

Salini: il Ponte sullo Stretto leva per competitività e innovazione

Infrastrutture. In attesa dell'ok dal Cipess al progetto definitivo l'ad di Webuild assicura: «Sarà una occasione unica di sviluppo per il Sud». E respinge con forza i dubbi sulla sicurezza sismica

Manuela Perrone

Il Ponte sullo Stretto di Messina s'ha da fare: ne va della competitività, dell'innovazione, dell'immagine e della credibilità dell'Italia. In attesa del verdetto del Cipess sul progetto definitivo, l'amministratore delegato di Webuild, Pietro Salini, rivendica con orgoglio la guida del consorzio Euro-link, a cui la società Stretto di Messina ha commissionato il Ponte tra Calabria e Sicilia che il Governo ha rilanciato. «Rappresenta non solo un'opera ingegneristica di straordinaria importanza, ma anche il coraggio di un progetto che definisce il futuro, unendo le generazioni sotto il segno del fare, per realizzare un'Italia più coesa», spiega al Sole 24 Ore, riepilogando i quattro punti che rendono il Ponte non solo il più lungo ponte sospeso al mondo ma un game changer dell'economia italiana.

«In assenza di solidi investimenti per la ricerca di base e non potendo contare su terre rare e materie prime critiche - osserva Salini - in Italia le infrastrutture sono vitali per la competitività e rappresentano una necessità quotidiana per imprese, servizi pubblici, trasporti d'urgenza, forze dell'ordine, studenti. Ma è difficile essere competitivi se circa 5 milioni di cittadini siciliani, quasi il 10% della popolazione, restano sconnessi dal resto del Paese».

C'è poi un tema di modernizzazione. «Ricordate le critiche all'Alta velocità? Eppure sta facendo con il trasporto su ferro ciò che ha fatto l'Autostrada del Sole con le auto: unifica. Il Ponte va visto come una tessera da 13-14 miliardi di un mosaico di investimenti molto più ampio che sta rivoluzionando il trasporto italiano».

Terzo punto, «la vetrina»: «Con il Ponte dimostriamo che sulla tecnologia dei trasporti siamo un'eccellenza planetaria. I veneziani realizzarono i loro magnifici palazzi anche perché dovevano vendere le loro merci, stoffe e spezie, ai compratori. È essenziale mostrare al mondo che siamo capaci di inventare, ingegnerizzare, creare manufatti unici come il Ponte secondo principi di legalità, lavorando con la massima sicurezza per i lavoratori. Il Ponte creerà lavoro non solo per noi ma anche per migliaia di giovani, don-

ne, uomini e centinaia di imprese della filiera. Un vero boom in quell'area».

Il quarto e ultimo elemento è una risposta ai «benaltristi, instillatori di paure, fautori dell'arretratezza, portatori di pregiudizi nei confronti dell'impresa italiana considerata sussidiata e incapace». «Webuild - afferma Salini - è uno dei principali player internazionali, presente in 50 Paesi con oltre 92 mila persone, di cui 4 mila ingegneri. In quasi 120 anni di ingegneria applicata a oltre 3.200 progetti, vanta la costruzione di 14.140 chilometri di ferrovie e metro, 82.533 chilometri di strade e autostrade, 1.020 chilometri di ponti e viadotti». Un colosso che in Italia conta 19 mila persone e lavora con oltre 10 mila aziende della filiera e che ha già al suo attivo quattro ponti sospesi lunghi oltre un chilometro. «Abbiamo tutta l'esperienza necessaria per costruire il Ponte», è il messaggio di Salini. Che ne affianca un altro, collegato al botta e risposta con Carlo Doglioni, presidente dell'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia (Ingv).

Il nodo, sollevato dalla puntata di Report di domenica scorsa, riguarda la sicurezza del progetto dal punto di vista del rischio sismico. Un tasto sensibile: il terremoto di Messina del 1908 è stato uno dei più catastrofici del Novecento. Eurolink ha affidato alla Sapienza di Roma l'incarico di condurre verifiche per rispondere alle richieste di approfondimento avanzate dalla Commissione Via. La relazione prodotta è il frutto di un accordo di collaborazione scientifica siglato dall'ateneo con l'Ingv che ha coinvolto due dirigenti ricercatori, Pierfrancesco Burrato e Gianluca Valensise (quest'ultimo nell'Istituto dal 1983). Relazione da cui Doglioni (che era stato componente del gruppo della Sapienza che contribuì al progetto del 2011), ha preso le distanze, chiarendo che l'indagine «esprime solo il pensiero scientifico degli autori». Secondo lo studio, la faglia a Cannitello, la frazione di Villa San Giovanni affacciata sullo Stretto, non è definibile attiva sotto il profilo sismico e tanto meno capace, e inoltre quella tracciata, assicura Webuild, non interseca i pozzi di fondazione dell'opera.

«Lo studio è stato condotto sulla base di una campagna geognostica con

400 sondaggi. Per il progetto del Ponte è stato utilizzato il valore di accelerazione massima al suolo richiesto dalla società Stretto di Messina nei fondamenti progettuali pari a 0,58g, di gran lunga superiore rispetto al valore 0,45g previsto dalle normative tecniche per le costruzioni in quell'area», sostiene Salini. «Come si può immaginare che un'impresa come la nostra metterebbe in pericolo la vita delle persone e la sua reputazione? Siamo quelli che hanno realizzato il Ponte San Giorgio di Genova, il Long Beach International Gateway in California, il secondo e il terzo ponte sul Bosforo in Turchia. E a Messina parliamo di un contratto per un'opera che avrà visibilità mondiale».

Webuild, che ha annunciato denunce per chi ha detto falsità, respinge al mittente anche le altre critiche. Il franco navigabile previsto impedirebbe l'attraversamento dello Stretto alle grandi navi da crociera e ai portacontainer? No, perché l'altezza, conforme alle norme internazionali, sarà di 72 metri sul livello del mare, 70 con massimo carico stradale e ferroviario: non ci saranno effetti sul traffico navale. La scelta della progettazione esecutiva per fasi espone al rischio di spendere per le opere di collegamento senza la certezza che il Ponte vedrà la luce? Di nuovo no, secondo Webuild, perché la fattibilità tecnica del Ponte è già stata accertata. E l'obiettivo è l'opposto: ottimizzare, contenendo tempi e costi.

Salini è netto: «Realizzare il Ponte significa aumentare la credibilità del Paese. Sarà un catalizzatore di risorse e investimenti». Un'opera che «completa il corridoio Ten-T Mare del Nord-Mediterraneo e fa della Sicilia un hub logistico strategico per le merci italiane ed europee per tutto il Mediterraneo». Cruciale per disegnare nuove rotte di cooperazione economica e culturale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PIETRO SALINI
Amministratore delegato di Webuild

1.020 km

PONTI E VIADOTTI

Webuild vanta la costruzione di 14.140 chilometri di ferrovie e metro, 82.533 chilometri di strade e autostrade, 1.020 chilometri di ponti e viadotti

Il progetto e il ruolo di Webuild

13-14 miliardi

IL VALORE DEL PROGETTO

Per il Ponte sullo Stretto di Messina il valore dell'investimento è pari a 13-14 miliardi, di cui quattro per il Ponte, gli altri per le opere di collegamento.

3.660 metri

LUNGHEZZA DEL PONTE

La lunghezza del Ponte sarà di 3.660 metri, con 3.300 metri di campata sospesa. La larghezza dell'impalcato sarà di 61 metri, l'altezza delle due torri poste a terra di 399 metri.

18.600

LAVORATORI WEBUILD IN ITALIA

Webuild guida il consorzio Eurolink, scelto dal Governo per realizzare il Ponte. L'azienda ha 92mila lavoratori nel mondo, di cui 4mila ingegneri, e 18.600 in Italia tra dipendenti diretti e di terzi.

30

PROGETTI IN ITALIA

Webuild ha 10.500 fornitori in Italia; il valore dei contratti con le imprese della filiera è pari a 16 miliardi. Il gruppo ha 30 progetti attivi nel nostro Paese, di cui 19 nel Mezzogiorno.

L'impegno di Webuild nel Sud Italia

Webuild è attivamente coinvolta in numerosi progetti infrastrutturali nel Sud Italia, impiegando oltre 8.000 persone in 19 grandi progetti. Questi progetti spaziano dalla costruzione di linee ferroviarie ad alta velocità a ospedali e strade statali. La filiera coinvolge circa 4.300 fornitori diretti coinvolti(*). Dicembre 2024



- | | |
|--|--|
| 1 Progetto Infraclegrea | 11 Nuova Strada Statale Cagliariitana |
| 2 Ferrovia Cumana | Linea AC Messina-Catania |
| 3 Metropolitana di Napoli | 12 Tratta Giampileri-Taormina |
| Linea AV/AC Napoli-Bari | 13 Tratta Taormina-Fiumefreddo |
| 4 Tratta Napoli - Cannello | Linea AC Palermo-Catania |
| 5 Tratta Apice - Hirpinia | 14 Tratta Bicocca-Catenanuova |
| 6 Tratta Orsara - Hirpinia | 15 Tratta Nuova Enna-Dittaino |
| 7 Tratta Orsara - Bovino | 16 Tratta Caltanissetta Xirbi -Nuova Enna |
| 8 Ospedale Monopoli Fasano | 17 Tratta Lercara-Caltanissetta Xirbi |
| 9 Linea AV Salerno- R. Calabria
Tratta Battipaglia-Romagnano | 18 Tratta Fiumetorto-Lercara diramazione |
| 10 Strada Statale Jonica 106
Terzo maxi-lotto | 19 Autostrada Ragusa-Catania
Lotto 1 |

(*) Dati da inizio lavori di ciascun progetto al 31 dicembre 2023



Il progetto. Webuild guida il consorzio Eurolink, a cui la società Stretto di Messina ha commissionato la costruzione del Ponte tra Calabria e Sicilia