

Genova. Il viadotto, disegnato da Renzo Piano e realizzato da Salini Impregilo e Fincantieri Infrastructure, è lungo 1067 metri e scandito da 19 campate a 40 metri dal suolo. Sarà completato in 12 mesi

Un ponte di luce abbraccia le due città

Fulvio Irace

Alle 11,36 del 14 agosto dello scorso anno, le prime immagini del crollo del Ponte Morandi a Genova trasformarono le vacanze di milioni di italiani in un lutto ancor'oggi lento da elaborare. Alla tragedia umana si aggiungeva il trauma di un legame vitale, improvvisamente interrotto, tra due realtà sino ad allora solidali: la Genova di Levante e quella di Ponente, la città storica e il suo porto, la Superba abbrabbiata al glorioso passato e la città-fabbrica, la città operaia, motore vigoroso dell'economia dell'intera regione.

Al di là delle polemiche roventi, quello che rimane nella memoria è il bollettino di guerra trasmesso dai media: 43 morti, decine e decine di feriti, centinaia di sfollati che si aggiravano disperati attorno a quelle che erano state le loro case, dove erano custodite, insieme ai ricordi, le tante, indispensabili, umili cose d'esistenza quotidiana. E poi l'onta di una struttura straordinaria – il ponte disegnato dall'ingegner Riccardo Morandi negli anni euforici del boom italiano – che tutti pensavamo consegnata al paradiso dei classici dell'architettura moderna e che ora si rivelava un fragile gigante.

Nell'agosto di questo 2019, a due mesi dall'avvio della fase della ricostruzione, il cratere dov'è crollato il ponte si presenta ancora come un campo di battaglia nel quale un esercito pacifico di maestranze, tecnici e direttori dei lavori si è accampato per riuscire nell'impresa di costruire un altro ponte – quello dis-

gnato da Renzo Piano – in dodici mesi «per far ripartire la città in tempi rapidi – dice Pietro Salini, amministratore delegato di Salini Impregilo- e dare a tutto il Paese un segnale forte, perché la ripresa economica e l'occupazione possano ripartire dalle grandi opere».

Come per una battaglia navale, il cantiere è diviso in una scacchiera dove ogni quadrato indica un fuoco di attività. «La precisione – ricorda Nicola Meister, direttore generale COCIV Salini, che con Fincantieri Infrastructure ha costituito la società PerGenova per la realizzazione del nuovo viadotto a tempo di record – è essenziale in guerra come in pace, e per noi questa sfida è una chiamata alle armi, in una battaglia dove l'orgoglio e il *know how* dell'ingegneria e dell'imprenditoria italiana devono dimostrare che in questo nostro Paese siamo ancora capaci di fare le cose con rapidità, con precisione e in sicurezza. Salini e Fincantieri competono in tutto il mondo per le infrastrutture e le navi. È significativo dunque che qui, a Genova, si riuniscano due aziende leader della tecnica italiana per realizzare un'opera che, lungi dall'essere banale o di routine, vorrebbe riuscire esempio di estetica, di solidità, di avanguardia tecnologica e componentistica sia nella messa a punto delle singole parti che nella sofisticata operazione di montaggio».

Il ponte progettato da Morandi era arditissimo quasi al limite della sfrontatezza. Un grillo con antenne irsute che scavalcava il Polcevera e i binari della ferrovia, volando sopra le case in un equilibrio delicatissimo che incantava per l'audacia costruttiva. Il nuovo viadotto disegnato da Piano sfilava a quaranta metri dal suo-

lo con la sinuosità un po' ipnotica di un serpente: una biscia d'acqua che lentamente si snoda per 1067 metri con diciannove campate. Il suo è un moto lento, prudente: «un ponte parsimonioso come la natura di noi genovesi- ci racconta l'architetto appena di ritorno dall'ultima visita in cantiere ai primi d'agosto –. Prudente come una persona che cammina con passo cadenzato e regolare la metafora delle campate di 50 metri) e poi, avvicinandosi al fiume, istintivamente fa il passo più lungo per superare l'acqua (le tre campate sul Polcevera di 100 metri). Semplice, ma non banale. L'ho pensato di getto sin dai primi giorni del dramma come una nave ormeggiata nella valle; un ponte in acciaio chiaro e luminoso. Di giorno rifletterà la luce del sole ed assorbirà energia solare e di notte la restituirà».

«Per questo – conferma Nicola Meister – quando è venuto in cantiere pochi giorni fa, l'architetto ha voluto fare una prova immediata, facendo sollevare all'altezza del futuro ponte un pezzo di campata appena assemblata in modo da verificare innanzitutto l'impatto visivo e l'esattezza dell'esecuzione delle parti metalliche, e poi per studiare l'effetto della luce sulla superficie dello scafo». Sembra strano sentir parlare di scafo a proposito di un ponte, ma, come dice Piano, «chi, come i genovesi, sa costruire navi, sa costruire tutto».

Il ponte infatti è una struttura ibrida, che rivela sin dagli schizzi iniziali la sua doppia natura, che in poche parole ancora Piano sintetizza così: «il ponte cresce dal basso, la sede stradale cala dall'alto. Esistono due livelli: quello del cemento, di cui sono fatti i piloni, che se-

gue la topografia del terreno, e quello dell'acciaio, con cui è realizzata la chiglia, che si cala dall'alto per appoggiarsi ai piloni. Insomma, il ponte cresce dal basso e la sede stradale cala dall'alto».

Ma questo da solo non spiega la complessità dell'impresa: costruire in un anno quello che di solito ne richiede almeno tre, significa concepire il progetto come una pianificazione millimetrica assai simile alla tattica della strategia militare. Il cantiere della ricostruzione infatti è solo il teatro finale di una paziente messa in opera che parte da lontano, dal sud al nord del paese: da Castellammare di Stabia, da Sestri Ponente e da Valeggio sul Mincio dove è stato aperto uno stabilimento di Fincantieri per la produzione della componentistica in acciaio. Dal porto di Castellammare partono i pezzi più grandi, scheletri d'acciaio del carico di centinaia di tonnellate; da

Valeggio quelli più minuti, compatibili con il trasporto su gomma. Il porto di Genova diventa il collettore di questo flusso ininterrotto di elementi metallici (per rendere l'idea si parla di 9 mila tonnellate di acciaio per la struttura e di 15 mila per la carpenteria metallica) che - una volta superati i test qualitativi e artistici - vengono caricati su chiatte da gru di grandi dimensioni disponibili nei cantieri navali e scaricati a Genova con speciali carrelli modulari semoventi radiocomandati. Poi, nell'apposita area allestita in cantiere gli elementi vengono assemblati per formare l'impalcato, cioè la chiglia da appoggiare sulle pile di calcestruzzo. Operazioni complesse e delicate, essenziali per il raggiungimento dell'obiettivo perché, come tutti ripetono, fare rapidamente non significa fare in fretta. In un cantiere dove si muovono più di 200 persone, la precisione del piano è

essenziale: tutto è programmato nei dettagli, dalla fase di produzione delle lamiere d'acciaio (che ha richiesto corsi di addestramento delle maestranze) al loro trasporto, fino alla verifica degli incastri e dei più minuti particolari. È la filosofia di Piano del "pezzo per pezzo", ma qui trasportato dalla scala dell'oggetto o dell'edificio a quello di una struttura lunga più di un chilometro, capace di monitorare se stessa trasmettendo, giorno per giorno, tutti i dati del suo funzionamento e delle possibili anomalie. Una testimonianza del *made in Italy* ai suoi massimi livelli, perché, come si ostinano a ripetere tutti gli attori (quasi mille persone ai vari livelli di responsabilità), qui si gioca il riscatto dell'*italian pride*: l'onorabilità di quanti si ostinano a contrastare l'ideologia del declino giocando la nobile carta del "saper fare" di cui, nonostante tutto, l'Italia è ancora maestra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

RENZO PIANO:
IL 14 AGOSTO
DIRETTORE DEL
«SECOLO XIX»
PER UN GIORNO



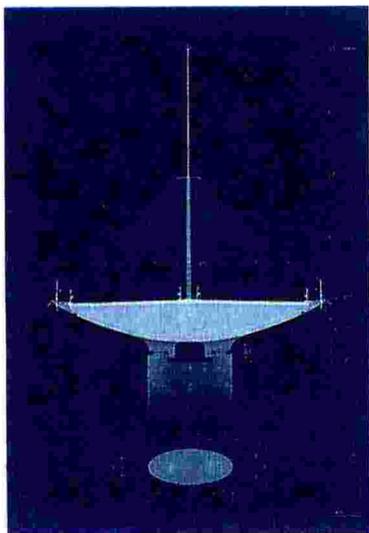
Per Genova

Il 14 agosto 2018 Renzo Piano era a Ginevra e stava illustrando il progetto dello Science Gateway al Cern quando ha appreso la notizia della tragico crollo del Ponte Morandi a Genova. Quest'anno sarà a Los Angeles, sul cantiere dell'Academy di prossima inaugurazione. Ma per essere vicino alla sua città, ha accettato l'invito di diventare, il 14 agosto 2019, direttore per un giorno del giornale

storico di Genova:

«Il Secolo XIX»,
«Era il quotidiano che mio padre leggeva tutte le mattine - ha dichiarato l'architetto e senatore a vita - ed è il giornale che da sempre rappresenta Genova e i suoi umori»

A un anno dal crollo del 14 agosto il cantiere è partito: sarà un'eccellenza del made in Italy





Progetto

L'architetto
Renzo Piano
e il sindaco
di Genova
Marco Bucci
(commissario
straordinario per
la ricostruzione
del ponte
sul Polcevera)
davanti a uno
spaccato
del progetto
del nuovo ponte,
la cui
ricostruzione è
iniziata ad opera
di Salini Impregilo
e Fincantieri
Infrastructure

