

Renato Pallavicini

IL COLOSSO dello Stretto

Sempre più forti i dubbi e le perplessità sulla costruzione del Ponte: sugli aspetti economici del progetto, sulla fattibilità tecnica, sulle infiltrazioni mafiose

Oscillazioni sismiche, la tenuta delle torri... Rinviati al progetto esecutivo la soluzione di problemi di cruciale importanza per la realizzabilità, la stabilità e la sicurezza

Pronti? Via, si parte! Il veicolo si muove lentamente, e comincia a salire. Ora siamo a 70 metri sul livello del mare e inizia la traversata. Praticamente stiamo volando su un mare agitato, sotto una pioggia che sferza il parabrezza, mentre il vento fortissimo fa sbandare il veicolo sottoposto a strane oscillazioni che danno la nausea. Poi, dopo 3 chilometri e mezzo si comincia a scendere e ci si infila in una galleria a spirale di 15 chilometri che sembra un toboga. Ma eccoci, finalmente siamo alla fine del viaggio e si tira un sospiro di sollievo, anche se la testa continua a girare ancora per un po'.

Non siamo su un simulatore da luna park, del tipo di quelli che trovate a Disneyland o Gardaland, ma su un'auto, un bus, un treno che transitano sul «futuro» Ponte sullo Stretto di Messina. E tutto quello a cui siamo stati sottoposti è tutto vero - o altamente verosimile e probabile - compresa la galleria finale che deve riportare i treni dai 76,76 metri dell'impalcato del ponte al livello del mare della stazione ferroviaria di Messina. E allora? - obietterà qualcuno - che problema c'è? Anzi di problemi non ce ne saranno per niente, visto che il ponte è sicuro e affidabile. Ma è davvero così?

In un articolo apparso su l'Unità dell'8 giugno si riportavano - traendole da un numero monografico della rivista Meridiana (Donzelli Editore) - alcune critiche e perplessità sugli aspetti economico-sociali della costruzione del ponte, e forti timori per le probabili infiltrazioni mafiose nelle varie fasi della sua costruzione (confermate dagli arresti dell'altro giorno). In una successiva intervista a l'Unità (28 giugno 2002) l'ingegnere Massimo Majowiecki, docente allo Iuav di Venezia, avanzava più di un'obiezione sulla fattibilità tecnica dell'opera. Si aggiungono ora i «dubbi sul Ponte» di altri due ingegneri, Antonio Maria Michetti, docente alla Sapienza di Roma e Andrea Cinuzzi, riassunti in un lungo saggio pubblicato sull'ultimo numero della rivista L'Architetto italiano (Mancosu Editore, n.5-2005 dicembre). Critiche, perplessità, obiezioni e dubbi non solo degli autori del testo ma degli stessi organi competenti - Anas, Fs e Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici avanzati nella lunga fase istruttoria in cui, dal 1985 al 1997, sono stati esaminati i primi studi di fattibilità e le successive elaborazioni fino al progetto di massima. Progetto che fu ritenuto degno di «essere sviluppato in sede di progettazione esecutiva» dall'allora Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici previo però l'accoglimento di numerose «considerazioni, osservazioni e prescrizioni» che occupavano buona parte delle 221 pagine del verbale finale.

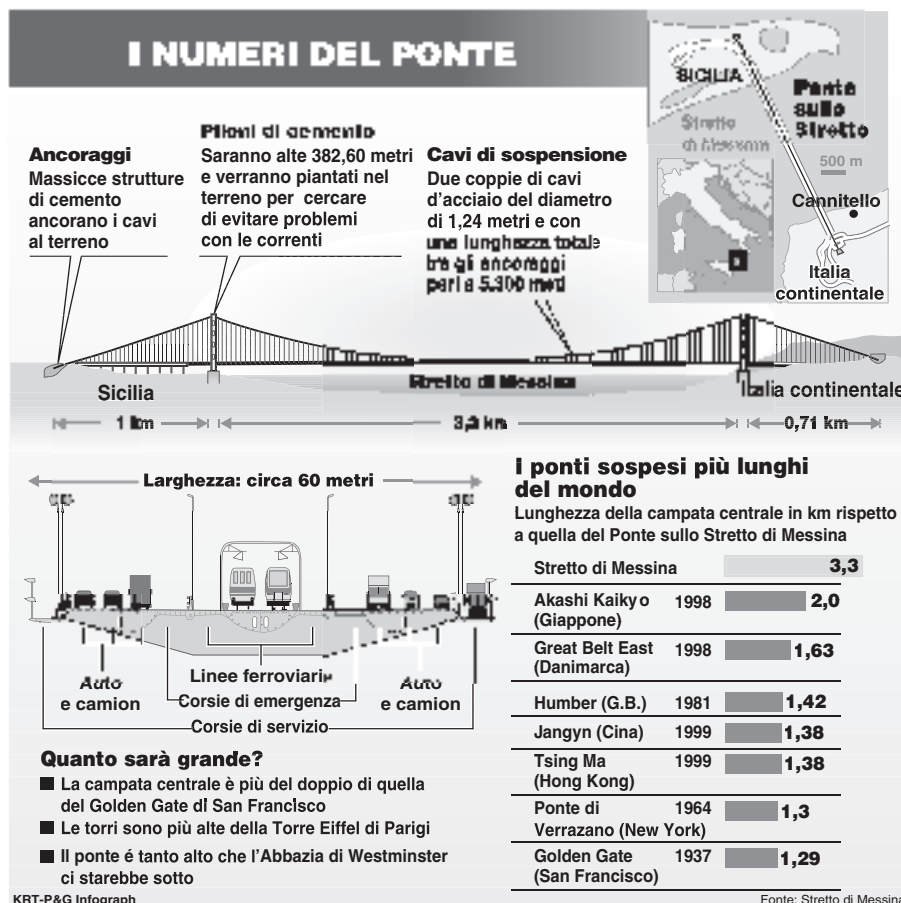
Progettini e progettotti. Il punto sta proprio qui, in questo demandare al progetto esecutivo del ponte, fortemente voluto da Berlusconi e Lunardi, la soluzione di problemi non secondari ma di primaria importanza per la realizzabilità, stabilità e sicurezza del manufatto. E non tanto perché alcuni di questi potrebbero non essere sufficientemente esaminati e risolti, ma perché gli «esecutivi» sono compito dell'impresa vincitrice, il cosiddetto General Contractor. Che per il momento non c'è ancora (secondo la tabella di marcia prevista dalla Società Stretto di Messina, (vedi www.stretto-dimessina.it) e sarà scelto tra aprile e maggio prossimi; e che dovrà predisporre il progetto definitivo in pochi mesi, visto che, sempre secondo la stessa tabella, i cantieri del ponte dovrebbero essere aperti nel 2006 e terminare i lavori, sei anni dopo, nel 2012.

Gli «esecutivi», lo dice la parola stessa, sono progetti che riguardano l'esecuzione materiale, al millimetro, di un progetto, la costruzione concreta di un'opera e non le previsioni sulla carta. Sono dunque suscettibili di continui aggiornamenti, modifiche, cambiamenti anche radicali. Ma



Lo Stretto di Messina. Sotto, una simulazione di come sarà il Ponte

Il Ponte di Messina, progetto faraonico dalle gambe d'argilla



ROMA «Sono in corso indagini e attività di prevenzione. Certamente i lavori sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria sono ad alto rischio infiltrazione». All'indomani dell'operazione della Dia che ha sgominato un clan internazionale che voleva riciclare denaro sporco dal Canada nell'affare del Ponte, a lanciare il campanello d'allarme su un'altra Grande Opera finita nel mirino di Cosa Nostra è direttamente il presidente dell'Antimafia Centaro: «È evidente che l'attenzione della mafia sugli appalti, e specialmente su quelli di grande entità, è sempre costante». Milardi di euro su cui mettere le mani.

Intanto proseguono le indagini per capire il livello di coinvolgimento delle grandi ditte di costruzioni nello sventato

«traffico» di denaro tra Canada e lo Stretto. Verificare i contatti «mediorentali» del clan Rizzuto e le eventuali coperture politiche. Gli inquirenti, poi, debbono districarsi nella matassa di norme procedurali e contrattuali che «regolano» l'affare del Ponte. «Norme deboli, debolissime», denuncia il Wwf Italia, secondi cui «la mafia non abbandonerà il Ponte, l'unica soluzione è che lo Stato abbandoni il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina. Non si possono creare attese per un'opera nel nostro meridione dal costo di 5 miliardi di euro (per ora esistono sulla carta solo i 2,5 miliardi di euro, tutti pubblici), avviando, sulla base di norme e procedure avventuristiche, l'iter per la progettazione esecutiva e la realizza-

zione, di un'opera di cui non è stata dimostrata la redditività, né l'utilità trasportistica», commenta Stefano Lenzi, responsabile dell'Ufficio istituzionale. Il Wwf ricorda che il Ponte progettato per il passaggio di 100 mila autoveicoli giorno, sarà attraversato, agli attuali tassi di crescita del traffico, al 2012 da non più di 10 mila tra automobili e autocarri (studio del Politecnico e della Cattolica di Milano) e al 2032 da non più di 18.500 (come ha dimostrato l'Advisor). «Se non si vorranno avere, quindi, pedaggi stratosferici, con un costo doppio o triplo rispetto al traghettamento, bisognerà "doppiare" il bilancio del concessionario, con aiuti di Stato e allungando a dismisura la concessione (oggi trentennale)».



Intanto la Dia prosegue le indagini sul clan Rizzuto che voleva riciclare denaro investendo nel Ponte

Allarme dell'Antimafia: «Pericolo infiltrazioni mafiose sui lavori della Salerno-Reggio Calabria»

il controllo della sua tenuta nel tempo «date le esigue altezze a disposizione, non è assolutamente effettuabile». E poi i tratti dell'impalcato presentano non pochi problemi, soprattutto nei punti in cui si appoggiano alle torri, a causa dei giunti di dilatazione che prevedono anche notevoli escursioni (cioè spostamenti) e a causa delle diverse tolleranze ammissibili dalla sede stradale e da quella ferroviaria (deformazioni rilevanti non sono tollerabili dai binari su cui scorrono i treni). Ecco perché sia l'Anas che la commissione Fs di allora, espressero i dubbi più forti sulla realizzabilità del ponte.

Cavi, fili e cassoni. I ponti «so-spesi», come questo, sono formati da due enormi funi che vanno da una torre all'altra e da funi più piccole (i pendini) che scendono verticalmente e sostengono l'impalcato. Anche qui i punti deboli e le incertezze non mancano: dalla corrosione a cui, date le particolari condizioni ambientali (salsedine, escursioni termiche, vento) sono sottoposti, alle difficoltà di posa in opera, alle tensioni critiche che si verificano nelle «selles», i punti di aggancio alle torri. Ma i due autori del saggio pubblicato su L'Architetto italiano vanno oltre e, dopo una puntuale verifica delle dimensioni e dei coefficienti di sicurezza previsti nel progetto, esprimono forti dubbi sulla loro adeguatezza. Così come sulla possibilità di riuscire a montare i cassoni dell'impalcato: moduli grandi come un edificio industriale monopiano del peso di 880 tonnellate da trasportare «con apposite chiatte, al momento attuale inimmaginabili, in mare aperto sotto i cavi, innalzati per circa 70 metri e attaccati a dei pendini, a loro volta attaccati alle funi sovrastanti... sperando che non tiri vento».

Vento e non solo. Già il vento. E la pioggia, e le temperature. Ci si mettono pure loro a fare i «disfattisti». Però contro la natura, come si dice, non si va o almeno si cerca di proteggersi. Solo che nel caso del ponte, protezioni e precauzioni, ancora una volta appaiono inadeguate o trascurate. Mettendo da parte i non trascurabili problemi sismici e geologici (spostamenti in direzioni opposte della faglia tra Scilla e Cariddi), e parlando delle condizioni atmosferiche le cose si complicano davvero. Perché il soffiare di forti venti in quella zona, unito alla pioggia e alle notevoli escursioni termiche potrebbero rendere critiche le condizioni di attraversamento del ponte (come del resto avviene su qualsiasi ponte o viadotto autostradale, ma di dimensioni molto minori). E in particolari giornate (da statistiche meteorologiche ne sono prevedibili una trentina all'anno) rendere obbligata la chiusura del ponte e il ripristino massiccio del servizio di traghetti che, a ponte realizzato, sarà sicuramente smantellato in buona parte.

Acqua e umidità, si sa, arrivano dappertutto, figuriamoci in mezzo al mare. Così, soprattutto negli elementi scoloriti dei cassoni e dei giunti debbono essere eliminati i punti di possibile infiltrazione di acqua. Via dunque le bullonature e avanti le saldature. Però, all'interno dei cassoni dell'impalcato, così come nei concetti che formano le torri, l'umidità e la condensa si formano lo stesso. Niente paura, assicurano i progettisti, basta inserire al loro interno degli impianti di deumidificazione. E se si guastano? Non è come sostituire un «asciugadelonghi» che si è scassato nel nostro bagno, anche perché non si può certo aprire uno di quei cassoni come fosse una scatola di sardine. Ancora i progettisti assicurano che in ogni cassone, come in tanti altri punti critici del ponte, sono previsti sensori e sistemi di monitoraggio che controllano i parametri di sicurezza e segnalano le anomalie.

Piramidi e macchine. Il ponte sullo Stretto non è una piramide, non è un colosso per celebrare i fasti del faraone e dell'imperatore di turno. Forse è qualcosa di ancora più grosso, che però appare non altrettanto solido. A ragione, dunque, gli ingegneri Michetti e Cinuzzi concludono la loro analisi rilevando come il ponte è «una grande e sofisticata "macchina" dotata di centraline elettroniche e sensori che controllano continuamente il suo funzionamento e che garantiscono un'ottima prestazione se tutto procede secondo le specifiche progettuali, ma che entra in crisi non appena anche uno solo di questi sistemi si danneggia». E allora, non c'è faraone che tenga.

Abbonamenti 2005

12 mesi	7gg./Italia	296 euro
	6gg./Italia	254 euro
6 mesi	7gg./estero	574 euro
	Internet	132 euro

6 mesi	7gg./Italia	153 euro
	7gg./estero	344 euro
6 mesi	6gg./Italia	131 euro
	Internet	66 euro

Postale consegna giornaliera a domicilio
Coupon tagliando per il ritiro della copia in edicola
Versamento sul C/C postale n. 48407035 intestato a:
Nuova Iniziativa Editoriale Spa, Via Benaglia 25 - 00153 Roma
Bonifico bancario sul C/C bancario n. 22096 della BNL, Ag. Roma-Corso ABI 1005 - CAB 03240 - CIN U (dall'estero Cod. Swift:BNLIITRR)
Carta di credito Visa o Mastercard (seguendo le indicazioni sul nostro sito www.unita.it)
Importante inserire nella causale se si tratta di abbonamento per coupon, per consegna a domicilio per posta o internet

Per informazioni sugli abbonamenti:
Servizio clienti Sered via Carolina Romani, 56
20091 Bresso (MI) Tel. 02/66505065
fax: 02/66505712 dal lunedì al venerdì
abbonamenti@unita.it

l'Unità