



Il ponte sbagliato

Il governo rispolvera dopo 11 anni la campata unica sullo Stretto di Messina fu bocciata nel 2021 dal gruppo di esperti del ministero delle **Infrastrutture**

LASTORIA

PAOLO BARONI
ROMA

Risorge la società Ponte sullo Stretto e con questa il vecchio progetto del ponte a campata unica bloccato nel 2012 dal governo Monti. Il nuovo governo, infatti, col decreto appena entrato in vigore porta le lancette indietro di 11 anni e ripescia il progetto che porta la firma del consorzio Eurolink guidato all'epoca da Impregilo (oggi Webuild) che nel 2005 vinse la gara. Rispetto al 2012 però i costi di quest'opera sono aumentati di un buon 50% e risultano più che raddoppiati rispetto alla delibera del Cipe che attribuì al ponte di Messina il carattere di «rilevanza nazionale». Dai 4,9 miliardi di euro del 2001 si è infatti passati ai 6,3 certificati nel 2011 dalla Corte dei Conti, peraltro all'epoca già finanziati per il 40% (questo perché allora si pensava di reperire il restante 60% sul mercato), mentre oggi le stime del ministero delle **Infrastrutture** fissano l'asticella a quota 10 miliardi. Oggi come allora, importa tutto compreso: non solo la realizzazione del ponte in se ma anche e tutte le opere accessorie, tunnel, collegamenti, rampe sia autostradali che ferroviarie.

«L'obiettivo che ci siamo dati ha spiegato il ministro delle **In-**

frastrutture Matteo Salvini - è posare la prima pietra entro l'estate del 2024», e secondo il suo schema si ripartirà dal ponte a campata unica di Webuild. Progetto, hanno fatto sapere dal Mit, che ovviamente andrà integrato ed aggiornato secondo le prescrizioni e le normative vigenti, previo l'azzeramento del contenzioso in corso con Webuild. Ma la campata unica è la soluzione migliore da adottare? Secondo la Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle **infrastrutture** e l'alta sorveglianza del Mit che a metà 2021 aveva consegnato al ministero un robusto studio sulle cosiddette di «soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina», la risposta è «no».

E non si tratta di un parere di poco conto perché è stato formulato da un gruppo di 16 esperti, dirigenti del ministero delle **Infrastrutture**, gli ad dell'epoca di Rete ferroviaria Italiana, Italferr e Anas Gentile, Isi e Simonini), il rettore del Politecnico di Milano Ferruccio Resta e una pattuglia di docenti di ingegneria, idraulica, geotecnica e trasporti.

Scartate in partenza le due ipotesi legate alla costruzione di tunnel, uno in alveo ed uno sotto l'alveo, dovendo scegliere tra campata unica e ponte a tre campate, il Gruppo di lavoro del Mit ha scelto la seconda. A loro giudizio, infatti, il primo progetto presenta diverse

criticità. «Un aspetto sfavorevole di questa soluzione - scritto nella relazione - è sicuramente il vincolo della sua ubicazione nel punto di minima distanza fra Sicilia e Calabria (circa 3 km), che allontana l'attraversamento dai baricentri delle aree metropolitane di Messina e Reggio Calabria, ma che al tempo stesso comporta comunque la necessità di realizzare un ponte sospeso con una luce maggiore del 50% di quella del ponte più lungo ad oggi realizzato al mondo». Oltre a questo veniva segnalato il «notevole impatto visivo (anche in ragione dell'altezza necessaria per le torri)» e «la vicinanza di zone sensibili sotto il profilo naturalistico». Due invece gli aspetti a favore: la ridotta sensibilità sismica dell'impalcato e nessun impatto sulla navigazione.

Il sistema col ponte a più campate, «ipotizzabile, ad esempio, a tre campate con due pile in mare», invece veniva definita «una soluzione tecnicamente fattibile, anche grazie agli avanzamenti delle tecnologie di indagine e realizzazione per fondazioni di opere civili marittime a notevoli profondità». E «rispetto al ponte a campata unica, potrebbe avere una maggiore estensione complessiva e mantenere al tempo stesso la lunghezza della campata massima simile a quelle già realizzate altrove e, quindi, usufruire di esperienze consolidate, anche dal pun-

to di vista di tempi e costi di realizzazione». La maggiore lunghezza complessiva consentirebbe poi «di localizzare il collegamento in posizione più prossima ai centri abitati di Messina e Reggio Calabria, con conseguente minore estensione dei raccordi stradali e ferroviari a terra, un minore impatto visivo delle pile, una minore sensibilità agli effetti del vento, costi presumibilmente inferiori e maggiore distanza dalle aree naturalistiche pregiate come il lago di Ganzirri». Di converso, «andrebbero approfonditi i temi relativi alla risposta delle pile in acqua rispetto ad eventi sismici e alle forti e variabili correnti marine». Conclusione: per il gruppo di esperti la soluzione a più campate sarebbe «potenzialmente più conveniente di quella a campata unica». Che poi è la soluzione che il precedente titolare delle **Infrastrutture**, Enrico Giovannini aveva chiesto di studiare a Italferr, ma poi il governo è caduto e quello nuovo, come abbiamo visto, ha deciso diversamente. Del resto nel magnificare il vecchio progetto la nota del Mit di venerdì scorso con cui si dava la notizia del via libera del Quirinale al decreto, parlava di «scelta storica, che apre a una infrastruttura da record mondiale». Quanto ai costi, Salvini ha poi tenuto a specificare che «il nuovo ponte costerà meno di un anno di Reddito di cittadinanza». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA FOTOGRAFIA

I numeri chiave del progetto del Ponte sullo Stretto

WITHub

LE POSSIBILI AREE DI COLLEGAMENTO

La stima del costo complessivo dell'opera

10
MILIARDI

Fondi già spesi per il progetto

300
MILIONI

Secondo il Cdm del 16 marzo 2023 il progetto esecutivo dovrà essere approvato entro il 31 luglio 2024

- 11 MILIONI** di passeggeri all'anno

- 0,8 MILIONI** di mezzi pesanti all'anno

- 1,8 MILIONI** di mezzi leggeri all'anno

- 140.000 TON** di emissioni CO₂ risparmiate

Meglio la soluzione a tre campate costa meno ed ha meno impatto

Salvini: avanti col progetto di Eurolink che però va aggiornato



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

185509