

Per i ponti e viadotti d'Italia venga adesso l'«era del ferro»

Scripta
manent

Caro direttore, con il cuore gonfio e le lacrime agli occhi ancora soffriamo per le vittime della tragedia di Genova. Intanto però la vita deve continuare, e perciò si deve rapidamente pensare alla ripresa. Mentre bravissimi tecnici stanno indagando sulle cause del crollo, purtroppo annunciato, dobbiamo fin da ora trarre un radicale insegnamento: non dovremo mai più usare cemento armato se non per le case da costruire o ricostruire, o per i piccoli manufatti, ma decisamente orientarci verso le costruzioni in ferro per ponti e viadotti. Mi ha fatto piacere che l'Ad di "Autostrade" Giovanni Castellucci, nei giorni scorsi, abbia proposto al Governo non di ristrutturare l'attuale ponte in cemento ma «...di costruire un ponte in acciaio, più ampio di quello attuale ma meno impattante, ...più leggero ma più voluminoso...». In passato gli architetti si compiacevano per l'eleganza dei nostri ponti e viadotti, ma chi lo dice che un ponte, oltre a essere solido, affidabile, durevole nel tempo come i ponti americani, non potrebbe anche essere elegante? Però quel che conta è la sostanza, non la forma. Ricordo bene che, negli anni 60 del secolo scorso, quando in Italia si

stavano progettando le grandi autostrade, si era accesa una forte diatriba tra coloro che propendevano per l'impiego del cemento armato, e i fautori del ferro. Vinsero i primi, nonostante che i secondi potessero dimostrare le validissime referenze degli Stati Uniti dove, fin dal New Deal di Roosevelt, si realizzarono grandi investimenti per la costruzione di strade e autostrade, privilegiando il ferro nella costruzione di migliaia di ponti e viadotti, anche in aree a forte rischio tellurico, e non mi pare che si siano verificati crolli come questo di Genova. Nacquero così, nel secolo scorso, alcuni ponti che, per la loro imponenza, possono essere considerati degli autentici monumenti, che gli americani amano moltissimo tanto da citarli spesso nei loro romanzi ed evidenziarli nei loro film: chi non ricorda il ponte sospeso di Brooklyn, inaugurato nel 1883, dopo 13 anni di lavoro, che con i suoi 1.825 metri di lunghezza e 84 di altezza, fu a lungo il ponte sospeso più grande del mondo? E il ponte sospeso di Manhattan, costruito tra il 1901 e il 1912, su due livelli: il superiore con cinque corsie e l'inferiore con quattro binari della metropolitana; e poi il Golden Gate Bridge, il Seven Mile Bridge, il

New River Gorge Bridge, ecc. Si pensi anche al progetto finale (2016) del ponte in ferro sospeso sullo stretto di Messina proposto da una grande società di progettazione e costruzione giapponese. Per inciso, l'uso del ferro si presta egregiamente non solo per manufatti in orizzontale, ma anche in verticale: si pensi alla Tour Eiffel, alta 312 metri, costruita tra il 1887 ed il 1889 in occasione dell'Esposizione Universale di Parigi. Per non parlare dei vertiginosi grattacieli, con struttura portante in ferro, che si sono costruiti e si costruiscono in tutto il mondo. In conclusione, ritengo che si debba fare presto, non solo Genova lo chiede ma tutto il Paese, senza "inventare la ruota" ma facendo tesoro dei nostri errori e dei successi altrui.

Luciano Ratto
Druento (To)



Peso:12%