

## La storia

di Nicola Di Turi

# L'ingegnera del super ponte «Assunta all'estero via mail»

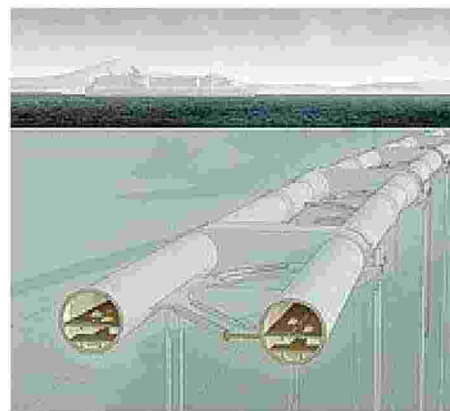
## Arianna, da Como alla Norvegia: porto le strade dentro il mare

Un ponte sospeso, o galleggiante. Che vuole restituire la libertà ai norvegesi, spingendo le esportazioni del salmone. Mentre saliva su quel volo per la Norvegia, l'ingegner Minoretta sapeva benissimo cosa c'era ad attenderla. Quattro anni fa anche in Italia si parlava di un ponte galleggiante che avrebbe dovuto attraversare il «suo» lago. Quando però nel 2013 Arianna lasciava Como per Trondheim, il governo norvegese aveva già messo tutto nero su bianco. L'obiettivo era trasformare la E39 in una vera autostrada. E la responsabile del progetto sarebbe stata lei, assunta per realizzare la struttura galleggiante che attraverserà il Bjornefjord.

«Sono stata fortunata, in Italia progetti così avveniristici sono impensabili», spiega l'ingegnera 37enne. Dopo la laurea in ingegneria civile al Politecnico di Milano e l'esperienza decennale tra Italia e Spagna nella progettazione di ponti e interventi su edifici, quattro anni fa arriva la chiamata dell'amministrazione pubblica norvegese. «Inviai il curriculum per una posizione aperta sul portale del dipartimento dei Trasporti. Il mio attuale capo mi chiamò due mesi dopo per comunicarmi che ero la persona giusta. Non immaginavo di ritrovarmi qui, ma ho imparato che se cambi



**I rilievi** Arianna Minoretta, 37 anni, di Como, ingegnera civile con laurea al Politecnico di Milano. Dopo dieci anni di lavoro tra Italia e Spagna si è trasferita nel 2013 in Norvegia. Ha una bimba di un mese



una volta ti rendi conto che puoi farlo sempre», dice Minoretta, oggi *Senior engineer* di strade pubbliche e ponti.

Per risalire i 1.100 chilometri della costa occidentale, i norvegesi sono costretti a prendere anche 7 traghetti. L'obiettivo è sostituirli con un sistema di ponti dimezzando il tempo di percorrenza in macchina da 21 a 11 ore. «Abbiamo concluso lo studio di fattibilità lo scorso dicembre. Vogliamo dare alle persone l'opportunità di raggiungere gli ospedali più facilmente. E la costa occidentale rappresenta il 50% della produzione di beni da esportazione come il pesce», spiega l'ingegnera di Como.

Mentre in Italia torna ciclicamente in auge il ponte sullo Stretto, il progetto norvegese

**Il progetto**

Un rendering del tunnel sottomarino alla cui realizzazione sovrintende Arianna Minoretta, responsabile del progetto del ponte galleggiante che attraverserà il Bjornefjord

punta a rivoluzionare gli standard infrastrutturali. «È solo una questione di carichi diversi, tutti i ponti sono soggetti alle stesse leggi della fisica. Ma con i crolli che si sono verificati, forse in Italia le priorità dovrebbero essere diverse», spiega Minoretti.

Mentre ragiona di ponti sottomarini e infrastrutture con pochi precedenti al mondo («Ne esistono solo in Cina e negli Stati Uniti»), si sentono gli acuti della sua bimba nata il mese scorso: «Per una mamma Italia e Norvegia non potrebbero essere più distanti.

### Neomamma

«Qui avere dei figli è considerato un valore aggiunto, non un freno alla carriera»

Qui la paternità è obbligatoria, per 10 settimane. Il datore di lavoro non trova svantaggi nell'assumere una donna. E la mia carriera non risente della maternità». Le differenze tra Nord e Sud Europa trascendono la dimensione del diritto del lavoro. «Qui avere una famiglia è considerata una scelta positiva. Se passi troppo tempo in ufficio, pensano che tu non sia in grado di concludere il lavoro nel tempo stabilito», riflette Minoretti. «Cosa manca all'Italia per raggiungere una parità reale? In Norvegia non vedrai mai un uomo aprire lo sportello dell'auto alla donna. E nessuna se lo aspetta. La galanteria nasconde una diversità di fondo».

 @nicoladituri  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

### La scheda

● Il progetto di cui è responsabile l'ingegnera italiana Arianna Minoretti è quello di un ponte galleggiante che attraverserà il Bjornefjord, permettendo ai norvegesi di risalire 1.100 chilometri di costa occidentale da sud a nord

● Il ponte sostituirà sette attraversamenti da fiordo a fiordo che oggi si percorrono in traghetto, dimezzando il tempo di percorrenza in auto da 21 a 11 ore. Sarà profondo 1,3 chilometri

