

## Il Ponte sullo Stretto si scontra con la realtà: mancano verifiche contro vento e terremoti

Dopo gli annunci, con il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini che da tempo ha assicurato che i lavori per la realizzazione del Ponte sullo Stretto sarebbero cominciati in pochi mesi, è arrivata il parere scientifico del Comitato esterno incaricato dal ministero di valutare il progetto. E i nodi sono arrivati al pettine. Il parere espresso è positivo, ma nelle 51 pagine di rapporto depositato al Parlamento si specifica che vi sono ben **68 mancanze da sanare** prima di procedere. Tra queste anche aspetti tutt'altro che secondari: l'acciaio da utilizzare, gli esami sismici, la tenuta in caso di forte vento. Si sottolinea anche che «analisi non lineari» sul vento siano «dispendiose in termini temporali». Fattori che fanno comprendere come l'inizio reale dei lavori sia **tutt'altro che prossimo**, anche se Salvini ha risposto stizzito ai rilievi degli esperti da lui stesso incaricati e alle proteste delle opposizioni in aula, dichiarando che se «qualcuno pensa che il governo costruisca un ponte destinato a crollare è assolutamente folle».

All'interno della relazione, il Comitato - organo autonomo e indipendente formato da nove esperti nominati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con la Regione Calabria e la Regione Sicilia - ha [segnalato](#) tutti i problemi e le criticità riscontrate durante la progettazione dell'opera. In primis è stata evidenziata la necessità di mettere mano a **ulteriori verifiche sugli effetti del vento**, con la richiesta di un aggiornamento della valutazione adottata nel piano definitivo del progetto originale del 2011. Nella relazione si legge che il Comitato "ritiene opportuno che nell'aggiornamento delle analisi strutturali vengano riesaminati scenari che tengano conto dell'azione combinata del vento e dei carichi di traffico ferroviario e stradale", al fine di "una conferma del livello di sicurezza e di funzionalità del Ponte anche nel caso di eventi estremi". I membri del Comitato hanno inoltre richiesto un aggiornamento della "zonizzazione microsismica", cioè la verifica della resistenza degli elementi strutturali in relazione a sismi di forte intensità. Quella dello Stretto di Messina, colpita violentemente da eventi catastrofici negli ultimi tre secoli, è infatti inquadrata come **una delle aree più a rischio** nel continente europeo. Tra le richieste degli esperti, c'è anche quella di "valutare gli effetti del sisma nella progettazione degli impianti, sia nelle opere a terra, sia nell'Opera di Attraversamento, con particolare attenzione alle zone di transizione dall'Opera di Attraversamento alla terraferma, per i notevoli spostamenti relativi determinati dal terremoto". Rispetto alla pericolosità di eventuali maremoti, nella relazione si legge che "l'aspetto non è approfondito nel progetto definitivo", ma è "da considerare per valutare l'eventuale impatto sulle opere di collegamento del ponte, e soprattutto, **i rischi durante la costruzione**". Per quanto attiene alla compatibilità e sostenibilità ambientale, il Comitato richiede di "prestare particolare attenzione alla trasformazione dell'ambiente in fase di realizzazione delle opere, predisponendo le adeguate azioni di salvaguardia e contenimento", tenendo conto "degli usi attuali dello spazio marittimo" e valorizzando "**misure di mitigazione e compensazione**".

Il Ponte sullo Stretto si scontra con la realtà: mancano verifiche  
contro vento e terremoti

nello sviluppo delle opere di inserimento territoriale ed urbanistico.

Gli esperti avanzano poi numerose [considerazioni](#) **sugli acciai con cui si realizzeranno i tiranti**, che dovranno sostenere il peso del ponte, raccomandando che in sede di progetto esecutivo “si tenga conto dell’attuale quadro normativo” e si specifichino “i requisiti per gli acciai in modo congruo alle normative attualmente vigenti” e considerando necessario “che la progettazione esecutiva tenga debito conto dell’effettiva reperibilità degli acciai da impiegare, raggiungendo un opportuno livello di flessibilità a riguardo”. Gli esperti ritengono poi opportuno che “in fase di progetto esecutivo si verifichi la robustezza della struttura del ponte in maniera più ampia” e, in merito alla **pavimentazione** ipotizzata dallo Stretto di Messina, a base di resine epossidiche, raccomandano di “acquisire una documentazione quanto più completa possibile”. Il Comitato rileva infatti che nel progetto si citano ponti in “Danimarca e in altri Paesi europei. I 7 ponti danesi, per i quali viene anche fornito sinteticamente l’esito generalmente positivo, dell’applicazione hanno tuttavia superfici molto contenute, tra i 270 e i 600 mq, **non confrontabili** con i circa 100mila mq di superficie degli impalcati stradali del ponte”.

La relazione di aggiornamento al progetto definitivo del Ponte sullo Stretto, insieme alla documentazione progettuale finalizzata al riavvio della realizzazione dell’opera, è stata **approvata dal cda della società Stretto di Messina** lo scorso febbraio. A darne [notizia](#) era stato lo stesso vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini, che aveva annunciato l’obiettivo di «**aprire i cantieri entro l’anno 2024** e aprire al traffico stradale e ferroviario il ponte nel 2032». Nell’ultimo anno, il progetto definitivo del 2011 da cui l’esecutivo ha scelto di ripartire è stato aggiornato dal consorzio Eurolink, che nel 2005 aveva vinto la gara d’appalto per i lavori. Nel frattempo, il costo complessivo per la realizzazione dell’opera è lievitato fino a 14,5 miliardi di euro. Il governo ha fissato la data di approvazione del progetto esecutivo del Ponte **nel luglio 2024**. Nonostante i rilievi del Comitato al progetto, l’ad della società Stretto di Messina, Pietro Ciucci, si è [mostrato](#) fiducioso: «Siamo sicuri di potere realizzare il ponte nei tempi previsti - ha dichiarato -. Per ogni progetto complesso ci sono delle raccomandazioni, non prescrizioni, che sono la testimonianza di un’attenta analisi che continueremo a fare, in questa fase e in quella della costruzione».

[di Stefano Baudino]