



Stretto di Messina

L'imprimatur degli ingegneri italiani al progetto Ponte

Pag. 19

Il ministero dei Trasporti ha limato gli ultimi dettagli del testo approvato in Cdm lo scorso 16 marzo

Via libera definitiva al decreto Ponte L'imprimatur degli ingegneri italiani

Il Consiglio nazionale (Cni): «Il progetto assicura stabilità in condizioni di vento estremo, resistenza alle azioni sismiche, sicurezza e durabilità. E ha una triplice valenza»

Lucio D'Amico

Dovrebbe essere pronto oggi il testo definitivo del decreto che lo scorso 16 marzo è stato approvato, con la formula interlocutoria del "salvo intese", dal Consiglio dei ministri. È l'ormai famoso "decreto Ponte", che introduce disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra Sicilia e Calabria. Le misure puntano ad accelerare il riavvio della procedura di progettazione esecutiva, che dovrà essere pronta entro il 31 luglio del 2024. C'è stato, in queste settimane, un frenetico lavoro di approfondimento da parte di consulenti, tecnici del ministero dei Trasporti e, soprattutto, legali e giuristi, per rendere questo decreto inattaccabile sui due fronti più delicati, quello delle leggi sulla concorrenza e della rivalizzazione della società Stretto di Messina che, ormai quasi dieci anni fa, era stata posta in liquidazione. Su tale versante, non dovrebbero esserci particolari novità, visto che è stato già definito l'assetto societario e la futura "governance" della Spa, oltre che il rapporto di concessione e il riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera. Più intricata la vicenda relativa ai rapporti contrattuali con il contraente generale ed il project manager consultant, cioè i soggetti vincitori delle due gare internazionali (il Consorzio Eurolink e la società Parsons Project) dalle quali il Governo intende ripartire. Qualunque altra strada, secondo il ministro dei Trasporti Salvini, sarebbe molto più irta di

ostacoli, perché resterebbero in vita i contenziosi avviati dalle imprese che legittimamente avevano partecipato e vinto e che si sono viste, con un colpo di penna dell'allora premier Mario Monti, defraudate del diritto-dovere di realizzare la più grande opera pubblica in Italia.

Ripartire dal progetto del 2011 significa mettere mano all'impalcato aerodinamico multi-cassone, il cosiddetto Messina-type, composto da una campata centrale lunga 3.300 metri, da un cassone ferroviario largo 7,5 metri e due cassoni stradali larghi 14,2 m. Inoltre, due torri ad H-multipia a due "gambe" collegate da tre traversi: ciascuna larga 51 metri, alta 399 e pesante 55.000 tonnellate.

Ebbene, come evidenziato dal Consiglio nazionale degli ingegneri italiani, «il progetto finale sarà in grado di assicurare, tra le altre cose, prestazioni aerodinamiche che garantiscano stabilità anche in condizioni vento "estremo", cioè superiore ai 200km/h; resistenza alle azioni sismiche anche per eventi tellurici di circa 7,1 Richter, quindi comparabili al terremoto del 1908; prestazioni strutturali di sicurezza e di servizio che prevedano, fra l'altro, elevati sovraccarichi stradali e ferroviari, stimabili rispettivamente in 25.000 e 40.000 tonnellate; una durabilità dell'opera di 200 anni».

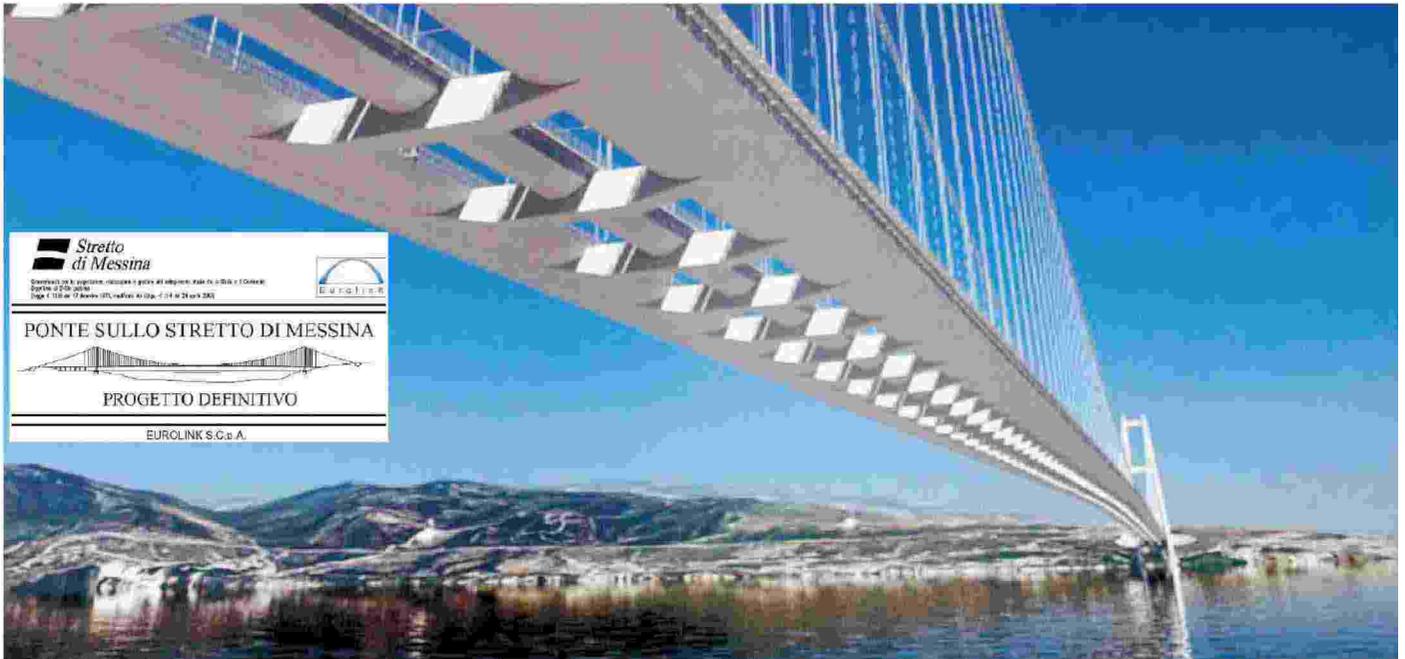
Come si legge nel documento approvato dal Cni, c'è grande entusiasmo tra i professionisti «per il rinnovato interesse del Governo nella realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina». Il presidente nazionale Angelo Domeni-

co Perrini evidenzia come il Ponte «non potrà che migliorare la facilità del transito tra Calabria e Sicilia, per il beneficio di entrambi i territori e dell'intero Paese, considerato che ad oggi ben 12 milioni di persone devono prendere il traghetto». E il Cni ha deciso di istituire un Gruppo di lavoro, coordinato dall'ing. Edoardo Cosenza e che vedrà la partecipazione anche del presidente del Consiglio superiore dei Lavori pubblici Massimo Sessa. È importante citare le affermazioni dell'ing. Cosenza, dirette anche a chi continua ad avere un'avversione ideologica contro la grande opera e la definisce un "ecomostro". «I ponti sono le costruzioni più belle, simbolo di comunicazione e scambio culturale. Non lasciamo lo Stretto, la Sicilia e il Meridione fuori da questa comunicazione. La tecnologia moderna è in grado di realizzare quest'opera e il gruppo contiene professionalità del massimo livello in tutti i campi dell'ingegneria coinvolte nel progetto». Sempre gli ingegneri, per bocca della consigliera del Cni Carla Cappiello, mettono in risalto, «oltre all'aspetto infrastrutturale, la triplice valenza del Ponte: economica, sociale ed ambientale. Economica perché movimenterà tonnellate di merci al giorno, rendendo Sicilia e Calabria regioni strategiche nello scacchiere del Mediterraneo; sociale, perché per la sua realizzazione si creeranno posti di lavoro, con conseguenti plurimi benefici; ambientale, perché sarà ripulito il Canale di Sicilia con conseguente risparmio di 140 mila tonnellate di Co2».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Istituito un Gruppo di lavoro, composto anche dal presidente del Consiglio superiore dei Lavori pubblici



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



134083