

Genova Svelati i progetti per ricostruire il Morandi

FREGATTI, MENDUNI E SCULLI — P. 13

Due grandi favoriti per il nuovo ponte Ecco tutti i progetti

Entro il 14 Bucci deciderà a chi affidare la ricostruzione
La Procura: la demolizione non comprometta le prove



Genova, una veduta di ponte Morandi, crollato il 14 agosto scorso

TOMMASO FREGATTI
MARCO MENDUNI
GENOVA

A quattro mesi esatti dal crollo, il prossimo 14 dicembre si conoscerà il nome dell'azienda chiamata a ricostruire il ponte Morandi, a Genova. I sette "saggi" incaricati di vagliare le proposte giunte sul tavolo di Marco Bucci, sindaco e commissario, hanno completato la fase uno del loro lavoro. E domattina saranno nell'ufficio del sindaco per esporre le loro valutazioni. C'è un cronoprogramma stabilito, tappe forzate e tempi serrati, per arrivare alla decisione su chi demolirà e ricostruirà il viadotto.

«Se tutto va bene - spiega il sindaco - il 14 stesso potrebbe essere firmato il contratto».

Una quindicina i progetti presentati, contando quelli per demolire, per ricostruire o per fare entrambi i lavori: due sfidanti e tanti outsider. Non è un mistero che esista una favorita d'obbligo, la squadra composta da Salini Impregilo e Fincantieri, con il supporto di Italferr, società di ingegneria del gruppo Fs. Prevede un lieve allungamento dei tempi rispetto alla soluzione ed è piuttosto simile (ponte a trave classico, ispirato al disegno di Renzo Piano) alla proposta di

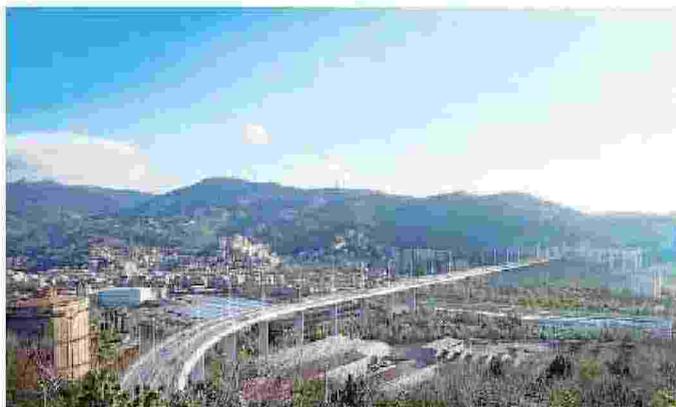
Autostrade: 12 mesi senza demolizione, contro i nove di Aspi comprensivi di demolizione, e un costo sullo stesso livello, cioè poco più di 200 milioni. Chi può rivaleggiare? Sta incontrando i favori di molti tecnici quella di Cimolai, per la flessibilità - quattro soluzioni differenti - e per la gestione estetica delle strutture griffate Calatrava.

Ma se il commissario Bucci spinge sull'acceleratore, i giudici del tribunale che tengono in mano le redini dell'incidente probatorio frenano. Per loro serve un piano di demolizione che abbia al centro la conser-

vazione della prova. E per questo occorre aspettare i risultati sui resti del viadotto fatti analizzare in Svizzera, che non saranno a Genova prima del 17 dicembre. Per poter procedere con l'abbattimento dei due monconi serve quindi che la Procura firmi il provvedimento di dissequestro. Il procuratore capo Francesco Cozzi ne ha già parlato con Bucci e ribadisce le linee guida: «Siamo d'accordo con il sindaco che non appena il piano di demolizione sarà pronto lo analizzeremo. Non metteremo firme senza aver analizzato tutto nei minimi dettagli». —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LE PROPOSTE SUL TAVOLO DEL COMMISSARIO



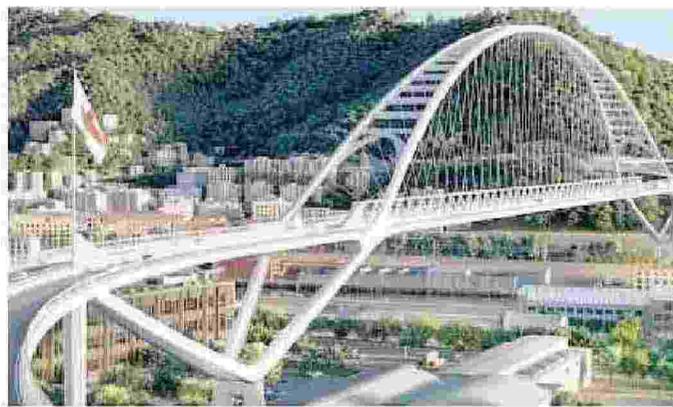
FINCANTIERI

Il viadotto nel segno di Piano

La proposta della cordata Salini Impregilo-Fincantieri è la favorita per la ricostruzione, anche perché benedetta dalla maggioranza gialloverde di

governo. Il progetto prevede un viadotto classico, ispirato al disegno donato alla città dall'architetto Renzo Piano.

Il costo supera di poco i 200 milioni di euro, il tempo di costruzione è 12 mesi tuttavia non comprensivi della demolizione. La progettazione, infine, è in capo a un'altra azienda di Stato, Italferr, la società di ingegneria del gruppo Ferrovie dello Stato. —



CIMOLAI

Quattro idee in crescendo con Calatrava

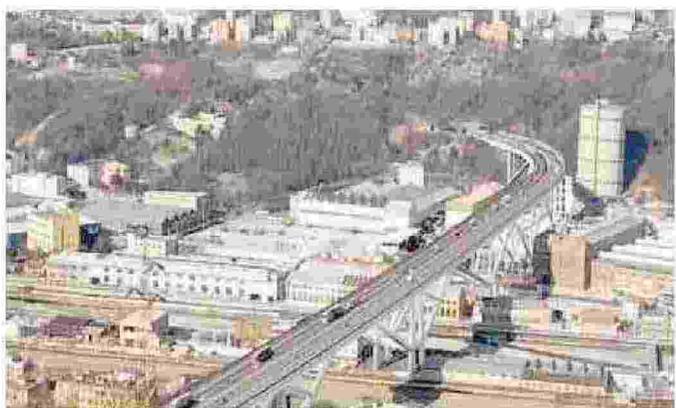
Le proposte della specialista friulana Cimolai sono quattro: una più elementare e altre tre di crescente complessità, costo e impatto esteti-

co, tutte firmate dall'architetto Santiago Calatrava.

I tempi di realizzazione oscillano fra gli undici e i diciannove mesi, i costi partono da 200 milioni, crescendo sensibilmente per le ipotesi più ardite.

Le due soluzioni più impegnative prevedono un ponte strallato e uno ad arco.

Quest'ultimo (in foto) è battezzato Porta Mediterranea II. —



ITALIANA COSTRUZIONI

Il "Morandi" rovesciato è in acciaio

La società romana Italiana Costruzioni ha proposto una ricostruzione a basso impatto am-

biennale. Quasi interamente in acciaio, il nuovo viadotto, di linea classica, si presenta con degli ampi "puntoni" diagonali per sostenere l'impalcato dal basso, una sorta di Morandi rovesciato. Una delle pile del vecchio ponte sarà conservata per farne un memoriale. Tra le particolarità, impianti fotovoltaici e un mini eolico. Il costo: inferiore a 250 milioni. —



CCCC-SALC

Un ponte strallato con due torri

Il colosso cinese CCCC e l'italiana Salc hanno proposto più di una soluzione.

La più rapida consentirebbe di svincolare la fase di demolizione e quella di ricostruzione, consentendo così di riaprire al traffico veicolare entro 11 mesi.

Tra le idee c'è anche una versione strallata, che comprende due grandi torri e cavi di sostegno per superare il parco ferroviario e il torrente Polcevera. —

A CURA DI ROBERTO SCULLI



PIZZAROTTI

Carreggiate sovrapposte non affiancate

L'azienda emiliana Pizzarotti ha proposto due soluzioni: una prevede di realizzare il nuovo viadotto esattamente nello spazio occupato dal

vecchio Morandi, con la stessa successione delle pile e la costruzione di un arco-telaio (la carreggiata è retta dal basso) in luogo delle torri stralate.

L'altra soluzione (in foto) va in variante rispetto all'attuale percorso per demolire e costruire in parallelo.

In questo caso le carreggiate sarebbero sovrapposte e non affiancate. Il tutto in dodici mesi. Costo previsto: 200 milioni. —



RICCIARDELLO

Il recupero di un troncone fa risparmiare

La società messinese Ricciardello ha proposto una soluzione conservativa, che

permetterebbe di recuperare il troncone ovest del Morandi. Quello est sarebbe invece soppiantato da tre torri stralate a "V". I punti di forza della proposta sono i tempi e i costi: poco più di nove mesi e 122 milioni di euro, comprensivi di un grande parco della memoria dedicato alle vittime del crollo che ha sconvolto la città. —

