

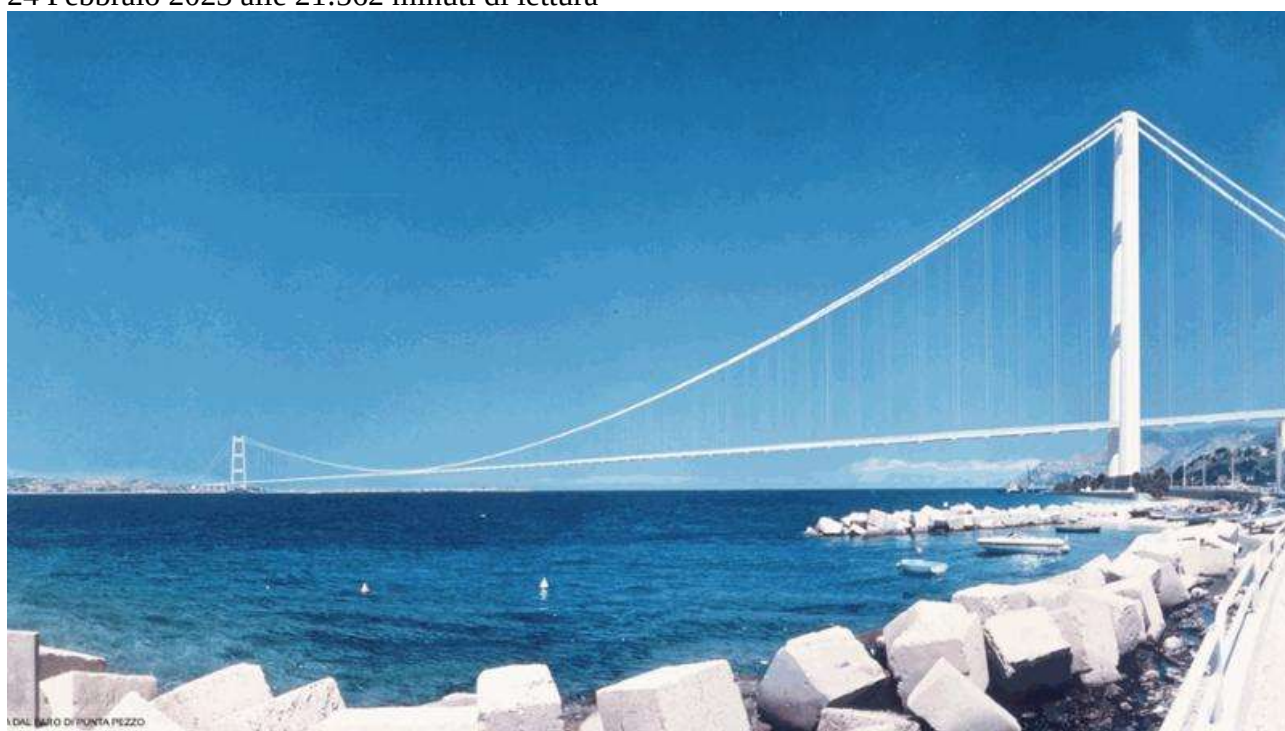
L'APPROFONDIMENTO

Il ponte sullo Stretto di Messina preoccupa lo shipping. Merlo: “Navi sempre più alte, a rischio il passaggio”

L'allarme di Merlo (Federlogistica): “I numeri del progetto a campata unica non vanno bene: già oggi le grandi unità avrebbero difficoltà”

SIMONE GALLOTTI

24 Febbraio 2023 alle 21:562 minuti di lettura



Elaborazione del ponte sullo Stretto di Messina

Genova – Una delle navi da crociera più alte sfiora i **70 metri** e sarà presto operativa nel Mediterraneo. Ma è una misura destinata a salire ulteriormente, secondo le previsioni di chi quei colossi li costruisce. Il ponte sullo Stretto di Messina, quello a campata unica, verrebbe costruito a 76 metri dal livello del mare. «Troppo poco, almeno valutando i numeri sulle carte progettuali» analizza **Luigi Merlo, presidente di Federlogistica** ed ex numero uno del porto di Genova.

Non serve in effetti una laurea in matematica per capire che lo **scarto tra il punto più alto delle navi e quello più basso del ponte**, sono troppo vicini. «E questo senza calcolare che nel caso limite del ponte percorso dal numero massimo di automobili e da due treni contemporaneamente, l'opera si fletterebbe sino a 65 metri dal livello del mare dello Stretto» ragiona Merlo. E

così da ponte, l'opera più lunga d'Europa, si trasformerebbe in diga. Un muro che rischia di impedire il passaggio del traffico marittimo nel braccio di mare tra Sicilia e Calabria.

«In tutto il mondo si finanziano **allargamenti dei canali** per renderli navigabili alle navi sempre più grandi, noi invece rischiamo di chiuderne uno vitale per le rotte passeggeri e commerciali del Paese» racconta Merlo. Le regole internazionali dell'Imo (l'agenzia specializzata dell'Onu che si occupa del trasporto marittimo) dicono che il limite minimo per un ponte è 65 metri «ma andrebbe aggiornato perché è una misura che andava bene qualche anno fa, quando le navi erano più piccole - dice Merlo - Ora in mare navigano già quelle con un air draft (l'altezza, ndr) da 68 metri. E in futuro saranno ancora più alte».

Le **navi da crociera utilizzano spesso lo Stretto** perché per tornare verso i porti dell'Alto Tirreno, consente di evitare la circumnavigazione della Sicilia, obbligatoria nel caso le misure del ponte rimanessero quelle oggi sulla carta. «I porti siciliani come Catania, Siracusa e Messina, stanno vivendo un nuovo boom delle crociere e così potrebbero invece rimanere tagliati fuori. Non solo: ma parliamo tanto di risparmio di carburante e di taglio delle emissioni, e poi obblighiamo le navi a giorni aggiuntivi di navigazione per arrivare negli scali della Campania, del Lazio o della Liguria?». Il problema oggi comunque potrebbe rimanere limitato ad alcune grandi tipologie di nave, ma nel futuro la lista delle unità troppo alte per poter passare sotto la campata, è destinata ad allungarsi.

«Non viene considerato che **il livello del mare si alzerà nei prossimi anni**, come ormai dimostrato da tutti gli scienziati. E non si tiene conto del movimento dell'onda che riduce già ora lo spazio di sicurezza». Così per Merlo il problema è che il ponte sullo Stretto progettato secondo i numeri visti dal presidente di Federlogistica, può diventare «un'opera obsoleta dopo una ventina di anni. È un'opera ciclopica destinata a diventare un simbolo, ma se manteniamo queste caratteristiche rischiamo un flop - spiega Merlo - Per questo chiedo che il governo analizzi bene quei numeri e tenga in considerazione le necessità dello shipping, non solo quelle dei trasporti via terra». Il problema infatti potrebbe presentarsi anche per le navi cargo che oggi riforniscono l'hub di Gioia Tauro, primo per traffico container in Italia grazie al transhipment: l'altezza dei colossi che trasportano merce è di circa 50 metri, ma è destinata a salire. «È una segnalazione preventiva - dice ancora Merlo - Al governo dico: vediamoci e collaboriamo per non sbagliare le misure del ponte».