

PANORAMA

RICOSTRUZIONE

Ponte di Genova alla cordata Italferr, Salini e Fincantieri

Il ponte Morandi di Genova sarà ricostruito dalla cordata composta da Salini-Fincantieri-Italferr. Lo ha annunciato il commissario-sindaco della città, Bucci. Il costo dell'opera è fissato a 202 milioni. I lavori preliminari partiranno il primo febbraio con consegna dell'impalcato a fine 2019. Il progetto è quello ideato dall'architetto genovese Renzo Piano, che sarà anche supervisore dell'intera opera. — a pagina 5

Ponte Morandi a Salini, Italferr e Fincantieri

Il disastro di Genova. Assegnato l'appalto per la ricostruzione dell'infrastruttura, la progettazione esecutiva alla società del gruppo Fs

L'intervento. Renzo Piano: onorato di dare il mio contributo, la nuova opera sarà semplice, non banale - Di Maio: da Autostrade nemmeno una pietra

Raoul de Forcade

Sarà, come era nell'aria ormai da tempo, la cordata formata da Salini Impregilo e Fincantieri a costruire il nuovo ponte che sostituirà il viadotto Morandi, crollato il 14 agosto scorso.

Lo ha ufficializzato ieri il sindaco di Genova, e commissario straordinario per la ricostruzione, Marco Bucci, annunciando di aver firmato il decreto per l'affidamento dell'appalto e l'opera, che costerà 202 milioni e il cui completamento è previsto in 12 mesi, sarà supervisionata dall'architetto Renzo Piano, il quale aveva, dopo il crollo, tracciato un primo progetto per la realizzazione del viadotto. Il nuovo ponte, che sarà in acciaio e cemento armato, parte proprio, confermano sia Bucci che una nota congiunta di Salini e Fincantieri, «dal progetto di Piano» e prevede «19 pile in cemento armato di sezione ellittica posizionate con un passo costante di 50 metri, ad eccezione della campata sul torrente Polcevera e di quella sulle linee ferroviarie, dove l'interasse passa da 50 a 100 metri». Il viadotto sarà senza stralli, si legge nel decreto, «nel rispetto dell'avversione psicologica maturata in città dopo il crollo del Morandi». E la forma delle pile e dell'impalcato richiederanno la prua e la sezio-

ne di una nave. Per realizzare le strutture d'acciaio del ponte sarà utilizzato anche il sito Fincantieri di Genova Sestri Ponente. La ricostruzione sarà eseguita dalla neocostituita società Pergenova, creata ad hoc da Salini e dal gruppo guidato da Giuseppe Bono. Nella realizzazione dell'opera sarà coinvolta anche Italferr, per la parte di progettazione. Bucci ha confermato che di aver «chiesto a Renzo Piano di sovrintendere al progetto, per garantire l'aderenza all'idea originale e la qualità di realizzazione».

Piano stesso ha affermato che «è un grande onore, dopo questo confronto, costruttivo per tutti, poter dare il mio contributo alla città di Genova, mia città d'origine. Sarà un ponte bello, bello com'è intesa la bellezza a Genova. Un ponte molto genovese. Semplice ma non banale. Un ponte di acciaio, sicuro e durevole. Perché i ponti non devono crollare».

Per il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, si tratta di «un momento molto importante: a una grande azienda privata si affianca l'eccellenza ingegneristica e costruttrice pubblica italiana. Parlo naturalmente di Fincantieri, ma anche di Italferr, impegnata già nella progettazione di viadotti importanti in Italia e nel mondo». E il vicepremier Luigi Di Maio ha sottolineato che «Autostrade non ricostruirà il ponte di Genova, lo

farà Fincantieri. Avevamo promesso alle famiglie delle vittime (43, ndr) che Autostrade non avrebbe posato neppure una pietra e così è. Era il minimo che si potesse fare nel rispetto di chi non c'è più». Le parole dei rappresentanti del Governo suggeriscono una chiave di lettura anche politica alla decisione di Bucci di preferire il progetto pubblico-privato rispetto a quello tutto privato di Cimolai (con l'archistar Santiago Calatrava) che pure aveva suscitato interesse nella commissione di esperti della struttura commissariale e a quello di Autostrade. Anche a dispetto del fatto che, secondo alcune fonti, il progetto Cimolai sarebbe costato un po' meno (175 milioni) e avrebbe avuto tempi leggermente più brevi (11 mesi complessivi). Mentre Autostrade prevedeva un costo di 151 milioni tra demolizione e ricostruzione, in 9 mesi complessivi. E sullo sfondo restano alcune riserve di tecnici sulla scelta di Fincantieri per la parte in acciaio dell'opera.

Il sindaco, da parte sua, non ha risposto a chi gli chiedeva i motivi per cui il progetto Cimolai (che ha comunicato di non avere intenzione di presentare ricorso «per puro spirito di servizio al Paese e per non ostacolare la ricostruzione») è stato scartato ma ha spiegato che «l'azienda Cimolai e Calatrava si sono messi a disposizione per aiutare nel caso ce ne fosse biso-

gno. La loro partecipazione, come quella di altre aziende, ha dimostrato la qualità dell'offerta italiana e straniera». Per quanto riguarda i tempi, «spero - ha detto Bucci - che la posa della prima pietra possa esserci nel mese di marzo 2019. Poi il ponte lo avremo in 12 mesi. Ci sarà alla fine del prossimo anno, anche se non sarà accessibile per quella data». Mentre i la-

vori propedeutici alla ricostruzione inizieranno da febbraio. Bucci sta anche vagliando la possibilità di realizzare un'unica associazione di imprese che unisca quelle che demoliscono e quelle che ricostruiscono.



Il piano. Il rendering del nuovo ponte secondo quanto presentato ieri dal commissario Bucci

202
IL COSTO DELL'OPERA
Spesa prevista in milioni per ricostruire l'arteria entro 12 mesi



MARCO BUCCI
Sindaco di Genova e commissario straordinario per il ponte



RENZO PIANO
Architetto di fama mondiale e autore di un progetto di ricostruzione

