

Risposte per Report

In relazione a quanto si è appreso, esclusivamente dalle anticipazioni alla puntata di domenica 19 gennaio pubblicate su diversi canali social, per la parte dedicata al ponte sullo Stretto di Messina, la società concessionaria precisa:

Franco navigabile

Ponte è alto 72 metri sul livello del mare. In condizioni ordinarie di esercizio, ovvero a pieno carico delle corsie stradali e con due treni passeggeri in contemporanea, si posiziona ad un'altezza superiore ai 70 metri.

Quindi non ci saranno effetti sul traffico navale tantomeno per porto Gioia Tauro. Il Coordinamento del Tavolo Tecnico per la sicurezza della navigazione nello Stretto di Messina, ha confermato che: "Nessuna nave in transito nel 2023 sarebbe stata impossibilitata a passare con il ponte".

L'altezza di 65 metri è un **valore limite di progetto riferito a condizioni puramente teoriche di traffico**, corrispondente al traffico stradale sommato ad eccezionali eventi termici e al contemporaneo passaggio di due treni merci di 400 metri in condizioni limite di carico per ciascun vagone.

Sistema sospensione ponte: affermazioni Risitano sui cavi

La Stretto di Messina ha risposto in più occasioni e nelle sedi istituzionali ha tutte le osservazioni di Risitano. In via principale si sottolinea nuovamente e in via molto sintetica:

- "4 cavi non si sono mai fatti". E' falso. I ponti newyorchesi George Washington e Verrazzano sono equipaggiati con 4 cavi e sono in esercizio da molti decenni.

- "Il Progetto Definitivo prevedeva prove di tenuta mai fatte e quindi non si sa se regge". E' falso. Le "prove di tenuta", a cui fa riferimento, sono in realtà prove di fatica da sfregamento utili unicamente a definire dettagli progettuali, non la tenuta. Una nuova proposta del progettista, relativa alla sella di alloggiamento dei cavi, le ha rese inutili.

- "Propongono un acciaio per i cavi di maggiore resistenza e il che significa rifare da capo il progetto del ponte". E' falso. L'eventuale adozione di nuovi acciai non comporta assolutamente il rifacimento del progetto "da capo", ma valutazioni in sede di progettazione esecutiva. La metallurgia ha reso disponibili nuovi acciai che sono già stati utilizzati con successo su alcuni ponti sospesi, tra i quali l'attuale ponte record del mondo, Canakkale in Turchia, che ha lo stesso progettista del ponte di Messina (COWI).

Stretto di Messina 17 gennaio 2025