

**NOTA DI PRECISAZIONE RAI 3– REPORT PUNTATA DEL 19 GENNAIO 2025**  
**DIFFIDA A PUBBLICARE LA PRECISAZIONE**

**PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA E TERZO VALICO**

Il Gruppo, sorpreso per il comportamento della Rai laddove consenta la diffusione di notizie false che pregiudicano il lavoro delle aziende italiane, smentisce di nuovo le notizie circolate, totalmente prive di fondamento, che intendono diffondere fake news su opere strategiche per lo sviluppo infrastrutturale del Paese, come Ponte sullo Stretto di Messina e Terzo Valico dei Giovi, e diffida Report a pubblicare quanto di seguito riportato riservandosi in caso contrario di adire le vie legali per tutelare la propria immagine e il valore dell'azienda per tutti i suoi stakeholder.

In particolare intende di nuovo precisare una volta per tutte che non è fondata in alcun modo la notizia secondo cui l'INGV non sarebbe mai stato interpellato nelle attività di analisi del rischio sismico e di faglie attive nel progetto del Ponte sullo Stretto: l'Istituto è stato continuamente coinvolto e i suoi pareri sono stati utilizzati nell'ambito delle diverse analisi che sono state condotte per il progetto. Già nel 2011 il Consorzio Eurolink aveva sottoscritto con il Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università di Roma "La Sapienza", di cui era membro proprio il professore Carlo Doglioni, una Convenzione per l'aggiornamento del quadro geo-sismotettonico nell'area dello Stretto di Messina. In quell'occasione il professor Doglioni prese parte al gruppo di lavoro all'interno nel quale era incluso anche l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia. Per rispondere alle ultime richieste di integrazione presentate dalla Commissione VIA nel 2024, il Consorzio Eurolink ha assegnato un nuovo incarico al Dipartimento di Scienze della Terra dell'Università di Roma "La Sapienza" e ha concordato un coinvolgimento dell'INGV.

In relazione al Ponte di Braila sul Danubio in Romania, si ricorda che il ponte è operativo dal 2023 con un transito di 5.000 veicoli al giorno, e non ha mai registrato problemi strutturali. Dalla sua apertura al traffico, il consorzio di costruzione guidato da Webuild ha lavorato insieme al cliente per monitorare e implementare ulteriori opere minori di collegamento con la rete autostradale e la tenuta del manto stradale, a fronte di un traffico risultato del tutto fuori norma rispetto a quanto inizialmente previsto dal progetto, anche per via del transito di mezzi militari pesanti dovuti alla vicina guerra in Ucraina. Questi passaggi fuori norma hanno suggerito la posa di un nuovo tipo di asfalto, sperimentato da Webuild e approvato dal cliente.

Per quanto riguarda infine il Terzo Valico dei Giovi, è totalmente priva di fondamento l'affermazione sulla decuplicazione dei costi che invece sono stati verificati rigorosamente ed incrementati in base alla normativa vigente. Come è noto il progetto, che comprende la galleria ferroviaria più lunga mai realizzata in Italia, ha raggiunto già l'avanzamento del 90%, procedendo oggi su 8 fronti di scavo in contemporanea, per la realizzazione di un totale di circa 100 km di scavo in sotterraneo. Come avviene sempre per progetti di tale complessità, sono state previste procedure innovative per amianto e gas e per le altre condizioni geologiche e geomeccaniche non prevedibili.