

LA SOCIETÀ

Al setaccio di carabinieri e guardia di finanza le forniture di cemento della società Calcestruzzi a Metrogenova



LA FINANZA

Militari della guardia di finanza. Le Fiamme Gialle sono impegnate in una serie di verifiche sulla qualità del cemento



L'ANSALDO

L'ingegner Gianfranco Medri di Ansaldo Metrogenova dichiara: «Ogni millimetro di metropolitana è sicuro, tutto certificato da mille verifiche»



L'inchiesta

Metropolitana, cemento sotto accusa

Il dubbio degli inquirenti: materiale di scarsa qualità venduto come buono

MARCO PREVE

IL DUBBIO della procura di Caltanissetta sulla Metropolitana di Genova si chiama "mix design", e non ha niente a che vedere con questioni stilistiche o di estetica architettonica. Qui si tratta di questione concreta, della differenza che passa tra cemento buono e cemento cattivo.

Quello che interessa ai magi-

dimenti. E' quello ipotizzato nel sequestro di Vicenza, dove ci siamo mossi non dopo carotaggi ma sulla base di allarmanti riscontri documentali. L'altro tipo di pericolo è quello definito durabile. Ossia, la qualità del cemento fa sì che l'opera tenda a deteriorarsi assai prima dei normali tempi previsti.

Il filone genovese deriva da una serie di documenti. «Da un lato — continua l'investigatore — abbia-

mo le richieste provenienti da Metrogenova. Dall'altra abbiamo i documenti interni della società e le bolle relative al materiale inviato. A prima vista sono emerse incongruenze tra quello che era il materiale richiesto e quello che è stato fornito. Al momento però sono solo ipotesi. La procura ha già nominato dei consulenti che dovranno effettuare dei carotaggi in altri siti per valutare la qualità del

cemento utilizzato. E la stessa procedura verrà applicata anche a Genova».

Da Metrogenova però arrivano parole tranquillizzanti. Gianfranco Medri, uno dei responsabili dei lavori, ieri aveva già spiegato che «ogni millimetro di metropolitana è assolutamente sicuro, tutto certificato da mille verifiche e controverifiche, effettuate non solo da noi ma da legioni di tecni-

ci indipendenti. Se pasticcio c'è, è amministrativo, non strutturale».

Prendendo spunto dalle notizie sull'inchiesta ieri il capogruppo regionale di An Gianni Plinio ha presentato un'interpellanza urgente al Presidente della Regione per conoscere quanto sia venuta a costare finora complessivamente la metropolitana genovese. «Sarei assai curioso — dice — e con me tutti i cittadini genovesi — di conosce-

re quanto è finora venuta a costare ai contribuenti un percorso metropolitano di 5,3 Km dotato di una sola linea e di 7 stazioni la cui prima tratta fu inaugurata nell'ottobre 1990. Resto in attesa di una dettagliata risposta da parte del Presidente Burlando. Una cosa non vorrei e cioè che la metropolitana genovese si rivelasse come la più corta del mondo epperò la più costosa».

Gli investigatori

«A prima vista sono emerse incongruenze tra il materiale richiesto e quello che è stato fornito»

strati della direzione antimafia nissena, così come ai carabinieri e ai finanzieri che indagano, è se il cemento venduto dalla società Calcestruzzi alla Metrogenova sia esattamente quello che l'impresa aveva richiesto. Epagato. E non sia invece di qualità scadente. Non come quello con cui è stato realizzato un tratto di autostrada di Vicenza che il pm Sergio Lari ha fatto addirittura sequestrare temendo pericoli di crollo. Per la metropolitana i sospetti non sono certo così allarmanti. Piuttosto si tratta di percentuali. E qui entra in gioco il "mix design". Che è un metodo per calcolare le proporzioni dei vari ingredienti che compongono il calcestruzzo, a partire dai dati progettuali ed esecutivi che riguardano le proprietà del materiale.

Dal tipo di miscela — cemento e inerti — discendono una serie di parametri come la resistenza meccanica alla compressione, la lavorabilità, eccetera.

«Nella nostra indagine — spiega un investigatore — abbiamo incontrato due tipi di pericoli legati a miscele non corrette, dove per risparmiare si lesinava sul cemento. Il primo pericolo è definito statico e riguarda la possibilità di ce-

Le reazioni

Tursi: «Ma per noi è tutto in regola»



«**S**PETTA ad Ansaldo, come concessionaria, far eseguire i controlli sui materiali; e a quanto ci risulta, non si sono mai registrati problemi di alcun genere, né gli esami, effettuati da un laboratorio terzo, ci hanno mai evidenziato qualche neo. Sapevamo che i magistrati stavano indagando su questa vicenda del calcestruzzo, avevamo da parte nostra fornito tutti i documenti necessari già molti mesi fa. Ma certamente a noi non risulta alcun allarme per quanto riguarda la sicurezza delle strutture della metropolitana; a quanto mi dicono i tecnici, considerando lo spessore delle gettate, i tunnel dovrebbero essere meno a rischio rispetto alle strutture come ponti o strutture in tensione. E, per quanto riguarda il cantiere dell'ultimo tratto, lo confermo: non perderemo nemmeno un minuto». Paolo Pissarello, vicesindaco e assessore alla metropolitana, esprime una certa tranquillità rispetto all'inchiesta avviata dalla procura di Caltanissetta sulla Calcestruzzi spa che avrebbe coinvolto anche le forniture per il metrò genovese.

Pissarello è perplesso sull'esistenza di un reale rischio di irregolarità nei materiali forniti per la realizzazione della tratta Principe-Darsena, e per quanto invece riguarda il cantiere attualmente aperto, quello di Brignole, ci tiene a precisare che i lavori vanno avanti così com'è stato detto nei giorni scorsi, con l'abbattimento il 4 dicembre anche dell'ultimo diaframma verso De Ferrari, oltre che quello verso Brignole. Ma il Comune ha mai fatto eseguire dei controlli sui materiali, al di là di quelli che spettano ad Ansaldo? «Francamente no — è la risposta — Metrogenova, come concessionaria, ha tra le condizioni di contratto anche questa». Gianfranco Medri, project manager di Metrogenova, ed insiste a sua volta: nessuno ci ha mai contestato qualche irregolarità. «Io so che alcune persone della direzione lavori, insieme ai nostri tecnici, quando ci sono da fare delle gettate, prendono del materiale, lo fanno solidificare e poi lo consegnano ad un laboratorio esterno che esegue le prove di compressione. A volte, sugli stessi materiali, fa accertamenti anche il collaudatore statico: l'unica cosa che so è che non è mai

uscito niente. Se ci sono timori, posso rassicurare tutti: non imploderà la metropolitana. Se ci sono persone che, a livelli diversi, hanno fatto degli illeciti, li pagheranno. Ma noi, è chiaro, non abbiamo mai avuto contatti diretti né con Calcestruzzi né con Italcementi; sono le imprese che fanno gli ordini dei materiali...». Intanto il forzista Matteo Rosso ha presentato in regione un'interpellanza urgente perché vengano accertate le reali dimensioni della vicenda e se ci siano rischi per il metrò di Genova.

(d. al.)