

## NOTA DI PRECISAZIONE RAI 3– REPORT PUNTATA DEL 19 GENNAIO 2025

### 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.

#### RISPOSTA

**Il presidente dell'INGV in veste ufficiale ci ha confermato che non esiste nessun parere formale e ufficiale dell'istituto in relazione al progetto "Ponte sullo Stretto": *"Noi come Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia non siamo stati coinvolti formalmente per dare un parere sulla pericolosità sismica. Non è l'INGV che come istituto ha dato un via libera o ha dato dei pareri che siano stati utilizzati formalmente nella progettazione"*. In caso contrario saremo ben felici di pubblicare il parere con i timbri ufficiali dell'INGV di cui sareste in possesso. E' superfluo evidenziare come Università di Roma e l'INGV siano due entità diverse. Per legge l'INGV è deputato al monitoraggio, alla sorveglianza ma anche alla valutazione della pericolosità sismica nazionale, questo è il compito istituzionale dell'INGV e non dell'università di Roma.**

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.

#### RISPOSTA

**Ci siamo limitati a raccontare fatti che voi stessi avete confermato. Un mese dopo l'inaugurazione è stato rifatto l'asfalto e su questo ci risultano contenziosi in corso, al termine dei quali capiremo le ragioni e le colpe del disservizio. Sui quattrocento bulloni non serrati esistono immagini video che non richiedono ulteriori commenti. Non abbiamo mai parlato di problemi strutturali ma di infiltrazioni d'acqua che hanno richiesto un vostro intervento post inaugurazione.**

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.

#### **RISPOSTA**

**Non abbiamo mai affermato che i costi sarebbero aumentati senza rispettare "rigorosamente la normativa di legge", ci mancherebbe altro. Anche in questo caso ci siamo limitati a sottolineare un fatto: il costo iniziale dell'opera si aggirava intorno ai 3 mila miliardi di lire mentre i costi attuali riportati recentemente dal Vice ministro Rixi sarebbero di 10,6 miliardi di euro.**