

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bollinato il decreto per il Ponte sullo Stretto: confermata l'altezza limite a 65 metri per le navi

Nicola Capuzzo · Sunday, April 2nd, 2023

Via libera al "Decreto Ponte" per la nuova infrastruttura che collegherà le due sponde dello stretto che divide Sicilia e Calabria: "Gli uffici hanno terminato gli ultimi approfondimenti, sostanzialmente confermando il testo che era stato approvato in Consiglio dei Ministri lo scorso 16 marzo con la formula 'salvo intese'" si legge in una nota del Ministero dei trasporti.

"Il costo per la realizzazione del ponte e di tutte le opere ferroviarie e stradali di accesso su entrambe le sponde è oggi stimato in 10 miliardi" informa il dicastero guidato da Matteo Salvini. "Con il completamento dell'alta velocità nelle due regioni e la messa in esercizio del Ponte – aggiunbge – si stima un dimezzamento dei tempi di percorrenza da Roma a Palermo oggi pari a 12 ore, di cui un'ora e mezza per il solo traghettamento dei vagoni. Un risparmio significativo per i cittadini, le imprese, la logistica".

Per il governo Meloni il Ponte sullo Stretto rappresenta un'opera strategica per il completamento delle reti transeuropee di trasporto e si inserisce nel tracciato del Corridoio multimodale Scandinavo-Mediterraneo. L'attraversamento stabile sullo stretto è stato progettato secondo lo schema del ponte sospeso. Il progetto tecnico attualmente disponibile consiste in circa 8.000 elaborati e prevede una lunghezza della campata centrale tra i 3.200 e i 3.300 metri, a fronte di 3.666 metri di lunghezza complessiva comprensiva delle campate laterali, 60,4 metri larghezza dell'impalcato, 399 metri di altezza delle torri, 2 coppie di cavi per il sistema di sospensione, 5.320 metri di lunghezza complessiva dei cavi, 1,26 metri come diametro dei cavi di sospensione, 44.323 fili d'acciaio per ogni cavo di sospensione, 65 metri di altezza di canale navigabile centrale per il transito di grandi navi, con volume dei blocchi d'ancoraggio pari a 533.000 metri-cubi.

Recentemente, a proposito proprio dell'altezza sotto al ponte, [il presidente di Federlogistica Luigi Merlo aveva chiesto che fosse progettato e costruito con un'altezza maggiore di 65 metri](#) perchè avrebbe impedito il transito alle navi portacontainer e da crociera di ultima generazione già oggi impiegate nel Mediterraneo costringendole a circumnavigare la Sicilia.

L'opera è costituita da 6 corsie stradali, 3 per ciascun senso di marcia (2 + 1 emergenza) e 2 binari ferroviari, per una capacità dell'infrastruttura pari a 6.000 veicoli/ora e 200 treni/giorno. Il progetto prevede inoltre l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per dare vita ad un servizio di trasporto pubblico locale tra le due città di Messina e Reggio Calabria.

Sempre il Ministero dei trasporti informa che il ponte è stato progettato con una resistenza al sisma pari a 7,1 magnitudo della scala Richter, con un impalcato aerodinamico di “terza generazione” stabile fino a velocità del vento di 270 km/h.

A maggio del 2021 l’allora ministro Enrico Giovannini aveva trasmesso ai presidenti del Senato della Repubblica e della Camera dei Deputati la relazione finale del Gruppo di lavoro tecnico avviato dal precedente esecutivo per valutare gli eventuali sviluppi del progetto del sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina.

L’analisi offriva dati e informazioni interessanti su quello che oggi è il mercato del trasporto marittimo di merci e persone che riguarda i collegamenti fra la Sicilia e il resto d’Italia. Il paragrafo dedicato alla “domanda di passeggeri e merci e servizi di trasporto di potenziale interesse del collegamento stabile dello Stretto di Messina” spiegava ad esempio che la Sicilia, collegata con il continente europeo innanzitutto con una serie di servizi di navigazione effettuati in modalità Ro-Ro (roll-on/roll-off) per il trasporto di passeggeri, auto, mezzi pesanti e semirimorchi, mostra i seguenti numeri in termini di domanda (trasporto di mezzi pesanti per via marittima, con esclusione dell’attraversamento dello Stretto): “Nel 2019 sono stati trasportati 624.246 mezzi pesanti, in prevalenza verso la Campania (276.290) e la Liguria (173.682). I collegamenti con i porti della Campania costituiscono una quota rilevante (44%) del totale e mostrano quindi che un collegamento stabile attraverso lo Stretto potrebbe servire, almeno in parte, questo segmento di traffico”.

A proposito invece dei collegamenti marittimi di attraversamento dello Stretto (ripartite prevalentemente tra i porti di Villa S. Giovanni e Reggio Calabria per quanto riguarda la sponda continentale e fra i porti di Messina e Tremestieri per la Sicilia) i servizi offerti dai diversi operatori marittimi consentono di erogare quasi 100 mila corse/anno garantendo l’attraversamento di passeggeri, veicoli privati, veicoli merci e carri ferroviari. Cinque le compagnie di navigazione che effettuano servizi di cabotaggio marittimo sullo stretto di Messina: Blu Jet, Meridiano Lines, Blufferries, Rfi e Caronte & Tourist.

“Complessivamente i servizi oggi offerti con un tempo di navigazione di 20-30 minuti, oltre ai perditempo di accesso, attesa e uscita dai terminali di trasporto nonché di rottura di carico, consentono il transito annuo di oltre 10 milioni di passeggeri, circa 1,8 milioni di automobili, circa 800.000 veicoli merci pesanti (camion), oltre 5 milioni di tonnellate di merci e 60 mila carri ferroviari” si legge nel documento.

Sommando i flussi di traffico per rotta di attraversamento, come evidenziato nella tabella successiva, si rileva che il collegamento Messina – Villa San Giovanni è di gran lunga il più utilizzato dai passeggeri e dai veicoli leggeri, mentre i veicoli pesanti si distribuiscono tra Messina e Tremestieri, anche per l’orientamento della amministrazione di Messina a deviare il traffico pesante fuori dalla città. La rotta Messina – Reggio Calabria, servita in prevalenza da mezzi veloci è al servizio per lo più del traffico locale.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Fattibilità del ponte sullo Stretto: l’analisi dei trasporti marittimi e i prossimi investimenti di Rfi e BluJet sul naviglio

This entry was posted on Sunday, April 2nd, 2023 at 7:50 pm and is filed under [Cantieri](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.