

Il ponte a campata unica più lungo al mondo: 3,3 chilometri (e un costo di 13,53 miliardi) per l'opera sullo Stretto di Messina

Il progetto del viadotto ospiterà tre corsie per senso di marcia e due binari ferroviari. Capacità massima di 200 treni al giorno e 6mila veicoli ogni ora. Le stime di traffico, i dubbi degli esperti e lo studio sul sisma del 1908 (Fonte: <https://www.corriere.it/> 6 agosto 2025)



Il rendering del Ponte sullo Stretto di Messina

Il progetto del Ponte sullo Stretto [appena approvato dal Cipess, il Comitato per la programmazione economica alle dipendenze di Palazzo Chigi](#), prevede la costruzione di un viadotto di lunghezza complessiva pari a 3.666 metri, con una campata centrale sospesa di 3.300 metri, che lo renderà il ponte sospeso con la campata unica più lunga al mondo ([qui tutte le caratteristiche tecniche sul portale della società Stretto di Messina Spa, committente dell'opera, partecipata dalle regioni Calabria e Sicilia](#)). Per un costo di 13,532 miliardi di euro, «interamente coperto con finanziamenti pubblici già disponibili a seguito delle leggi di bilancio 2024 e 2025», registra la delibera Cipe. L'impalcato, largo circa 60 metri, ospiterà tre corsie stradali per senso di marcia, due binari ferroviari e due corsie di servizio, garantendo un collegamento tra il continente e la Sicilia per i suoi oltre 5 milioni di abitanti. Avrà una capacità massima di 200 treni al giorno e 6mila veicoli ogni ora, e sarà aperto 365 giorni l'anno, 24 ore

al giorno, secondo le stime di Eurolink, il consorzio incaricato di costruirlo, di cui fa parte il general contractor **Webuild** (sulle stime di traffico ricordiamo però anche [la relazione firmata dalla coordinatrice della sottocommissione per la Valutazione di impatto ambientale, Paola Brambilla che segnalava dati incompleti](#)).

La resistenza sismica

Le torri in acciaio alte 399 metri e il sistema di sospensione con cavi da 1,26 metri di diametro per una lunghezza totale di 5.320 metri rappresentano un primato ingegneristico. **Il Ponte è progettato per resistere a eventi sismici e venti estremi, dotato di sistemi di monitoraggio intelligente** per garantire sicurezza e manutenzione predittiva. Sulla tenuta anti-sismica già il vecchio progetto sul Ponte dell'allora governo Berlusconi ebbe il via libera. Quel progetto ora è stato rispolverato. **Ha avuto il via libera del Consiglio Superiore dei lavori pubblici**, l'ok dei massimi esperti del Politecnico di Milano, approvato dal consulente americano, la società Parson Transportation. **All'epoca vennero fatti studi ampiamente conservativi in grado di assicurare su oscillazioni determinate da un evento sismico** paragonabile a quello che devastò Messina nel 1908 considerato dopo anni di studi il massimo possibile nell'area.

I dubbi del team internazionale

Va però detto che durante la pandemia un team internazionale individuò il punto esatto [da dove si irradiò il cataclisma](#) e si trova esattamente là dove dovrebbe passare il viadotto. La ricerca dal titolo «*The Messina Strait: Seismotectonic and the Source of the 1908 Earthquake*», [e pubblicata sulla prestigiosa rivista internazionale Earth-Science Reviews](#), ha stabilito che la struttura che corre lungo l'asse dello Stretto è individuabile a circa 3 chilometri dalle coste della Sicilia. **Alla latitudine di Messina, la spaccatura curva verso Est penetrando nell'entroterra calabro per proseguire poi lungo l'asta fluviale del torrente Catona.** Secondo le relazioni lunghezza-magnitudo, la faglia è in grado di scatenare terremoti di magnitudo 6.9, una energia dunque molto simile a quella liberata durante il terremoto del 1908 ([ne abbiamo scritto qui](#)). **Ad ogni modo sono state condotte tutte le simulazioni della galleria del vento che hanno avuto esito positivo:** così anche sullo Stretto si può fare un ponte, come in Danimarca, come a Istanbul, come a Lisbona, come a San Francisco, come in Giappone, come per la baia di Hong Kong.

Le richieste di integrazione del ministero dell'Ambiente

Quarantadue pagine di osservazioni sono state registrate dal ministero dell'Ambiente. **Con la richiesta di 239 «integrazioni» sull'analisi costi-benefici, sulla descrizione di tutti gli aspetti progettuali, sulla cantierizzazione, sui vincoli ambientali, sulla gestione delle terre, dei materiali e dei rifiuti, sul rischio sismico e di maremoti, sull'impatto su atmosfera, aria, clima, ambiente idrico, flora, fauna, rumore e campi magnetici** ([ne abbiamo scritto qui](#)). Sono state

chieste «integrazioni documentali e istruttorie» su temi che vanno dalla Valutazione dell'impatto ambientale - Via - (155 richieste) alla Valutazione di incidenza - Vinca - (66), che verifica le conseguenze di un'opera sui siti. Altre 16 sono per il Piano di utilizzo terre (Put), mentre 2 sono per la Verifica di ottemperanza (Vo) con la domanda espressa di documenti supplementari.

Le opere complementari

Parte fondamentale del progetto riguarda le opere complementari al Ponte, un sistema di infrastrutture e collegamenti che sarà realizzato su entrambe le sponde dello Stretto, con oltre 40 chilometri di strade e ferrovie. L'altezza sul livello del mare sarà di 72 metri per una ampiezza di 600 metri. **Il franco navigabile arriverà a 70 metri in condizioni di pieno carico delle corsie stradali** e due treni passeggeri in contemporanea, parametri in linea o superiori a quelli dei ponti esistenti sulle grandi vie di navigazione internazionali.

I collegamenti stradali e le stazioni

Oltre al Ponte, sono previste opere di collegamento funzionali, opere non funzionali al Ponte **(tra cui tre stazioni ferroviarie a Messina e il centro direzionale in Calabria)** e opere di mitigazione e compensazione ambientale, territoriale e sociale. **In Calabria i collegamenti stradali si estenderanno per circa 10 chilometri**, mentre il tratto ferroviario misurerà 2,7 km, progettato per collegarsi sia alla linea tirrenica storica che alla futura linea ad alta velocità/alta capacità Salerno-Reggio Calabria.

Il raccordo ferroviario

In località Piale, nel Comune di Villa San Giovanni, sorgerà un Centro Direzionale, un complesso multifunzionale che ospiterà attività connesse alla gestione dell'Opera e servizi quali negozi, ristoranti e centro convegni. In Sicilia saranno invece realizzati 10,4 chilometri di strade e 17,5 km di ferrovie. **L'intervento ferroviario è progettato per collegarsi all'esistente rete regionale, Messina-Catania e Messina-Palermo.** Tra le grandi opere previste, ci sono anche tre stazioni ferroviarie nella città di Messina (Papardo, Annunziata ed Europa) concepite per offrire un servizio di trasporto all'area urbana, collegando il Ponte con università, ospedali e con il centro cittadino.

La grande opera

[**Ponte sullo Stretto, arriva l'ok del Cipess: ma si annunciano una pioggia di ricorsi e i cantieri non partono subito**](#)

Infrastrutture

[**Il Ponte sullo Stretto e l'inatteso sostegno di Trump: si farà grazie alla Nato \(e all'Unione europea\)**](#)