.



Alta Velocità ferroviaria Salerno – Reggio Calabria: inquadramento

Descrizione Progetto

Il progetto prevede la realizzazione della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria che garantirà la continuità di un itinerario strategico per la connessione tra il sud e il nord.

La nuova direttrice consentirà d'incrementare i livelli d'accessibilità alla rete AV e creare le condizioni per nuove opportunità commerciali (passengeri e merci) per zone a elevata valenza territoriale come il Cilento, la costa Jonica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino, nonché offrire una velocizzazione dei collegamenti per la Sicilia attraverso l'interconnessione a Villa S. Giovanni.

L'itinerario complessivamente avrà uno sviluppo compreso tra i 450 km e i 520 km (a seconda delle configurazioni infrastrutturali), suddiviso in lotti funzionali, realizzabili per fasi in funzione dei finanziamenti a disposizione. Inoltre, lungo l'intero itinerario è ipotizzata la realizzazione di alcune nuove fermate AV. Tali fermate, così come eventuali interconnessioni, saranno oggetto di approfondimenti successivi, dati dal confronto con gli Enti interessati, in coerenza con le esigenze ferroviarie.

Nello Scenario Prioritario sono ricompresi i seguenti lotti: **Lotto 1**, **Lotto 2** e il "Raddoppio Paola – Cosenza" (Nuova galleria Santomarco), anche per il significativo contributo fornito al potenziamento dell'itinerario merci Gioia T. – Paola – Bari.

La priorità è basata sull'ottimizzazione di una diffusa riduzione delle percorrenze, sulla realizzazione d'itinerari merci e al contempo sulla massimizzazione dell'accessibilità al sistema ferroviario anche in termini di intermodalità. È, inoltre, previsto lo sviluppo del PTFE dei lotti non prioritari relativi al completamento dell'itinerario SA-RC.



Obiettivi/Benefici

- Riduzione dei tempi di percorrenza: il tempo di percorrenza Roma-Reggio Calabria sarà riducibile sino a 4 ore in relazione al modello di esercizio;
- Riduzione dei tempi per il collegamento con i servizi di traghetti a Villa S. Giovanni;
- Miglioramento prestazioni delle linee: modulo, sagoma, pesa assiale;
- Miglioramento dell'accessibilità grazie alla realizzazione di interconnessioni con la rete esistente che consentiranno di creare nuovi servizi Long-Haul e di sviluppare l'attuale offerta a servizio sia dei principali centri urbani, sia delle località turistiche litoranee;
- Valorizzazione dei collegamenti di bacino con aree ad alta valenza territoriale/turistica;
- Sviluppo di nuove opportunità di servizio (passengeri e merci) a beneficio anche dei collegamenti da e per la Sicilia;
- Incremento del traffico merci in adduzione al porto di Gioia Tauro.

Interventi inseriti nel PNRR | Intervento infrastrutturale prioritario ex art. 4 DL 31/2019



Intervento	Costo	Finanziamenti	Attivazione
Lotto 1a	2.912	2.912	2026
Lotti 1b e 1c	8.070	6.382	2031 per fasi
Lotto 2	4.377	1.385	n.d.
Raddoppio Galleria Santomarco	2.127	1.410	2030
Lotti non prioritari	12.865 (*)	117 (**)	n.d.
Totale	30.352	12.207	

* Costo complessivo degli interventi inclusi nel perimetro del progetto (Regioni Calabria e Campania)

** Comprende 100 M€ di risorse FSC 14-20 "Variante di Rosarno" in corso di rimodulazione su altri interventi in territorio calabrese.

20/04/2024
Investimenti ferroviari in Calabria



Focus principali investimenti in Calabria

AV Salerno – Reggio Calabria: Lotto 1 + 2 Battipaglia - Paola



Descrizione Progetto

Il lotto 1 Battipaglia-Praja ha uno sviluppo complessivo di circa 127 km.
Il lotto 1a Battipaglia – Romagnano è individuato come prioritario ed è stato inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Nei pressi di Romagnano è prevista la realizzazione dell'interconnessione dispari che consente il collegamento con l'attuale linea Battipaglia – Potenza – Metaponto – Taranto.
Il lotto 1b Romagnano-Fermata Intermedia prosegue da Romagnano in direzione sud fino ad una nuova fermata intermedia e prevede l'interconnessione pari con la linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto.
Il lotto 1c Fermata Intermedia-Praja si estende dalla fermata intermedia verso la zona costiera dove si affianca alla linea tirrenica esistente e termina in corrispondenza di Praja A.T., in territorio calabrese.
Il tracciato del lotto 2 è in corso di sviluppo, in considerazione delle complessità del quadro idrogeologico ed ambientale del territorio attraversato.

Stato di attuazione

- Lotto 1 Battipaglia-Romagnano e interconnessione dispari con l'attuale linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto: a giugno 2023 consegnate le prestazioni e a dicembre 2023 consegnati i lavori delle Opere Anticipate. In corso completamento verifica della progettazione esecutiva delle Restanti Opere;
- Lotto 1b e 1c «Romagnano-Praja»: iter autorizzativo in corso;
- Lotto 2: in corso approfondimenti tecnici nell'ambito dello sviluppo progettuale.

Obiettivi/Benefici

- Unitamente agli interventi previsti sulla direttrice Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto, riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma e il Sud; recupero dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti nella relazione Battipaglia-Potenza;
- Fermata di Praja che permetterà l'interscambio con la linea Tirrenica;
- Potenziamento degli itinerari per il trasporto merci in coerenza con gli interventi in corso di realizzazione e programmati;
- Miglioramento dei collegamenti di rete non AV da e verso Potenza/Taranto.

Focus principali investimenti in Calabria

AV Salerno – Reggio Calabria: Raddoppio Paola Cosenza (Nuova Galleria Santomarco)



Descrizione Progetto

Il progetto è strettamente correlato alla realizzazione della nuova linea AV Salerno – Foggia Calabria.
L'intervento del raddoppio della linea esistente Paola – Cosenza (Nuova Galleria Santomarco) è finalizzato anche al potenziamento del traffico merci proveniente dalla linea Tirrenica in direzione Metaponto/Taranto. L'intervento si sviluppa per una estensione di circa 22,2 km, di cui circa 17 km in sotterraneo (galleria Santomarco) mentre i restanti 5,2 km sono relativi a tratte all'aperto.
È previsto inoltre il raddoppio del tratto compreso fra la nuova galleria e la stazione di Castiglione Cosenzino, su cui insisterà una nuova fermata per servizio viaggiatori in corrispondenza degli imbocchi della nuova galleria.

Stato di attuazione

Il progetto di fattibilità tecnico economica con le integrazioni richieste dal CSLPP è stato inviato al CSLPP stesso, il quale ha emesso parere positivo ad agosto 2022. A settembre 2022 si è concluso il Dibattito Pubblico.
In corso la Conferenza dei Servizi e l'iter VIA.

Obiettivi/Benefici

- Miglioramento dell'accessibilità al servizio ferroviario unitamente alla realizzazione della prevista fermata di «Settimo di Rende – Montalto Uffugo»;
- Nuove opportunità di servizi regionali Cosenza – Paola;
- Potenziamento degli itinerari per il trasporto merci in coerenza con gli interventi in corso di realizzazione e programmati (potenziamento del corridoio Adriatico);
- Potenziamento del collegamento tra le linee tirrenica-jonica.

Adeguamento e velocizzazione linea ionica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido

Principali Interventi

- Potenziamento ed Elettrificazione della linea Lamezia Terme – Catanzaro Lido, Sibari – Crotone e Crotone – Catanzaro Lido – Intervento in PNRR - articolato in 3 lotti per i quali è in corso la Progettazione Esecutiva – attivazione al 2026
- Completamento Elettrificazione della linea Ionica Sud: Catanzaro Lido – Roccella Ionica – Melito di Porto Salvo, in corso la progettazione di fattibilità tecnico economica
- Bretella di Sibari- collegamento diretto di 1km tra le linee Metaponto-Roggio C. e Metaponto – Cosenza
Intervento PNRR – è in via di conclusione l'iter autorizzativo per avvio delle attività negoziali – attivazione al 2026
- Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria ionica Tratta Sibari-Melito Porto Salvo
 - Interventi alle Opere civili:
 - In corso le verifiche per l'adeguamento delle opere d'arte esistenti (in parte finanziati con fondi PNRR)
 - Attività di rinnovo e risanamento della massicciata in corso, con eccezione della macro tratta Brancaleone-Melito.
 - Adeguamento dei Piani di Regolamento Generale (PRG) delle stazioni
 - Interventi ai sottopassi:
 - Sono stati attivati alcuni sottopassi di stazione sulla linea ionica, altri invece sono in fase di realizzazione e progettazione.
 - Interventi di potenziamento tecnologico:
 - Attivazione di alcune fasi del Potenziamento Tecnologico, ACC di Crotone e PRG di alcune stazioni.
 - Modifiche agli apparati (ACEI) ed ai piani regolatori di stazione di alcune località (PRG).
 - Progettazione definitiva dell'aggiornamento tecnologico da Controllo del Traffico Centralizzato (CTC) a Sistema di Controllo Centralizzato del Movimento (SCCM) completata e in attesa di approvazione.
- Attrezzaggio con sistema ERTMS linea Sibari – Catanzaro Lido – Lamezia Terme. Intervento in PNRR attivazione per fasi entro il 2026

Benefici

- Miglioramento della qualità del servizio ferroviario e nuove opportunità di servizio e miglioramento dell'accessibilità al servizio ferroviario
- Potenziamento dei collegamenti fra linea ionica e linea tirrenica e miglioramento dell'accessibilità e intermodalità con Lamezia Terme.
- Miglioramento dei collegamenti fra dorsale ionica e dorsale tirrenica senza soluzione di continuità riconducibili ai diversi sistemi di trazione.
- Recupero tempo di percorrenza nelle tratte Sibari-Catanzaro Lido, Catanzaro Lido-Roggio Calabria C.le, Lamezia Terme – Catanzaro Lido.
- Riduzione dell'inquinamento ambientale ed emissioni.



26/04/2024

Investimenti ferroviari in Calabria





L'Accademia Calabria Il ponte e le infrastrutture per Calabria e Sicilia

Si può essere d'accordo o meno sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto, ma, certamente, questa è un'opera, dal costo effettivo di circa 5/6 miliardi, con altrettanti per le opere di collegamento e miglioramento dei territori, che può e deve ritenersi come catalizzatore di interventi per oltre 70 miliardi tra la Calabria e la Sicilia. Qualcosa di veramente straordinario per delle regioni che sono fortemente carenti di infrastrutture e che nei decenni passati sono state totalmente abbandonate. Oggi, il Governo ha ritenuto l'opera rilevan-

te e, credendo nell'intervento, ha approvato e predisposto un piano straordinario che, in 8/10 anni, dovrebbe coprire il divario esistente con il resto del paese. Mai è stato previsto un intervento del genere e con importi così ingenti.

Lo stato pesantemente deficitario infrastrutturale delle due regioni è sotto gli occhi di tutti e, quindi, la previsione ed in parte la realizzazione di tali opere non può che essere valutato positivamente, anche dinnanzi a difficoltà e fastidi che ci saranno per i territori. L'Accademia Calabria è una associazione che cerca di valorizzare le risorse esistenti nel

Sud e, in particolare, in Calabria, per mettere a rete queste con i tantissimi calabresi e non sparpagliati nel mondo. Basti pensare che solo a Roma vi sono oltre 600.000 calabresi residenti! Tutti assieme, anche con quelli residenti all'estero e, comunque, con tutti gli italiani che vogliono il bene della propria nazione, bisogna spingere affinché non si parli del Sud solo per notizie negative, ma, maggiormente, per descrivere una storia che spesso viene appannata da altre informazioni.

Sugli interventi che riguardano le due regioni dirimpettaie è necessario svolgere una analisi di rilievo e disarticolata da possibili posizioni ideologiche condizionanti. Si tratta di valutare se, in effetti, il piano straordinario voluto dal Governo e dalle regioni Calabria e Sicilia, possa portare sviluppo, occupazione e crescita economica. Tutti gli studi portano ad una risposta positiva e, quindi, non si comprendono quelle posizioni di soggetti che si pongono in contrasto con giustificazioni che non hanno nessuna razionalità e concreta comprensione. Si tratta, infatti, di un motore di crescita e dello sviluppo economico dell'intero Paese per i prossimi dieci anni. Un progetto ingegneristico ad altissima innovazione che sarà realizzato da Eurolink, un consorzio internazionale



Lino Morgante, Presidente e direttore editoriale di Gazzetta del Sud e Giacomo Francesco Saccamanno



Con il Sottosegretario alla Cultura Lucia Borgonzoni
Polifrone, Lapenna e Saccamanno



Con la Rettrice della Sapienza Antonella Polimeni,
Polifrone, Saccamanno, Naccari e Vigilio

di imprese, guidato da We-Build, azienda italiana che è uno dei maggiori *global player* di settore, che consentirà una valorizzazione ulteriore delle nostre imprese a livello internazionale. Sotto l'aspetto economico, secondo uno studio realizzato da OpenEconomics per Uniontrasporti di Unioncamere, si prevede che la costruzione del ponte porterà un contributo di 23,1 miliardi al Prodotto interno lordo nazionale. Il progetto consentirà di creare 36.700 posti di lavoro stabili nel periodo di apertura dei cantieri e farà incrementare i redditi delle famiglie di 22,1 miliardi. La quota relativa ai redditi di capitale sarà pari a 10,9 miliardi e i redditi da lavoro saranno 8,8 miliardi. Le entrate fiscali a beneficio dello Stato saranno 10,3 miliardi di euro: 6,9 miliardi di imposte dirette (67%) e 3,4 miliardi (33%) di imposte indirette. I settori che saranno maggiormente interessati sono quelli dei servizi alla Pubblica amministrazione, alle costruzioni, alla manifattura e ai servizi alle imprese. In riferimento alla redditività economica e sociale dell'opera vi un rapporto benefici/costi pari a 1,2 e un valore attuale netto pari a +1,8 miliardi di euro. Le imprese di trasporto saranno tra i principali beneficiari della realizzazione del Ponte, con 270 milioni di euro in meno di costi operativi. Nel

mentre, l'effetto dei lavori sul prodotto interno lordo regionale della Sicilia sarà di 2,1 miliardi di euro e di 1,4 miliardi di euro sul PIL regionale della Calabria.

Secondo tale studio, il guadagno sarà distribuito in tutto il Paese in conseguenza degli impatti diretti, indiretti ed indotti sull'intero sistema economico italiano, sia per la fornitura dei beni e servizi sia per l'impiego di manodopera qualificata: più di 4.000 operai e persone specializzate si avvicenderanno, ogni anno, per portare avanti i cantieri fino al compimento dell'opera. Secondo OpenEconomics le regioni che avranno maggiori benefici in termini di PIL saranno la Lombardia (5,5 miliardi), il Lazio (2,6 miliardi), l'E-milia-Romagna (1,9 miliardi), il Veneto (1,9 miliardi), la Toscana (1,3 miliardi), il Piemonte (1,2 miliardi), la Campania (1,2 miliardi) e la Puglia (800 miliardi). Le altre regioni, pure presenti, parteciperanno in misura molto minore alla realizzazione del progetto. Dinnanzi a tali risultati ed alla possibilità di ottenere uno sviluppo e una crescita anche sociale oltre che infrastrutturale, appaiono, veramente, incomprensibili i no alla realizzazione di tale opera straordinaria. Risulta, però, di rilevante importanza che le amministrazioni locali, le associazioni di categoria, i territori comincino a pensare a come gestire questo fenomeno di crescita che coinvolgerà tutti i soggetti che hanno la possibilità di in-



dirizzare gli interventi e di interpretare con intelligenza tale percorso.

In sostanza, le comunità devono lavorare in rete e indicare quali possano essere le opere necessarie e sostenibili, non singolarmente, ma con un impegno collettivo. Solo così lo sviluppo potrà essere indirizzato e gestito dal basso e non confezionato dall'alto. Quindi, un cambio di mentalità e una nuova base culturale d'insieme.

L'Accademia, in tale virtuoso percorso, cercherà di dare un sostegno per consentire a tutti di conoscere la straordinarietà del piano infrastrutturale, che mette, per la Calabria, assieme l'alta velocità, la SS 106, l'elettrificazione della rete ferroviaria ionica, l'ammodernamento dell'autostrada, il completamento delle bretelle di attraversamento tirreno-ionio, con un impegno di spesa, negli 8-10 anni di lavori, di oltre 35/40 miliardi di euro e che potranno, veramente, trasformare la regione. Identico impegno vi è, anche, per la Sicilia per come emerge nella parte superiore dell'odierno lavoro. Senza aggiungere che accanto al Ponte e sulle sponde vi saranno altre opere di completamento per oltre 5/6 miliardi, compresi in quelli indicati per l'intera opera. Una rivoluzione che non può essere contrastata per altri interessi e che, invece, deve essere sostenuta da chi ha a cuore il bene dei territori.

Dopo tantissimi anni di buio totale, per il Sud, finalmente, si registra un'attenzione straor-



Saccomanno e Dario Lo Bosco, Presidente RFI

dinaria e, quindi, bisogna sostenere tale momento per evitare che possa fermarsi questo importante treno in corsa e che, posizioni anacronistiche e incomprensibili, possano mettere il bastone fra le ruote e tentare di far perdere interventi di estremo valore infrastrutturale, economico, sociale, occupazione e di vera crescita.

L'Italia, i meridionali, i calabresi, i siciliani, devono essere orgogliosi di tale piano infrastrutturale e devono stringersi attorno al Governo, alle Regioni, alla Società dello Stretto, alle comunità locali per creare rete e sostenere seriamente un momento irripetibile e che non potrà tornare più. Ed allora tutti assieme per lottare e combattere per la rinascita del Mezzogiorno e dell'unione di due regioni che potranno, nel tempo, essere le locomotive di uno sviluppo indispensabile che finora non c'è stato.

Solo così si potrà, seriamente, contrastare la migrazione dei giovani ed ora anche delle famiglie e la perdita di risorse umane ed economiche che potrebbero, invece, essere, appunto, un momento di grande rilievo per le comunità locali. ♦



Le tappe e lo stato di avanzamento a luglio 2025

Dal 6 giugno 2023, in poco più di due anni, sono stati ottenuti importanti risultati, mai raggiunti prima. È stata riorganizzata la società Stretto di Messina concessionaria dell'Opera; è stato varato un aumento di capitale riservato al Ministero dell'economia e delle finanze, per complessivi 370 milioni di euro, sottoscritto il 18 dicembre 2023; è stato ripreso un progetto abbandonato, portandolo al Cipess rivitalizzato con tutti gli aggiornamenti previsti, aprendo una fase operativa, realizzativa e costruttiva del tutto nuova.

Ecco le tappe e lo stato di avanzamento delle procedure per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina:

- Il 15 febbraio 2024 il Consiglio di Amministrazione della società ha approvato l'aggiornamento al Progetto Definitivo del 2011. Articolato sistema di verifiche: Direzione Tecnica della Società, *Project Management Consultant, Expert Panel, Comitato Scientifico*.
- Il 13 giugno il Consiglio Europeo ha confermato il ponte sullo Stretto di Messina quale opera fondamentale del corridoio 'Scandinavo-Mediterraneo'.
- Il 17 Luglio la Commissione Europea ha finanziato la progettazione esecutiva con 25 milioni di euro, pari al 50% dell'importo relativo alla parte ferroviaria.

È importante indicare il significato del cofinanziamento UE: la Stretto di Messina ha partecipato e vinto un bando europeo - *Connecting Europe Facility for Transport* - aperto a tutti i Paesi dell'Unione per il finanziamento di opere di trasporto. In questo ambito la Commissione Europea ha, evidenziato l'interesse collettivo dell'Opera, sulla base della sua capacità di incidere sui quattro gli obiettivi dei corridoi TEN-T: coesione, efficienza, sostenibilità e incremento dei benefici per gli utenti. Tra i parametri valutati anche le positive ricadute socioeconomiche e ambientali del progetto, la riduzione dei tempi di viaggio, dell'impatto acustico e delle emissioni inquinanti. Positiva valutazione anche per la capacità del progetto di incrementare l'accessibilità e lo sviluppo economico di Calabria e Sicilia, migliorando le connessioni.

- Il 13 novembre è stato rilasciato parere favorevole della Commissione di Valutazione di impatto ambientale per il ponte sullo Stretto di Messina.
- Il 23 dicembre si è chiusa la Conferenza di Servizi. Per quanto riguarda la Valutazione di Incidenza Ambientale - VInCA, è stato richiesto alla Società di predisporre un piano di maggiore dettaglio delle misure compensative per 3 siti della Rete Natura 2000 per effettuare le previste Comunicazioni alla UE di cui all'art. 6.4 della Direttiva 92/43/CEE (cd. Direttiva "Habitat"). Il piano è stato trasmesso al MASE per l'esame della Commissione di VIA.
- Il 17 gennaio 2025 Il MIC ha trasmesso il parere favorevole.
- Il 9 aprile Consiglio dei Ministri ha approvato del cosiddetto "report IROPI", acronimo inglese "*Imperative Reasons of Overriding Public Interest*", ovvero "motivazioni imperative di rilevante interesse pubblico". L'approvazione del report IROPI ha consentito di perfezionare le previste suddette comunicazioni alla Commissione Europea per il completamento della Valutazione di Incidenza Ambientale.
- Il 21 maggio la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA VAS del MASE esprime parere favorevole sulla Valutazione di Incidenza Ambientale, ritenendo che "tutta la documentazione trasmessa evidenzia la coerenza delle Misure di Compensazione con la necessità di garantire la tutela degli obiettivi di conservazione dei siti e la

coerenza globale con la rete Natura 2000". La Commissione Tecnica di VIA inoltre ha dato parere favorevole al perfezionamento delle comunicazioni alla Commissione Europea. Tutta la documentazione prevista dalla Direttiva Habitat è stata trasmessa dal Governo alla Commissione Europea.

Un risultato storico perché è la prima volta che questo progetto completa fino all'ultimo step sia la procedura VIA che la procedura VINCA.

- Il 10 giugno il MASE ha trasmesso alla Commissione Europea l'informatica prevista dall'art. 6.4 della Direttiva Habitat 92/43/CEE.
- Il 16 giugno, a seguito del parere favorevole della Commissione VIA - VAS del ministero dell'Ambiente, il Consiglio di Amministrazione della Stretto di Messina ha esaminato la documentazione tecnica e contrattuale relativa al ponte sullo Stretto di Messina che, in linea con la legge, dovrà essere sottoposta all'approvazione del CIPESS, atteso a luglio. In via principale si tratta del Progetto definitivo, della documentazione ambientale e del Piano finanziario.
- Il 16 luglio è stato firmato l'Accordo di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, la Regione Siciliana e la Regione Calabria, Rete Ferroviaria Italiana, Anas e Società Stretto di Messina, così come previsto dal decreto-legge n. 35/2023. Definisce gli impegni tecnici e finanziari dei soggetti firmatari coinvolti nella realizzazione e gestione del ponte sullo Stretto di Messina e delle opere connesse. Tra questi la determinazione degli interventi propedeutici e funzionali di competenza di Rete Ferroviaria Italiana ed Anas e delle relative modalità realizzative per il miglior coordinamento e sincronizzazione dei lavori di costruzione dell'Opera.

Nel corso della prima settimana di agosto la Stretto di Messina ha sottoscritto l'atto aggiuntivo alla convenzione di concessione con il concedente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che diventerà efficace con la registrazione da parte della Corte dei conti del previsto decreto interministeriale di approvazione MEF MIT.

Sono stati inoltre firmati i quattro atti aggiuntivi ai contratti con il Contrante generale Eurolink, guidato dal Gruppo Webuild, con la Parsons Transportation Group per le attività di *Project Management Consulting*, con Edison Next Environment per le attività di monitoraggio ambientale, con Marsh per il servizio di consulenza e brokeraggio per le coperture assicurative relative alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina. I quattro contratti riprenderanno i loro effetti con l'efficacia della delibera CIPESS e la rinuncia definitiva a tutti i contenziosi in essere.

- Il 6 agosto approvazione da parte del CIPESS del progetto definitivo del ponte sullo Stretto di Messina, che ha riguardato una ampia: il progetto definitivo aggiornato con la Relazione del Progettista che include il programma anticipato di opere e servizi; i risultati della Conferenza di servizi condivisi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; le conclusioni positive della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA VAS del MASE sulla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e di Incidenza Ambientale (VINCA); il Piano economico finanziario; la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attestante tra l'altro che l'intero fabbisogno del progetto, pari a circa 13,5 miliardi di euro, è interamente coperto da risorse già stanziate dal bilancio dello Stato e dalle risorse acquisite dalla Società con l'aumento di capitale sottoscritto nel 2023 dal Ministero dell'economia e delle finanze; l'elenco delle opere compensative. ♦

