



Infrastrutture - Breaking news

Infrastrutture - Ferrovie, Ponte sullo Stretto: Salvini rimanda l'avvio dei lavori al 2026, mentre la Cina guarda avanti

Roma - 29 dic 2025 (Prima Pagina News) Prevista la costruzione di due tunnel ferroviari paralleli per treni ad Alta Velocità fino a 240 km/h.

"Contavo che fosse il 2025, ma farò tutto quello che è in mia facoltà perché sia il 2026 l'anno di avvio dei lavori". Così il vicepremier, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e segretario della Lega, Matteo Salvini, ai microfoni di Radio Libertà, è tornato a parlare del Ponte sullo Stretto di Messina. Il vicepremier ha riaffermato che intende aprire i cantieri quanto prima, precisando che i fondi non spesi nel 2025 saranno, in ogni caso, impiegati nei prossimi anni. "Sul Ponte sullo Stretto contavo di aprire i cantieri già quest'anno, invece lo faremo l'anno prossimo: è evidente che i fondi non spesi nel 2025 saranno utilizzati nei prossimi anni", ha precisato. L'opera, ha evidenziato Salvini, ha un valore strategico: "Farò di tutto affinché l'Italia sia ammirata in tutto il mondo per un'infrastruttura che serve al Paese", ha detto nelle scorse settimane al programma di Rai1 "Cinque minuti". Nel frattempo, mentre in Italia, da più di cinquant'anni, si continua a parlare del Ponte sullo Stretto, la Cina guarda già avanti e lavora ad un'opera molto più ambiziosa: la costruzione del Bohai Strait Tunnel, il collegamento ferroviario sottomarino più lungo al mondo. Con una lunghezza pari a più di 120 chilometri, di cui 90 sotto il fondale marino, il tunnel collegherà le città di Dalian (penisola di Liaodong) e Yantai (provincia dello Shandong), attraversando lo Stretto di Bohai nella parte nord-orientale del Paese. Si tratta di un'opera che stabilirà nuovi record a livello mondiale: per fare un confronto, il Tunnel di Seikan in Giappone misura 23,3 km, mentre quello della Manica, che collega Francia e Regno Unito, è lungo quasi 38 km. Secondo quanto prevede il progetto, saranno costruiti due tunnel ferroviari paralleli, su cui transiteranno treni ad Alta Velocità fino a 240 km/h. Il collegamento permetterebbe di ridurre in modo drastico i tempi di percorrenza tra le due sponde dello stretto, dalle attuali 6-8 ore, in traghetto o utilizzando percorsi alternativi, fino a circa 40 minuti. Oltre al trasporto di passeggeri, non è escluso che il tunnel venga impiegato anche per trasportare merci o come servizio navetta con auto al seguito, con appositi carri ferroviari. Solo per la realizzazione del tunnel si stima un costo pari a circa 25 miliardi di euro, che arriva a superare i 36 miliardi includendo le opere di collegamento alla rete ferroviaria esistente. Per le autorità cinesi, l'investimento sarebbe più che compensato dai benefici in termini economici e logistici: il Tunnel, infatti, sarebbe un tassello strategico per il sistema infrastrutturale cinese, permettendo l'alleggerimento della rete ferroviaria di Pechino e Tianjin e rinforzando i collegamenti tra le regioni industriali del Nord-Est, la zona economica del Bohai e il delta del fiume Yangtze, tra i più importanti poli produttivi della Cina. L'opera è caratterizzata da complessità tecniche senza precedenti, dovute anche al fatto che attraverserà una zona caratterizzata da un alto rischio



sismico: nella regione ci sono stati eventi importanti, come il sisma di Tangshan del 1976, avvenuto a circa 100 km dall'area interessata dal progetto, che, per il numero di morti registrati, è considerato il più grave terremoto del XX secolo. Per fare fronte a queste problematiche, Pechino sta puntando su tecnologie avanzate, sistemi di monitoraggio continuo, compartimenti stagni e soluzioni ingegneristiche progettate per garantire elevati standard di sicurezza. A realizzare il Bohai Strait Tunnel sarà, tra gli altri, la China Railway Engineering Corporation (CREC), uno dei più importanti gruppi infrastrutturali a livello mondiale, che, dalla costruzione della ferrovia Tanzania-Zambia (1861 km) negli anni Settanta, ha realizzato diverse opere di grande eccellenza in Asia, Africa, Europa, Sud America e nella regione atlantica. Al momento, ha uffici di rappresentanza e realizza progetti in più di 90 Paesi nel mondo. Stando alle stime ufficiali, il tunnel dovrebbe essere costruito nel giro di 10-15 anni, una tempistica breve, date la complessità e le dimensioni del progetto. Questo tunnel non è soltanto una sfida ingegneristica senza precedenti, ma anche una leva logistica ed economica che avrà conseguenze importanti sulla mobilità e sullo sviluppo della Cina, confermando l'approccio strategico del Paese nella costruzione di grandi infrastrutture ferroviarie. Il confronto tra il progetto cinese e altre grandi infrastrutture in via di progettazione a livello mondiale sembra quasi inevitabile, a cominciare proprio dal Ponte sullo Stretto di Messina. Il progetto cinese, però, sembra proseguire nonostante le difficoltà: il tunnel sottomarino, infatti, dovrà essere progettato tenendo conto non soltanto dei terremoti, ma anche dei rischi per l'ambiente. Criticità che spesso ostacolano o bloccano interventi infrastrutturali anche più facili, ma a cui, per il momento, Pechino dà una risposta decisa, dicendosi pronta a investire ingenti fondi e tutto il tempo necessario, puntando su ricerca e tecnologie avanzate, come sensori di monitoraggio, compartimenti stagni e approfonditi studi ingegneristici per terminare con successo un'opera senza precedenti.

(Prima Pagina News) Lunedì 29 Dicembre 2025