

L'INTERVENTO

Mose, traballano anche i connettori ma questa volta ne va della sicurezza

Leggiamo sulla *Nuova* l'articolo: «Mose, si studiano cerniere e connettori». Questa notizia è la prova che il progetto definitivo del Mose, ovvero della parte tecnologica che riguarda il sistema di chiusura delle bocche di porto, non esiste.

Chiunque si sia occupato di progetti innovativi ad alto contenuto tecnologico, sa che in questi casi è indispensabile risolvere tutti gli aspetti critici del progetto prima di passare alla fase di progetto definitivo, soprattutto quando si utilizzano componenti nuovi, per applicazione e dimensioni, e quindi ci si trova in mancanza di dati riscontrabili da esperienze similari che ne garantiscono la fattibilità e l'affidabilità, per quel tipo di applicazione. Non si è mai visto, nella nostra pur lunga esperienza professionale, che sia stato approvato un progetto «definitivo» in cui siano presenti componenti del tutto innovativi, essenziali al funzionamento e all'affidabilità del sistema nel tempo, senza che essi siano stati prima studiati, progettati, provati e qualificati. Neppure un progetto di massima, se contiene componenti nuovi e non se ne conosce l'affidabilità, può definirsi tale; in questi casi si parla solo di progetto preliminare di fattibilità che è condizionato alla verifica di fattibilità di questi componenti per poter passare alla fase di progetto di massima o definitivo.

Ma evidentemente, quella che è la prassi normalmente seguita, non vale in regime di Concessione. Da quanto riportato sulla *Nuova*, facciamo presente che dopo circa cinque anni dall'approvazione del cosiddetto «progetto definitivo», occorre aspettare ancora 480 giorni, per sapere se quanto progettato dal Consorzio Venezia Nuova sia tecnicamente valido ed abbia, superate tutte le prove di qualifica, quei requisiti di impiego e di affidabilità necessari per un'opera così importante per la difesa di Venezia e che ha già impegnato e continuerà a impegnare ingenti risorse economiche del nostro paese. A questo punto sorgono spontanee alcune domande, rivolte anche a chi ha approvato

questo progetto.

Cosa succederebbe se queste prove di qualifica del componente fondamentale del sistema non raggiungessero i risultati richiesti? Si abbandonerebbe questo progetto oppure si accetterebbe l'utilizzo di un componente con caratteristiche di affidabilità minori o peggio non conforme a quelle previste dal disciplinare di progetto? Speriamo non riproponga quello che è successo col requisito di reversibilità: siccome il sistema non è reversibile, ci si è inventata una interpretazione: un'opera reversibile che per definizione deve consentire, di fatto, di ripristinare lo «status quo ante», in questo caso è stata definita reversibile perché può essere abbandonata in fondo al mare, se inutilizzabile.

Non vorremmo trovarci di fronte ad argomenti simili, anche in questo caso. I connettori sconnettibili sono componenti fondamentali per la sicurezza e l'affidabilità delle operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere, e rappresentano l'unica garanzia di sicurezza ed affidabilità dell'intero sistema nel tempo. Pertanto sarebbe molto grave e a nostro parere inammissibile, se anche su questo aspetto si dovessero accettare compromessi sui requisiti di progetto. Se errare è umano, il perseverare sarebbe diabolico. Ci sia consentito infine di ricordare che nel nostro progetto «Paratoia a Gravità», per il quale si è ritenuto «inutile e antieconomico procedere, anche solo a ulteriori approfondimenti» della soluzione, i connettori sconnettibili semplicemente non ci sono e, al di là della riduzione dei costi (alcune centinaia di milioni di euro) non c'è alcun componente da inventare e sperimentare e pertanto, nel tempo necessario richiesto per la qualifica del connettore, in un cantiere navale si può costruire un modulo sommergibile reversibile che permetterebbe di realizzare la chiusura della metà di una bocca di porto.

Vincenzo Di Tella
Gaetano Sebastiani
Paolo Vielmo
ingegneri
Venezia