

Ponte di Calatrava, ritardi nei lavori

Problemi di materiali hanno fatto slittare a fine anno la posa in opera della struttura in acciaio

Slitta di qualche mese il varo - il direttore dei lavori, Roberto Scibilia, lo chiama proprio così - del ponte di Calatrava, la cui struttura in acciaio avrebbe dovuto venire posta in opera tra fine settembre e ottobre, secondo il cronoprogramma del progetto. Il ritardo è denunciato in un'interrogazione del capogruppo di An nel quartiere 2, Pietro Bortoluzzi, e Scibilia lo conferma. «Spero di fare il varo entro l'anno», annuncia, affermando che il problema tecnico che ha imposto lo slittamento dei tempi è stato superato, e che lo stesso architetto spagnolo Santiago Calatrava, nel corso di una riunione la settimana scorsa a Zurigo, ha concordato sulla soluzione proposta.

«In sé il problema è quasi banale - spiega il direttore dei lavori - ed è emerso a metà agosto in sede di costruzione, in officina». I tecnici della Lorenzon Techmec System di Noventa di Piave, infatti, dove si stanno realizzando le strutture, hanno ritenuto che per 16 delle 74 "vertebre" del ponte, le 8 di testa su ciascun lato, le sezioni degli attacchi col corrente che costituirà l'arco inferiore del ponte fossero insufficienti, e che dunque la parte andasse rinforzata.

Ma come, soprattutto senza modificare il disegno dell'attacco col corrente? «Di primo acchito abbiamo pensato ad utilizzare un acciaio speciale, molto più resistente, che si usa per i carri armati», spiega Scibilia. Ma problemi di fornitura, dato che non ci sono magazzini per quel tipo di acciaio che viene prodotto solo su ordinazione, avrebbero fatto dilatare troppo i tempi. «La ditta ha dunque controproposto di allargare di qualche centimetro il diametro del corrente - racconta

Scibilia -, e di riflesso quello dell'attacco, mantenendo lo stesso disegno, e ora Calatrava ha acconsentito».

Il diametro del corrente, per la lunghezza di 8 centine per parte, sarà dunque di 298 millimetri, contro i 219 del resto del ponte, e un'opportuna raccordatura renderà praticamente invisibile la differenza, a chi non cerchi col lantermino. Altri problemi, soprattutto di tenuta delle fondazioni, aggiunge Scibilia, non ve ne sono. «Non esiste proprio», afferma.

Se non sorgeranno altri intoppi, dunque, la struttura del ponte verrà messa in opera entro dicembre, e la sua finitura, con la relativa inaugurazione, slitterà a primavera 2005. L'arcata del ponte, divisa in sei conci ma assemblata in un'unica campata a Marghera, verrà portata a Santa Chiara su di una chiatta, via Canale della Giudecca e Canal Grande, e dunque bisognerà passare sotto il Ponte di Rialto, con tutti i problemi, e certo i rischi che ciò comporta.

A oggi, il piano operativo non è ancora definito, ma in linea di massima si può dire che l'arcata sarà appoggiata sulla chiatta con appositi martinetti, che poi consentiranno alla

struttura di essere alzata fino ai suoi alloggiamenti, e che le testate pescheranno nell'acqua per ridurre l'altezza del manufatto. Si sceglierà una notte, per evitare disagi alla circolazione acqua, e condizioni di bassa marea, mentre all'occorrenza la chiatta potrà essere parzialmente affondata. «Ci incontreremo anche con la Soprintendenza - conclude Scibilia - per concordare accorgimenti a protezione del Ponte di Rialto».

S.T.