

WEBUILD

# IL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

L'OPERA CHE UNISCE L'ITALIA

AGOSTO 2025

webuild 



RENDER PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

WEBUILD

# IL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

L'OPERA CHE UNISCE L'ITALIA

AGOSTO 2025

webuild 

# SOMMARIO

CAPITOLO 01		
<b>Un'opera per il futuro</b>		04
CAPITOLO 02		
<b>Le caratteristiche tecniche del ponte sospeso più lungo al mondo</b>		08
CAPITOLO 03		
<b>Opere complementari: strade, ferrovie, stazioni ferroviarie, centro direzionale</b>		14
CAPITOLO 04		
<b>Costruttori globali: le eccellenze internazionali al lavoro sul Ponte</b>		18
CAPITOLO 05		
<b>I principali benefici economici e sociali</b>		22
CAPITOLO 06		
<b>Un'infrastruttura europea: il ruolo nel corridoio TEN-T</b>		26
CAPITOLO 07		
<b>Cinquant'anni di attesa per un'opera urgente</b>		30
CAPITOLO 08		
<b>Webuild: ponti e viadotti che raccontano la nostra expertise</b>		34



Scansiona i codici QR all'interno del documento per scoprire i contenuti esclusivi



Scansiona questo codice QR per scaricare una copia digitale di questa brochure

# UN'OPERA PER IL FUTURO

SINTESI DEL PROGETTO  
E PROSPETTIVE



## Con una campata di 3.300 metri il Ponte sullo Stretto di Messina sarà il ponte sospeso più lungo al mondo

Dal mito di Scilla e Cariddi a oggi, lo Stretto di Messina è sempre stato un luogo di grande fascino e mistero, un crocevia di storie e di leggende, di commerci e di culture. Unire la Calabria alla Sicilia superando quel braccio di mare lungo poco più di tre chilometri è un'altra tappa decisiva nel processo di modernizzazione dell'Italia, così come la posa dell'elettrodotto che nel 1957 collegò per la prima volta nella storia la rete elettrica di trasmissione siciliana con quella continentale. Dal 1992 quell'elettrodotto è stato sostituito dai cavi elettrici sottomarini, ma i due grandi tralicci sono rimasti lì, esempio di archeologia industriale e perimetro di un'opera attesa da decenni: il Ponte sullo Stretto di Messina.

## Il Ponte completerà il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T

Perché il Ponte non è soltanto un'opera ingegneristica senza precedenti, ma una piattaforma strategica di sviluppo. La sua forza è quella di collegare mercati, territori e persone, rafforzando il ruolo dell'Italia nel

Mediterraneo e aprendo nuove prospettive di crescita economica e commerciale per il Paese. Il simbolo della capacità del Paese di affrontare e vincere sfide tecniche e ingegneristiche tra le più complesse, proiettando il Sud Italia e l'intero sistema logistico nazionale verso un nuovo percorso di sviluppo e integrazione internazionale.

## L'opera rafforzerà la posizione dell'Italia come hub di collegamento tra Mediterraneo ed Europa

Attraversare lo Stretto significa compiere un balzo storico e ingegneristico, un balzo che può essere compiuto solo costruendo il ponte sospeso più lungo al mondo, con una campata centrale di 3.300 metri e una lunghezza complessiva di 3.666 metri. Una straordinaria opera di ingegneria, capace di unire la Sicilia al continente e completare così il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T, trasformando la mobilità del Sud Italia e rafforzando l'integrazione logistica europea.



CAPITOLO 01  
I NUMERI DEL PROGETTO

**3.666 m**

LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEL PONTE

**+40 km**

STRADE E FERROVIE

**3.300 m**

LUNGHEZZA DELLA CAMPATA UNICA SOSPESA

**3**

STAZIONI FERROVIARIE A MESSINA

**~60 m**

LARGHEZZA DELL'IMPALCATO STRADALE  
E FERROVIARIO

**1**

CENTRO DIREZIONALE IN CALABRIA

**+10 km**

RIPASCIMENTO DELLE COSTE IN EROSIONE  
NEL TERRITORIO MESSINESE

**400.000 m<sup>2</sup>**

DI PARCHI URBANI RIQUALIFICATI

# LE CARATTERISTICHE TECNICHE DEL PONTE SOSPESO PIÙ LUNGO AL MONDO

DATI TECNICI E SFIDE INGEGNERISTICHE



L'infrastruttura sarà dotata di due carreggiate stradali e una sede ferroviaria a doppio binario, con una capacità massima di 200 treni al giorno e di 6.000 veicoli all'ora

Da qui a qualche anno il mondo guarderà all'Italia anche per il suo Ponte sullo Stretto. I grandi ponti che hanno fatto la storia dell'ingegneria, dall'Akashi Bridge in Giappone al Çanakkale sullo Stretto dei Dardanelli, saranno infatti superati in dimensioni dal Ponte sullo Stretto di Messina. Con i suoi 3.300 metri di campata centrale e l'impalcato stradale e ferroviario più largo del mondo, il Ponte sullo Stretto è infatti destinato a diventare un riferimento mondiale in termini di tecnologia, innovazione, e capacità realizzativa.

Con la campata sospesa più lunga di oltre un chilometro rispetto al ponte Çanakkale che detiene il primato del ponte con campata più lunga al mondo, il Ponte sarà

dotato di due carreggiate stradali con tre corsie ciascuna (due di marcia e una di emergenza) e una sede ferroviaria a doppio binario, con una capacità massima di 200 treni al giorno e di 6.000 veicoli all'ora.

Questo articolato sistema di connessione sarà aperto 365 giorni all'anno, 24 ore al giorno ed eliminerà i colli di bottiglia attuali, riducendo drasticamente i tempi di percorrenza e aumentando la capacità di traffico merci e passeggeri.

Un'opera unica nel suo genere, tanto per l'impatto che avrà sui trasporti nazionali ed europei, quanto per le sue caratteristiche tecniche, per una delle sfide ingegneristiche più ambiziose mai intraprese fino ad oggi.

## Il progetto prevede la costruzione di due torri alte 399 metri, più alte dell'Empire State Building di New York

### **Numeri da primato mondiale**

Dimensioni e innovazioni tecnologiche sono l'essenza del progetto e l'anima del Ponte sullo Stretto.

Oltre alla lunghezza record dell'impalcato, l'opera sarà dotata di due torri alte 399 metri, più alte dell'Empire State Building di New York, e di un sistema di sospensione formato da due coppie di cavi del diametro di 1,26 metri ciascuno, composti da complessivi 940.000 chilometri di fili d'acciaio. Una dimensione pari a 2 volte e mezzo la distanza tra la Luna e la Terra.

L'altezza sul livello del mare del Ponte sarà di 70 metri in condizioni di pieno carico delle corsie stradali e due treni passeggeri in contemporanea, parametri

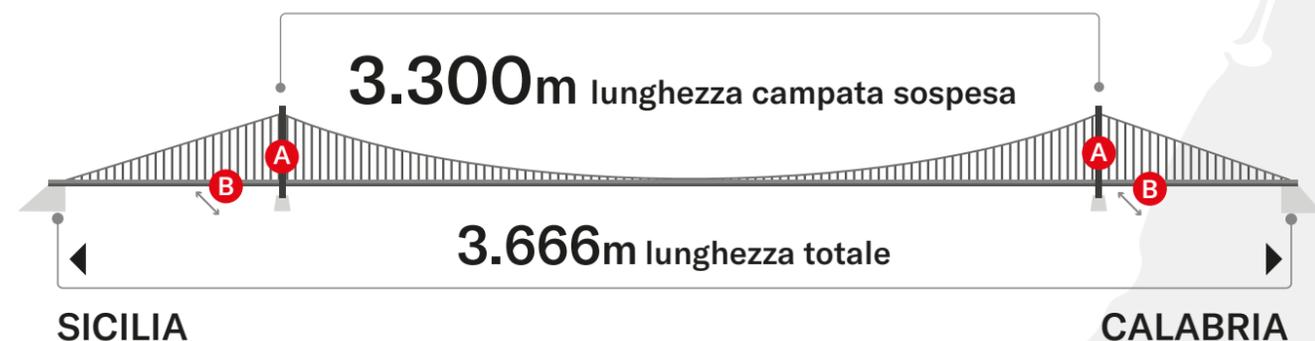
che sono in linea o superiori a quelli dei ponti esistenti sulle grandi vie di navigazione internazionali.

Quanto alle capacità dell'opera di rispondere ai terremoti o ai forti venti, il Ponte è stato progettato per resistere a condizioni estreme. Gli studi sismici garantiscono l'integrità strutturale dell'opera anche in caso di terremoti fino a una magnitudo 7,1 della scala Richter, mentre la stabilità aerodinamica dell'impalcato è assicurata dal Messina Type Deck, un modello brevettato proprio per il Ponte sullo Stretto che permette alla struttura di sopportare venti fino a 270 km/h, e rappresenta uno standard innovativo replicato in altre opere a grande luce nel mondo come il Çanakkale Bridge, oggi il ponte con campata sospesa più lunga al mondo.



## CAPITOLO 02 I NUMERI DEL PROGETTO

### DATI PRINCIPALI



**A** — 399m  
Altezza delle 2 torri da terra

**B** — ~60m  
Larghezza impalcato



### CAPACITÀ MASSIMA

6.000  
veicoli/ora

200  
treni/giorno

### COMPOSIZIONE PONTE

3 corsie stradali  
più 1 di servizio  
per senso di marcia



La stabilità aerodinamica è garantita da un tipo di impalcato che permette di sopportare venti fino a 270 km/h

### Sostenibilità e riuso dei materiali

Il progetto integra innovazioni tecnologiche con soluzioni improntate all'economia circolare: oltre il 90% dei materiali da scavo proveniente dalla Sicilia e dalla Calabria saranno riutilizzati per la costruzione di rilevati stradali, per interventi di recupero ambientale e per opere di ripascimento costiero sul versante tirrenico.

In aggiunta, l'opera sarà essa stessa un'opportunità per avviare un processo di rigenerazione del territorio: oltre 10 km di coste sul versante messinese verranno riqualificate con interventi di ripascimento a contrasto dell'erosione, mentre su un'area di circa 400.000 m<sup>2</sup> oggi dedicata a parchi urbani saranno condotti interventi di riqualificazione paesaggistica.



# OPERE COMPLEMENTARI: STRADE, FERROVIE, STAZIONI FERROVIARIE, CENTRO DIREZIONALE

UN SISTEMA INTEGRATO DI INFRASTRUTTURE  
PER IL TERRITORIO

## Un ampio piano di infrastrutturazione integrata tra Calabria e Sicilia

Nessuna grande opera vive da sola. La forza di un'infrastruttura è infatti nella sua capacità di attivare hub multimodali e integrare sistemi di trasporto differenti, rispondendo così al bisogno di movimento di persone e merci.

Il Ponte sullo Stretto di Messina risponde a queste esigenze. L'opera è infatti parte di un sistema infrastrutturale integrato e progettato per connettere in modo efficiente la Sicilia e la Calabria al corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo. Le opere complementari al ponte prevedono la realizzazione di 40 chilometri di nuove infrastrutture stradali e ferroviarie, gran parte delle quali in galleria, insieme a viadotti, stazioni ferroviarie e nodi intermodali. Interventi strategici che garantiscono accessibilità,

sicurezza e continuità modale lungo la direttrice europea, trasformando il Ponte sullo Stretto in un hub di mobilità e logistica di rilievo continentale.

### **Calabria**

Sul lato calabrese è prevista la costruzione di circa 9,9 chilometri di collegamenti stradali, di cui il 41% in galleria, con rampe di connessione all'autostrada A2. Le principali rampe si sviluppano attraverso gallerie naturali come Piale, Minasi e Campanella, integrate da viadotti e tratti in rilevato. Il sistema ferroviario prevede invece la costruzione di un tracciato di 2,7 chilometri, con una percentuale sotterranea pari all'84%, collegato sia alla linea tirrenica storica sia alla futura linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria.

## Oltre al Ponte è prevista la realizzazione di oltre 40 chilometri di nuove infrastrutture stradali e ferroviarie

### Sicilia

Sul lato siciliano l'intervento è ancora più esteso, con 10,4 chilometri di nuove strade e 17,5 chilometri di ferrovie, di cui il 71% in galleria e con due scavi meccanizzati principali a S. Agata e S. Cecilia, lunghi complessivamente oltre 15 chilometri, che ospitano doppie canne a binario singolo, sei pozzi di ventilazione e bypass di sicurezza ogni 500 metri. Le connessioni autostradali collegano il ponte alle dorsali principali A18 e A20, attraversando l'area urbana di Messina mediante gallerie come Faro Superiore, Balena e Le Fosse.

### Le nuove stazioni ferroviarie di Messina

Tra le opere accessorie il progetto prevede la costruzione di una nuova linea ferroviaria che collegherà il Ponte alla città di Messina. La linea sarà dotata di tre stazioni (Papardo, Annunziata ed

Europa) concepite per garantire un servizio urbano efficiente, collegando l'opera con poli strategici come università, ospedali e centro cittadino. Un collegamento che rivoluzionerà l'accesso alla città per residenti, pendolari e turisti, riducendo il traffico privato e incentivando la mobilità sostenibile.

Tra le opere complementari è prevista la costruzione di tre stazioni ferroviarie a Messina e un Centro Direzionale in Calabria

## CAPITOLO 03 LE OPERE COMPLEMENTARI

**20km** Rete stradale

**20km** Ferrovia a doppio binario

**3** Nuovi svincoli stradali a Messina

**3** Stazioni ferroviarie a Messina



# COSTRUTTORI GLOBALI: LE ECCELLENZE INTERNAZIONALI AL LAVORO SUL PONTE

DAL GIAPPONE A SPAGNA E DANIMARCA,  
IL KNOW-HOW MONDIALE SULLO STRETTO

## Il Ponte sullo Stretto sarà costruito dalla società consortile Eurolink, guidata da Webuild, che si è aggiudicata il progetto dopo una gara internazionale

Il Ponte sullo Stretto di Messina nasce dall'incontro di eccellenze ingegneristiche internazionali, riunite in un'unica struttura di progetto capace di esprimere standard tecnici di livello mondiale.

Alla guida della società consortile Eurolink, incaricata della realizzazione dell'opera, c'è il Gruppo Webuild, leader globale nel settore delle infrastrutture complesse.

Con 3.690 progetti completati in oltre 50 Paesi, Webuild ha contribuito alla costruzione di alcune delle opere più rilevanti degli ultimi decenni, dal Grand Paris Express, la più vasta rete metropolitana oggi in costruzione in Europa, alla diga di GERD in Etiopia, fino alle linee metropolitane di Riyad, Sydney e Melbourne. In Italia, il Gruppo

è protagonista nello sviluppo della rete ferroviaria ad alta velocità, con progetti di alta complessità come il Terzo Valico dei Giovi e la Galleria di Base del Brennero. In ambito ponti, oltre al Ponte San Giorgio di Genova, il Gruppo ha realizzato due dei tre ponti sospesi sul Bosforo e il ponte di Brăila in Romania, oggi il terzo ponte sospeso più lungo dell'Europa continentale.

Oltre a Webuild, la società consortile Eurolink riunisce altre realtà di primo piano a livello internazionale. Tra queste, IHI, il Gruppo giapponese noto per la progettazione di ponti come l'Akashi Kaikyō, uno dei ponti sospesi più lunghi al mondo, e per l'applicazione di tecnologie avanzate in ambito ingegneristico e marittimo.



## La società consortile è composta da una squadra di eccellenze mondiali tra progettisti e costruttori che hanno realizzato le opere più iconiche al mondo

Tra i partner Sacyr, gruppo spagnolo con una presenza globale e una consolidata esperienza in opere complesse, tra cui l'ampliamento del Canale di Panama, realizzato in partnership con Webuild. Completano la società consortile realtà italiane di rilievo come Condotte e Itinera, con competenze specifiche nella realizzazione di grandi infrastrutture stradali e ferroviarie. Anche il team di progettazione riunisce eccellenze mondiali. Tra i principali

Tra i progettisti anche lo studio danese Cowi, che ha firmato grandi ponti come il Great Belt Bridge e l'Øresund Bridge

partner figura Cowi, studio danese con oltre 90 anni di esperienza e una riconosciuta leadership nella progettazione di ponti sospesi, già autore di progetti come il Great Belt Bridge e l'Øresund Bridge. A supporto di Cowi operano società italiane con competenze tecniche di alto livello: Sina, del Gruppo Ferrovie dello Stato, specializzata in viadotti e infrastrutture ferroviarie complesse; Rocksoil, leader nell'ingegneria geotecnica; Edin, con competenze avanzate nella modellazione sismica e progettazione strutturale.

La composizione della società consortile e del team di progettazione conferma la dimensione internazionale del Ponte sullo Stretto: un'opera italiana, ma realizzata con il contributo delle migliori competenze ingegneristiche al mondo.



# I PRINCIPALI BENEFICI ECONOMICI E SOCIALI

EFFETTI SU SICILIA, CALABRIA E SULL'INTERO  
PAESE



L'impatto complessivo sul PIL italiano supererà i 23 miliardi di euro, accompagnato da entrate fiscali per oltre 10,3 miliardi di euro

Il Ponte sullo Stretto di Messina sarà un acceleratore di sviluppo ma anche di ricchezza per il Paese intero. Dalla posa della prima pietra ai treni che correranno sul suo impalcato, ogni istante di vita dell'opera è destinato a trasformarsi in un'occasione di crescita, tanto per le regioni che questa serve quanto per quella direttrice intermodale che dal Sud Italia arriva fino all'estremo Nord del continente.

Uno studio del novembre 2024 condotto da Unioncamere Sicilia e Uniontrasporti, in collaborazione con Openeconomics, mette in fila tutti i benefici dell'opera disegnandone l'impatto economico, prima ancora che ingegneristico. Secondo l'analisi, l'impatto complessivo sul PIL italiano supererà i 23 miliardi di euro, accompagnato da entrate fiscali per oltre 10,3 miliardi di euro.

In termini annui, si calcola un incremento stimato della ricchezza pari a 2,9 miliardi di euro, pari allo 0,17% del PIL nazionale, ottenuto grazie alle maggiori efficienze

della rete dei trasporti. Solo per costruire l'opera, invece, è prevista la creazione di oltre 100.000 posti di lavoro tra diretti e indiretti, pari alla popolazione di una città come Siracusa.

È prevista la creazione di oltre 100.000 posti di lavoro tra diretti e indiretti, pari alla popolazione di una città come Siracusa

Benefici che non riguarderanno solo la Sicilia e la Calabria, ma anche regioni come Lombardia, Lazio, Emilia-Romagna e Veneto e le altre regioni dove operano molte delle imprese chiamate a fornire materiali, tecnologie e servizi, attivando così catene di fornitura industriali e professionali che coinvolgono tutto il Paese.



## Il programma dei presidi della legalità prevede controlli rigorosi su tutta la filiera, verifiche antimafia preventive e periodiche su fornitori e subappaltatori

L'impatto economico si sviluppa infatti lungo l'intera filiera: dalla produzione di acciaio alla meccanica avanzata, dai sistemi digitali all'ingegneria integrata. Il Ponte diventa così un catalizzatore di innovazione, un'infrastruttura che trasforma il Mezzogiorno in un nodo strategico della rete europea e rafforza la competitività dell'intero sistema produttivo italiano.

Accanto al valore economico, il Ponte sullo Stretto si distingue anche come modello di trasparenza e presidio di legalità, al pari degli altri progetti che il Gruppo Webuild realizza in Italia. Webuild, alla guida dei lavori, applica infatti nei cantieri un articolato programma dei presidi di legalità, frutto tra l'altro di un protocollo firmato con le Prefetture e adottato come standard in tutti i grandi progetti in Italia. Il programma prevede controlli rigorosi su tutta la filiera, accessi monitorati tramite badge e sistemi biometrici, tracciamento digitale delle presenze, verifiche antimafia preventive e periodiche su fornitori e

subappaltatori, gestione documentale costantemente aggiornata. Ogni attività è registrata e collegata a banche dati condivise con le autorità competenti, garantendo un controllo puntuale di persone, mezzi e materiali. Fondamentale è anche la collaborazione strutturata con le forze dell'ordine che si esprime attraverso ispezioni congiunte, incontri periodici e scambio continuo di informazioni per anticipare i rischi e pianificare azioni comuni. In questo modo, i cantieri diventano presidi dello Stato sul territorio, capaci di coniugare sviluppo economico e sicurezza. In questo modo il Ponte sullo Stretto e le opere ad esso collegate non solo trasformano la mobilità e l'economia delle regioni coinvolte, ma stabiliscono un nuovo modello di infrastruttura sostenibile, trasparente e legalmente protetta. Un progetto che crea valore, attiva filiere produttive, genera occupazione e consolida la fiducia tra istituzioni, imprese e cittadini.

# UN'INFRASTRUTTURA EUROPEA: IL RUOLO NEL CORRIDOIO TEN-T

PONTE SNODO STRATEGICO DEL CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO

Il corridoio TEN-T è attraversato ogni anno da 70 milioni di tonnellate di merci, destinate ad aumentare del 25% nei prossimi dieci anni

Il Ponte sullo Stretto di Messina è un'infrastruttura strategica per l'intero continente europeo, il punto di congiunzione del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T (Trans-European Transport Network), una delle principali dorsali logistiche dell'Unione Europea che si estende dalla Norvegia e dalla Svezia fino al Sud Italia.

Nel complesso oltre 7.500 km, che toccano sette Stati membri e connettono il Nord della Scandinavia - attraverso città chiave come Stoccolma, Copenaghen, Amburgo e Monaco - con Napoli, Bari,

Palermo e infine Villa San Giovanni e Messina.

Secondo analisi riportate da RFI (Rete Ferroviaria Italiana del Gruppo Ferrovie dello Stato), ogni anno lungo questo asse strategico transitano circa 70 milioni di tonnellate di merci destinate ad aumentare del 25% nei prossimi dieci anni. La domanda logistica è quindi in crescita costante e richiede infrastrutture affidabili, moderne e capaci di garantire tempi certi. Il Ponte sullo Stretto risponde a questa esigenza, assicurando continuità modale e fluidità di traffico lungo una delle direttrici più importanti d'Europa.

## La posizione strategica della Sicilia al centro del Mediterraneo la rende una piattaforma naturale per lo sviluppo dei rapporti commerciali tra Europa e Africa

Ma il valore del Ponte va oltre i confini europei. La posizione strategica della Sicilia al centro del Mediterraneo la rende una piattaforma naturale per lo sviluppo dei rapporti commerciali tra Europa e Africa.

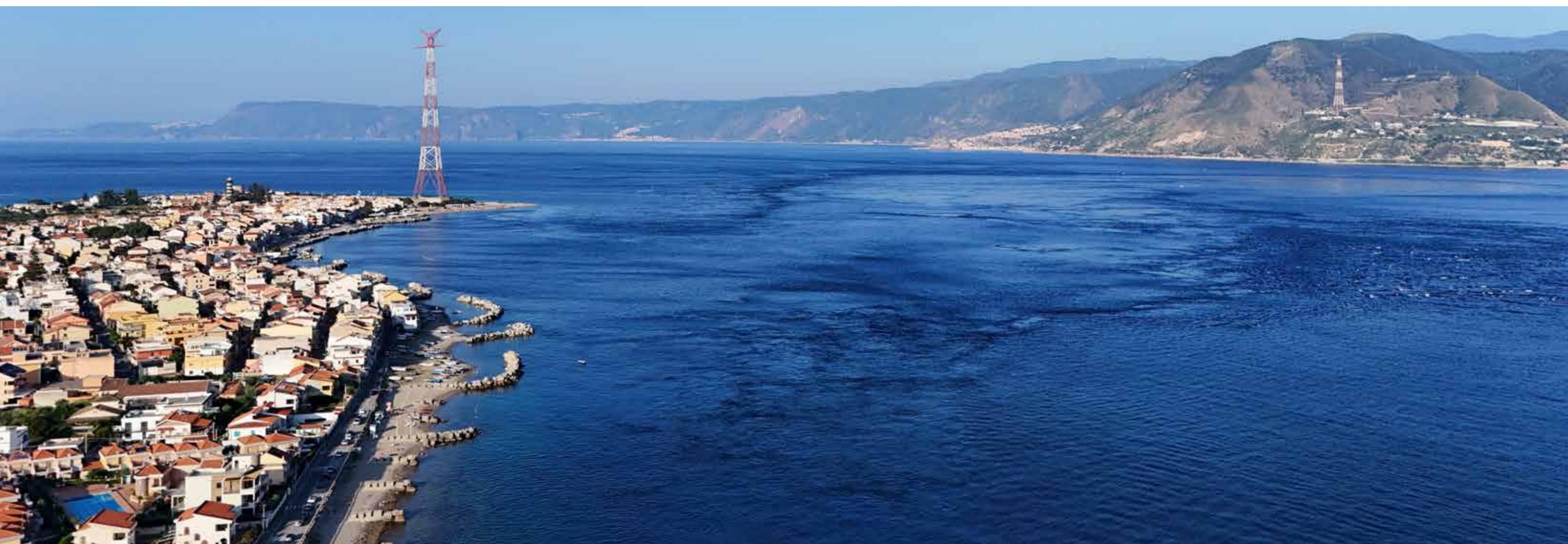
Collegata stabilmente al continente, l'isola potrà rafforzare il proprio ruolo come hub logistico internazionale, favorendo

l'integrazione dei flussi merci provenienti dal Nord Africa e dal Medio Oriente con i mercati europei.

I porti siciliani potranno essere connessi in modo più efficiente alla rete continentale, riducendo tempi e costi di trasporto e creando nuove opportunità per l'export e l'import di beni strategici.

Il Ponte sullo Stretto si colloca quindi in linea con le grandi opere europee TEN-T come il Tunnel di Base del Brennero, l'alta velocità ferroviaria Napoli-Bari o il Fehmarnbelt tunnel tra Germania e Danimarca: infrastrutture destinate a modellare la geografia dei trasporti continentali e a rafforzare l'integrazione economica.

Progettato in Italia ma concepito per un'Europa più connessa, il Ponte sarà una porta verso i mercati mediterranei e africani, accelerando la crescita di una nuova centralità logistica della Sicilia e posizionando l'isola come hub strategico tra Nord e Sud del mondo.



# CINQUANT'ANNI DI ATTESA PER UN'OPERA URGENTE

STORIA DEL PROGETTO DALLE SUE ORIGINI  
AD OGGI

## La prima idea concreta del ponte risale al 1969, quando il Ministero dei Lavori Pubblici lancia un concorso di idee per un collegamento stabile tra Sicilia e Calabria

La storia del Ponte sullo Stretto di Messina è un viaggio lungo oltre mezzo secolo, fatto di studi, intese, approvazioni e rinvii. Due passaggi presso l'Unione Europea, due atti d'intesa tra Stato e Regioni, conferenze dei servizi, un concorso internazionale di idee, un progetto preliminare trasformato in definitivo, approvato e validato dai migliori esperti italiani e stranieri.

Alle spalle ci sono centinaia di milioni di euro investiti in studi e analisi, che hanno trasformato l'area tra Messina e Reggio Calabria nello specchio di mare più studiato del Mediterraneo.

La prima idea concreta risale al 1969, quando il Ministero dei Lavori Pubblici lancia un concorso di idee per un collegamento stabile tra Sicilia e Calabria.

Arrivano 144 proposte, nove premiate per l'originalità. Nel 1981 nasce la società pubblica "Stretto di Messina", incaricata della progettazione, realizzazione e gestione dell'opera di attraversamento. Fin da allora vengono stanziati fondi specifici – l'equivalente di due miliardi di euro – per sostenere un'opera destinata a diventare simbolo dello sviluppo del Mezzogiorno.

Già nel 1974 il Parlamento europeo definisce il ponte «opera di interesse comunitario», avviando una lunga serie di approvazioni ufficiali. Nel 1978 l'Accademia dei Lincei ospita un convegno sulla fattibilità, riunendo istituzioni, ingegneri e docenti universitari. La sfida non è tanto tecnica quanto politica: approvare il Ponte si rivelerà un percorso più complesso che costruirlo.

## Anni di studi e analisi hanno trasformato l'area tra Messina e Reggio Calabria nello specchio di mare più studiato del Mediterraneo

Negli anni successivi, studi di fattibilità e indagini geologiche portano a scartare le ipotesi di gallerie subalveari o flottanti, concentrando l'attenzione sulla soluzione a ponte sospeso. Alla fine degli anni '80 e nei primi anni '90, analisi meteomarine e sondaggi sui fondali identificano come soluzione ottimale il ponte a campata unica.

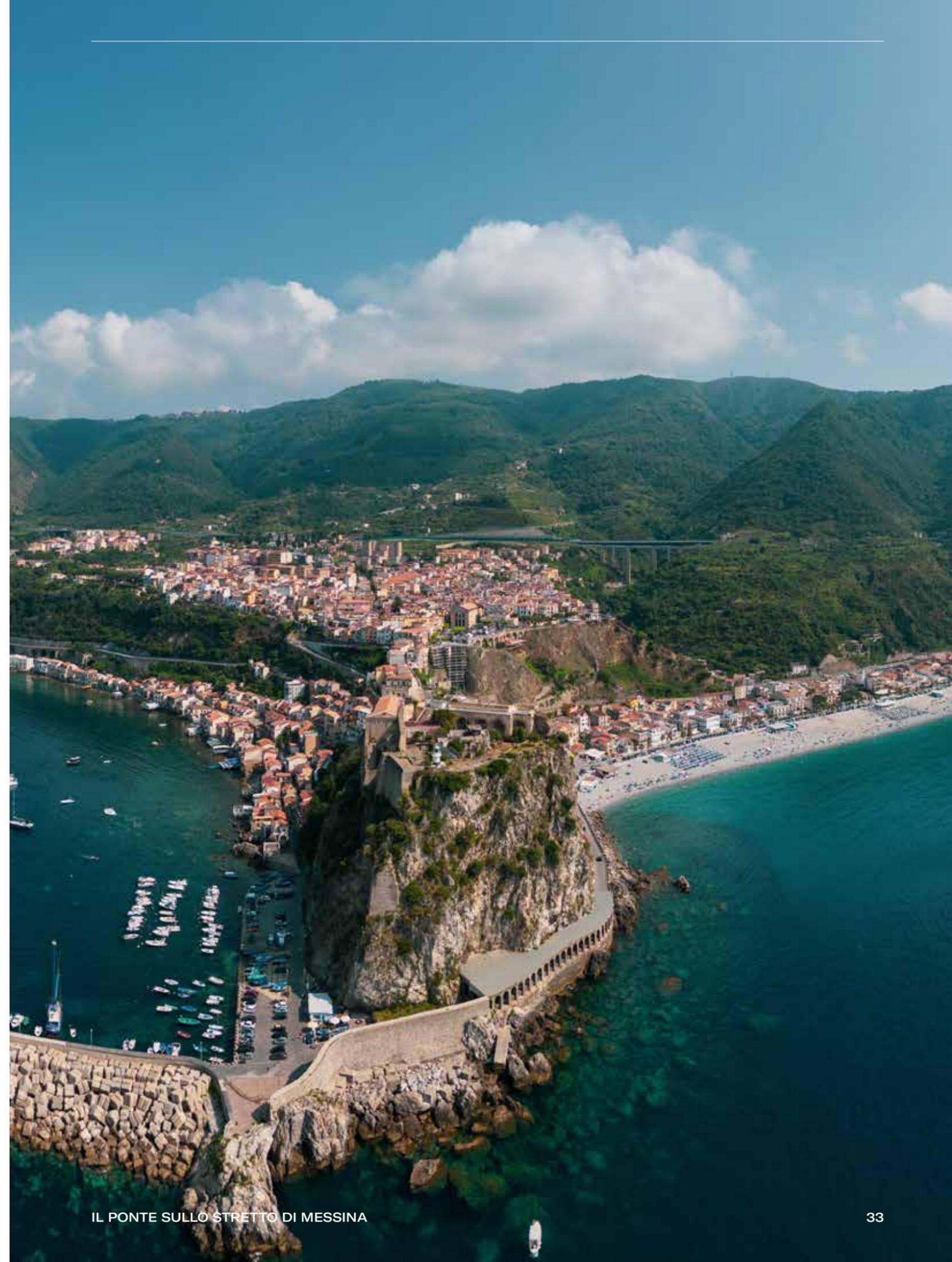
Il progetto riceve una prima approvazione ufficiale nel 1992, viene rilanciato nel 2002 e nuovamente validato dall'Unione Europea nel 2005 e nel 2013, come parte integrante del corridoio ferroviario ad alta velocità Berlino-Palermo.

Nel 2005 con una gara internazionale la Società Stretto di Messina affida la

realizzazione alla società consortile Eurolink, guidata dal Gruppo Webuild. Dopo anni di studi e una nuova interruzione politica tra il 2006 e il 2008, il 20 dicembre 2010 viene consegnato il progetto definitivo. Il 29 luglio 2011 arriva la prima approvazione formale dell'opera, mentre nel 2011 e 2012 si tengono ulteriori Conferenze dei Servizi per perfezionare gli ultimi dettagli.

Tuttavia nel 2013 il progetto si ferma di nuovo: la società Stretto di Messina viene messa in liquidazione e il sogno del Ponte sembra tramontare.

Dieci anni dopo, però, il dibattito si riapre. Oggi il progetto, affinato in cinquant'anni di studi e validazioni, è pronto. E un'opera che ha superato ogni esame tecnico e istituzionale sta per trasformarsi in realtà.



# WEBUILD: PONTI E VIADOTTI CHE RACCONTANO LA NOSTRA EXPERTISE

Webuild – nei suoi circa 120 anni di storia – ha realizzato in tutto il mondo centinaia di ponti e viadotti, per un totale di 1.022 chilometri di lunghezza complessiva, progetti singoli, come il Ponte Genova San Giorgio in Italia, o inseriti all'interno di oltre 300 grandi opere stradali, autostradali e ferroviarie.

Con una storia che si estende per quasi 120 anni, Webuild ha realizzato centinaia di ponti e viadotti in tutto il mondo, per una lunghezza complessiva di 1.022 chilometri. Si tratta di opere singole, come il Ponte Genova San Giorgio in Italia, oppure integrate in più di 300 grandi infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie.

In Italia, tra i progetti più significativi, spicca proprio il **Ponte Genova San Giorgio**, completato in tempi record il 28 aprile 2020, a soli dieci mesi dalla gettata della prima sottofondazione. Di grande rilievo sono anche i **Viadotti Sfalassà e Favazzina**, lungo l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria: il primo presenta una luce centrale di 376 metri, mentre il secondo si distingue per una doppia struttura strallata con una campata centrale di 220 metri, due campate laterali da 110 metri e torri che raggiungono quasi i 110 metri di altezza.

Webuild ha inoltre realizzato i viadotti dell'**Autostrada Roma-L'Aquila**, un'opera particolarmente complessa per le caratteristiche morfologiche del territorio appenninico attraversato, e quelli dell'**Autostrada A5 Monte Bianco-Aosta**. Importanti sono anche il **ponte sul fiume Po** e i numerosi viadotti lungo l'**Autostrada A1 Milano-Napoli**, così come quelli lungo l'**Autostrada Udine-Carnia-Tarvisio**, uno dei principali collegamenti tra l'Italia e il Centro Europa attraverso le Alpi.

Nel settore ferroviario, il Gruppo ha contribuito alla costruzione dei ponti della **Direttissima Roma-Firenze** e delle linee **Alta Velocità Torino-Milano e Bologna-Firenze**. Di rilievo anche i ponti delle linee ferroviarie **Genova-Ventimiglia** e **Genova-La Spezia**, tra cui la ricostruzione dello storico **Viadotto di Recco**, distrutto durante la Seconda Guerra Mondiale.

## PONTI E VIADOTTI

# 1.022 km

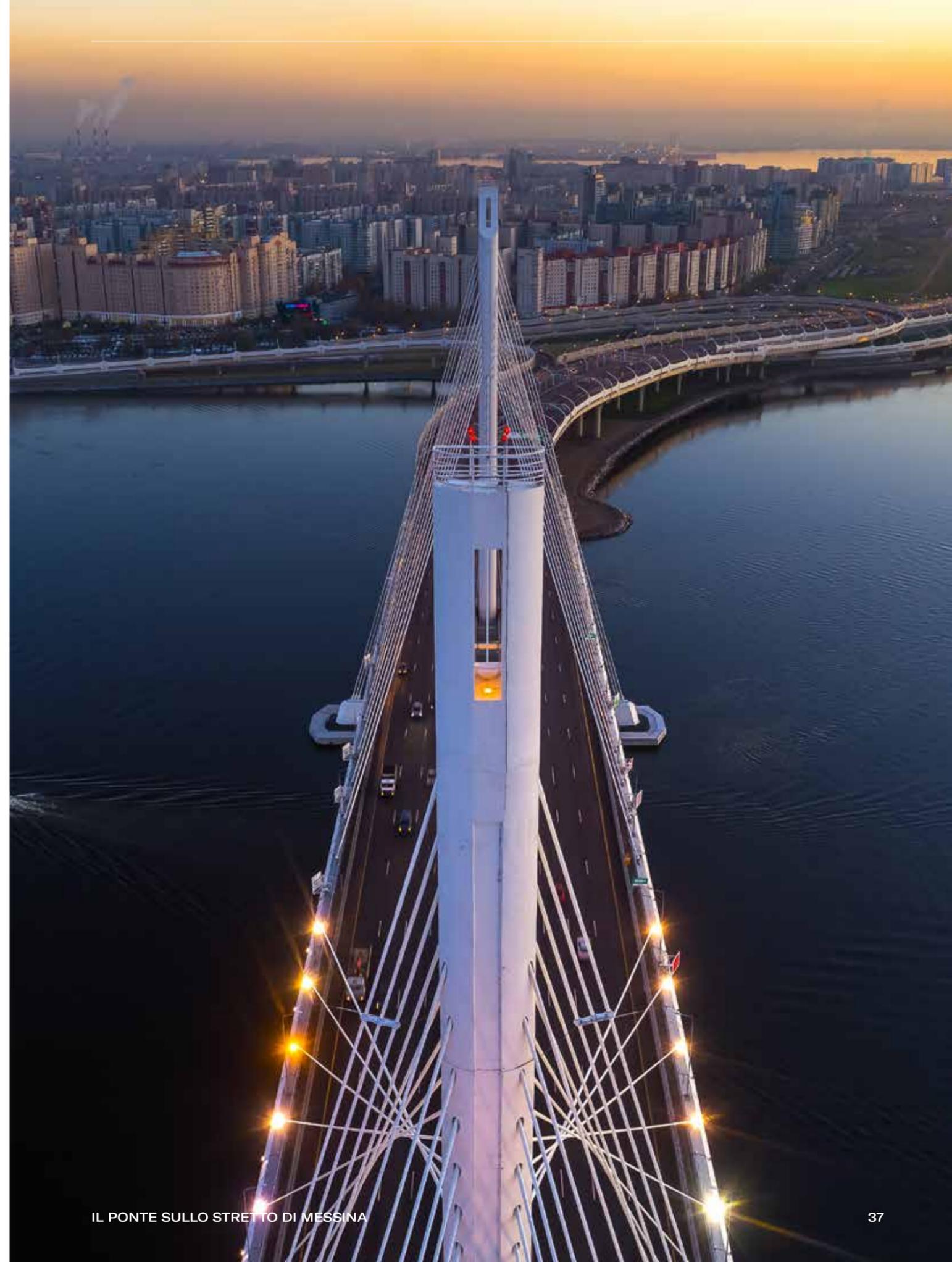
A livello internazionale, Webuild ha firmato alcune delle opere più emblematiche dell'ingegneria dei ponti. In Romania, ha realizzato il **ponte sospeso sul fiume Danubio a Braila**, lungo circa 1.975 metri. Negli Stati Uniti, il **Long Beach International Gateway** in California è stato progettato per migliorare il traffico in uno dei porti più congestionati del Paese, ed è tra i ponti più alti d'America. Sempre negli Stati Uniti, il **Ponte A. Max Brewer**, lungo 977 metri, presenta una struttura principale a tre campate.

In Australia, il **Viadotto Skytrain della Sydney Metro Northwest** si distingue per la sua complessità tecnica e per i numerosi riconoscimenti internazionali ricevuti. In Turchia, Webuild ha realizzato il **Terzo Ponte sullo Stretto del Bosforo**, il più largo ponte sospeso ibrido al mondo al momento della sua costruzione, nonché quello con le torri più alte. Sempre sullo stesso stretto si trova il **Secondo Ponte**, con una luce unica di 1.090 metri. L'**Osman Gazi Bridge**, sempre in Turchia, è stato al momento della sua inaugurazione il sesto ponte sospeso più lungo al mondo, con una campata principale di 1.550 metri di lunghezza.

In Russia, i due ponti strallati del raccordo autostradale di San Pietroburgo (**Western High-Speed Diameter - WHSD**) rappresentano un'infrastruttura strategica per la mobilità urbana. In Brasile, lungo la tratta autostradale **Anchieta-Imigrantes**, una delle più trafficate del Paese, Webuild ha realizzato un sistema di ponti e viadotti con lunghezze variabili da 74 a 1.225 metri, per un'estensione complessiva di oltre 4 chilometri.

In Sud America, l'azienda ha costruito quattro **ponti sul Rio Paraná**: il Ponte Internazionale tra Posadas ed Encarnación e quello strallato di Brazo Largo, lunghi rispettivamente 570 e 550 metri, entrambi con una luce centrale di 330 metri; il ponte tra le province argentine di Chaco e Corrientes; e quello che collega Rosario a Victoria, lungo 610 metri con una luce centrale di 350 metri. In Colombia, si segnalano il **Ponte sul Rio Magdalena** a Barranquilla e il **ponte Plato-Zambrano**.

Infine, tra le opere storiche più significative, Webuild ha contribuito alla realizzazione dei ponti della **ferrovia Transiraniana**, costruita negli anni '30 e considerata una delle principali imprese ingegneristiche del Ventesimo secolo.





## WEBUILD S.P.A.

www.webuildgroup.com  
www.webuildvalue.com

## Coordinamento del progetto

Webuild Corporate Identity, Communication and Institutional Affairs

## Crediti

Webuild Image Library  
Eurolink Image Library

## Foto di

Filippo Vinardi per Webuild

## Design

Leftloft, Milano

## Contenuti

a cura di PRC srl, Roma

## Visualizzazione dei dati

Viewtoo, Milano

## Edizione

Agosto 2025

Seguiteci



