

Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-02113 presentata da ANGELO CAPODICASA

lunedì 26 gennaio 2009, seduta n.120

CAPODICASA, BERRETTA, BURTONE, ENZO CARRA, CAUSI e ANTONINO RUSSO. - Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. - Per sapere - premesso che:

in alcuni articoli apparsi recentemente sulla stampa, e più estesamente in una sua pubblicazione esito di un ampio studio tecnico-scientifico, il dottor Remo Calzona già presidente del Comitato tecnico-scientifico della società Stretto di Messina istituito per verificare la fattibilità della realizzazione del ponte sullo stretto di Messina esprime forti perplessità sulla costruibilità ed economicità dell'attuale progetto del ponte sullo stretto;

il dottor Calzona evidenzia numerose criticità del progetto vigente del ponte, in particolare denuncia la possibilità che a causa del vento si verifichi il fenomeno del galopping, una deformazione ortogonale alla direzione del vento che imporrebbe di bloccare, per motivi di sicurezza, il passaggio anche per cento giorni all'anno, e che tale fenomeno potrebbe essere ridotto riducendo l'ampiezza delle campate da 3.300 metri a 2.000 metri;

secondo lo studio del dottor Calzona la funzionalità e la stessa realizzabilità del progetto preliminare rischiano di essere messe in crisi in fase esecutiva, perché le tecnologie disponibili potrebbero risultare inadeguate alle prestazioni richieste dal manufatto;

ulteriori fatti critici deriverebbero dalle tipologie dei collegamenti tra le diverse parti del manufatto che devono essere assemblate esclusivamente a mezzo di saldature e risulterà di conseguenza pericolosamente vulnerabile alle rotture per sollecitazione di fatica e per iperdeformazioni della geometria, producendo condizioni critiche irreversibili in decine di elementi dell'apparato strutturale, riguardanti in particolare i collegamenti tra i diversi elementi portanti;

tali elementi tecnici, nella precarietà generale delle condizioni di sicurezza strutturale e di efficienza funzionale dell'impianto, confermano alcuni problemi, già segnalati da altri esperti, che renderebbero assai improbabile la realizzazione dell'opera ovvero la sua piena funzionalità e, in particolare, ne escludono decisamente il funzionamento quale collegamento ferroviario;

ciò sarebbe dovuto a numerosi parametri negativi, tra cui alcuni si confermano «insormontabili»: per esempio, le traslazioni laterali dovute all'azione del vento, che, sebbene - secondo il parere del dottor Calzona - possano essere ridotte da «gonne» di protezione dell'impalcato, accentuerebbero il regime di sollecitazione complessiva sullo stesso; le dilatazioni termiche previste per la trave, le cui traslazioni ortogonali all'asse dei binari, richiederebbero elementi assai lontani dai materiali esistenti in commercio; o ancora gli eccessi di tensione dovuti al peso sulle deformazioni di configurazione;

a queste considerazioni ne vengono, inoltre, aggiunte alcune «non strutturanti», ma decisamente ostative rispetto alla realizzabilità del progetto tra cui non irrilevante appare il rispetto delle reali condizioni sismologiche dell'area: il progetto vigente, infatti, avrebbe totalmente e colpevolmente trascurato la presenza di faglie attive che interesserebbero pesantemente i siti di torri e contrafforti/ancoraggi, specie dalla parte calabrese;

il progetto avrebbe inoltre ignorato i numerosi studi effettuati anche da consulenti del Ministero delle infrastrutture, tra cui il professor Alessandro Guerricchio, che illustrano l'estrema fragilità dell'assetto e i processi dinamici delle due zone interessate dalla costruzione del ponte: nello

specifico, oltre ai problemi di allontanamento delle sponde, lo «scivolamento» delle formazioni idrogeologiche superficiali e profonde della Costa Viola verso lo stretto. Ciò dimostra la mancata assunzione della reale situazione geomorfologica dell'area;

le tesi del dottor Calzona, seppur indirettamente, hanno trovato conferma in uno studio condotto, qualche anno addietro, dalle Ferrovie dello Stato, sulla base del quale prevedono il mantenimento in stato di potenziale servizio di alcuni traghetti per garantire l'attraversamento nei giorni di intransitabilità del ponte a causa di oscillazioni dovute al vento o alle avverse condizioni meteorologiche, calcolabili in oltre cento giorni l'anno -:

se le tesi del dottor Calzona siano conosciute dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

se il Ministro sia a conoscenza dello studio condotto dalle Ferrovie dello Stato;

se non ritenga che l'autorevolezza della fonte e la gravità delle critiche al progetto vigente, di cui viene messa in forte dubbio la costruibilità stessa, non imponga di rivalutare e, ove necessario, modificare il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina;

se a fronte delle numerose criticità denunciate riguardo i livelli di rischio, le incognite di realizzabilità ed i costi dell'opera se non ritenga di dover valutare la possibilità di adottare scelte progettuali di maggiore e documentata affidabilità e di minor costo. (4-02113)