

Rita Borsellino

«Il Ponte sullo Stretto è un buco nero che toglierà risorse fondamentali per lo sviluppo del Mezzogiorno»

Giorgio Cremaschi (Fiom)

«Siamo contrari a buttare via i soldi in questa impresa faraonica che servirà a togliere soldi per investimenti pubblici necessari a costruire vero lavoro»

Giuseppe Lumia

«Certamente la mafia cercherà di infiltrarsi, già ci ha provato, come ha dimostrato l'operazione “Brooklyn”. e ancora ci proverà»



Un momento della manifestazione di sabato contro la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina

Il bluff della prima pietra: costi in più per i contribuenti

La variante di Cannitello costa 26 milioni ma non si sa se sarà funzionale perché ancora non esiste il progetto esecutivo del Ponte che, secondo molti esperti, è insicuro e costoso

Il dossier

J.B.
ROMA
jbufalini@unita.it

È stato annunciato in pompa magna e, nei piani originali, sarebbe dovuto andare Berlusconi. Ma, in realtà, cosa succederà il 23 dicembre? Il cantiere che si apre è quello della variante di Cannitello, lo spostamento di un tratto di binari ferroviari dal centro di Villa San Giovanni all'esterno della cittadina. Un investimento pubblico di 26 milioni di euro che non ha a che fare direttamente

con il Ponte e che, probabilmente, sarebbe stato più utile investire in opere più urgenti sulla costa calabra (a cominciare dai problemi del dissesto idro-geologico). Tanto più che ad oggi non esiste un progetto esecutivo per la Grande opera dello Stretto e ancora non si sa se effettivamente si potrà fare. Le obiezioni degli esperti sono, infatti, molto importanti e numerose.

Il ponte chiuso dal vento. A cominciare da quelle formulate da Remo Calzona, che è stato consulente dell'Anas e del governo ma che da convinto sostenitore è diventato fortemente critico. Per l'ingegnere la campata troppo lunga rischia di oscillare

al forte vento dello stretto e il ponte di restare chiuso per 200 giorni l'anno.

L'evoluzione dei grattacieli. Un altro ingegnere che ha sollevato forti critiche alla campata unica è Federico Mazzolari, che insegna alla Università Federico II di Napoli: «Prima di parlare di ponti - sostiene Mazzolari - può essere istruttivo esaminare l'evoluzione dei grattacieli» Dal 1931, anno di costruzione dell'Empire State Building (alto 381 metri) al 1973, anno di inaugurazione delle sfortunate Twin Towers (415 metri), fino ai 450 metri delle Torri di Kuala Lumpur in Malesia, la crescita dei grattacieli è stata di 127 metri in 73 anni. Un'evoluzione veloce nei primi anni e poi co-

stante ma abbastanza lenta. Passando ai ponti: i primi a superare la lunghezza dei mille metri furono il Washington Bridge di New York e il Golden Gate di San Francisco (1931). Oggi il ponte più lungo è l'Akashi-Kaikyo Bridge in Giappone (1990 metri): ci sono voluti settant'anni perché l'evoluzione delle tecniche ingegneristiche consentissero un aumento di 900 metri della luce di un ponte a campata unica. La domanda è: quali innovazioni tecnologiche consentono oggi di fare un salto di oltre mille metri per raggiungere i 3 chilometri e 300 che distanziano Scilla e Cariddi? Gli esperti non hanno notizia di innovazioni tecnologiche eccezionali che, in ogni caso, dovrebbero essere oggetto di confronto scientifico. Tanto più che il ponte sullo Stretto dovrà consentire anche il passaggio dei treni. Il ponte di Lisbona costruito sul fiume Tago nel 1973 è stato il primo tentativo di utilizzazione mista, ferroviaria e stradale. È lungo poco più di un chilometro e, per i treni, è rimasto chiuso fino al 1998, dopo 25 anni di lavori di adeguamento della struttura. ♦