

Progettazione

Ponte sullo Stretto: un'opera che afferma nuovamente la grandezza dell'ingegneria italiana

INTERVENTO. Il progetto è stato testato in gallerie del vento internazionali per mantenere una stabilità aero-elastica per venti fino a 292 km/h

di Giorgio Lupoi *

08 Agosto 2025

I ponti sospesi sono strutture di per se non particolarmente vulnerabili alle azioni sismiche. Nel dettaglio il ponte di Messina è stato dimensionato per resistere a terremoti fino a magnitudo 7.1, con una accelerazione sismica di picco superiore agli standard delle Norme Tecniche per le Costruzioni e le fondazioni sono state posizionate evitando faglie attive.

Entrambi i ponti esistenti citati si trovano in aree ad alto rischio sismico analoghe e similari a quella del Ponte di Messina: il Ponte sui Dardanelli è costruito in una zona altamente sismica, vicino alla faglia nord-anatolica; il Ponte Akashi Kaikyō è situato vicino all'epicentro del terremoto di Kobe del 1995 (uno dei terremoti con maggiori danni e vittime del '900). Entrambi sono stati progettati con criteri simili a quelli adottati per Messina.

Il Ponte sullo Stretto sarà esposto a forti venti provenienti dal Tirreno e dallo Ionio. Per questa ragione il progetto del ponte è stato testato in gallerie del vento internazionali (Canada, UK, Danimarca, Politecnico di Milano) per mantenere una stabilità aero-elastica per venti fino a 292 km/h, ben oltre i venti mai registrati nella zona.

Anche in questo caso il confronto con le azioni agenti sui due ponti sospesi esistenti non evidenzia sorprese/anomalie. Entrambe le opere sono state realizzate per azioni del vento similari ed il progetto è stato testato in gallerie del vento.

Il ponte sui Dardanelli, in particolare, presenta un esempio di applicazione della soluzione tecnica per l'impalcato denominata "Messina Type Deck", soluzione ideata e sviluppata proprio nel 1992 negli studi eseguiti per il Ponte di Messina. Questa soluzione prevede una sezione dell'impalcato, non più monolitica come nei ponti sospesi precedenti, composta da cassoni multipli a profilo alare, separati da superfici trasparenti all'aria e dotati di adeguati accorgimenti aerodinamici.

Costruire è più difficile che demolire

Il processo di approvazione ha richiesto anni di lavoro, studi, verifiche ambientali e tecniche. È la dimostrazione che costruire è sempre più difficile che demolire. Ma è proprio nella complessità che si misura la determinazione di un Paese. Forse un po' meno gestazione sarebbe auspicabile per il futuro, ma oggi possiamo dire che la tenacia ha vinto.

Un ringraziamento va a tutti coloro che hanno creduto e lavorato per questa opera, nonostante le critiche e le difficoltà, sin dagli anni '70. In particolare, per l'ultimo miglio, al Governo attuale e al binomio Salvini-Salini che hanno saputo imprimere una spinta decisiva, portando il progetto alla sua approvazione definitiva.

Un'opera di tutti, per tutti

Come OICE, riteniamo fondamentale che questa infrastruttura coinvolga in modo ampio e strutturato la filiera dell'ingegneria italiana.

Solo così il Ponte potrà essere davvero un'opera di tutti, a difesa degli interessi degli associati e dell'intero comparto. La partecipazione

delle società di ingegneria italiane garantirà qualità, innovazione e trasparenza, valorizzando le competenze diffuse nel nostro Paese.

Il Ponte sullo Stretto non è solo un collegamento, ma un ponte verso il futuro dell'Italia. Un futuro che passa, ancora una volta, dalla forza della sua ingegneria.

* presidente Oice

Stampa

Il Sole 24 ORE aderisce a  The Trust Project

P.I. 00777910159 © Copyright Il Sole 24 Ore Tutti i diritti riservati

Accessibilità | TDM Disclaimer

ISSN 2724-203X - Norme & Tributi plus Enti Locali & Edilizia [https://ntplusentilocaliedilizia.ilssole24ore.com]