

S. Benedetto Po. Parla Nicola Ieva, il capo progetto **Toto**: «Il fiume ha detto la sua, ma la tecnica ha avuto la meglio»

«Sul Po un ponte all'avanguardia Il traffico chiuderà meno di un mese»

L'INTERVISTA

Francesco Romani
/ SAN BENEDETTO PO

Sulla parete dietro la scrivania campeggia la foto del ponte in baracche dismesso a metà degli anni Sessanta. Sui ripiani sono aperti i progetti, i disegni gli schizzi del nuovo manufatto. In mezzo, seduto alla sua tavola di lavoro, lui, Nicola Ieva, l'ingegnere capo progetto della **Toto**. Società che ha avuto in consegna il più stretto attraversamento sul Po, già usato nel Medioevo, per realizzare l'opera che porrà San Benedetto Po all'avanguardia nei ponti fluviali italiani. Ed è lui l'uomo sul quale il colosso delle costruzioni ha puntato per gestire la complessa riqualificazione voluta dalla Provincia di Mantova per porre per sempre fine ai disagi che il valico fluviale costruito fra 1964 e 1966 ha creato sin da subito.

Ieva, classe 1961, pugliese di Andria, tre figli dei quali uno, Claudio, è ingegnere progettista di ponti a Londra, è dalla fine del 2017 nel Mantovano per studiare e poi dirigere l'operazione ingegneristica più complessa mai realizzata sul Po.

Ingegnere, davvero questo ponte è così complesso?

«Guardi, il tanto noto ponte di Calatrava sulla A1 è molto più piccolo, leggero e semplice. Qui abbiamo operato costruendo e movimentando un asse di 330 metri pesante 5 mila tonnellate, alto come un palazzo di 12 piani. Una cosa mai realizzata su un fiume».

Perché è stato scelto proprio un ponte ad arco?

«Perché nonostante questo sia il punto più stretto per attraversare il Po, la distanza fra le rive è tale da richiedere piloni di appoggio costruiti

nell'alveo. E poiché i piloni sono elementi di disturbo alla navigazione e anche punti deboli, la soluzione a due archi ha consentito di averne il minimo possibile, uno solamente»

In caso di piena come si comporterà il ponte?

«Sarà quello che non chiuderà mai. È più alto di quello dell'autostrada e il punto più basso del ponte è mezzo metro sopra il colmo dell'argine».

A cosa si deve la scelta l'uso dell'acciaio Corten, che esternamente sembra arrugginito?

«Il Corten è un materiale molto usato oggi in Italia perché ha costi di manutenzione molto bassi. Il limite sinora era che la bulloneria in Corten non esiste e creava punti deboli. Noi abbiamo risolto alla radice. Abbiamo eliminato completamente i bulloni. Ogni pezzo è saldato all'altro in una struttura unica».

Il progetto è nato così o ha subito modifiche nel corso dei lavori?

«Abbiamo adeguato mano a mano le idee alla situazione concreta. Diciamo che è stato un lavoro da apripista»

Un esempio?

«All'inizio si pensava di costruire i due archi sulla stessa sponda a San Benedetto. L'arco più piccolo sarebbe stato caricato su un pontone galleggiante e trasferito dove è ora, attaccato alla sponda di Bagnolo. Un'idea che allo stesso **Carlo Toto** non piaceva. Ci ha chiesto di studiare alternative».

Perché non piaceva?

«Per i rischi. Si sarebbe affidato un carico di 2.200 tonnellate ad un natante su un fiume a corrente libera. In caso di guasto o avaria si sarebbe creata una situazione ingovernabile»

Quindi che avete pensato?

«La prima soluzione era co-

struire gli archi in sequenza, prima il più piccolo, spingerlo sul fiume costruendo molti appoggi provvisori, poi, liberato il piazzale di San Benedetto, costruire il secondo. Ma i tempi si sarebbero raddoppiati»

E a quel punto che è nata l'idea di fare i due archi sulle sponde opposte?

«Sì, ho pensato che usando la tecnica delle torri semoventi sulle chiatte, si poteva evitare di costruire i pilastri e lavorando su due sponde si minimizzavano gli spostamenti e si poteva lavorare in parallelo. Quello che poi è stato fatto. Durante il doppio varo il Po ha detto la sua. È lui che comanda. Ma abbiamo dimostrato che la tecnica governa anche le situazioni più difficili»

Adesso che i due archi sono in alveo, come proseguiranno i lavori?

«Intanto ci sono da completare le saldature, cosa che richiederà sino a fine mese. Poi sposteremo i due archi congiunti di sette metri verso l'attuale ponte. Lo spostiamo per porlo già sull'asse del tratto goleno che costruiremo».

Quando lo costruirete?

«I tempi esatti non li sappiamo. C'è da firmare il contratto aggiuntivo con la Provincia, fare il progetto esecutivo e ottenere i pareri degli enti. Solo dopo tutto questo potremmo riprendere i lavori. Costruiremo 5 campate da 55 metri, 263 metri in tutto, con 12 piloni di sostegno e senza arcate»

E nel frattempo?

«Gli archi in alveo non li sposta nessuno. Restano lì. Il tratto in goleno si attesterà sull'argine, qui faremo il raccordo con la strada Romana. E altrettanto dal lato di Bagnolo. Il traffico non sarà così interrotto mentre demoliamo il ponte attuale, ma transiterà su quello nuovo. Chiuderemo solo 25 giorni. È un impegno che abbiamo preso con il territorio e lo rispetteremo». —





L'ingegner Nicola Ieva sul nuovo ponte sul Po FOTO STEFANO SACCANI

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 3803