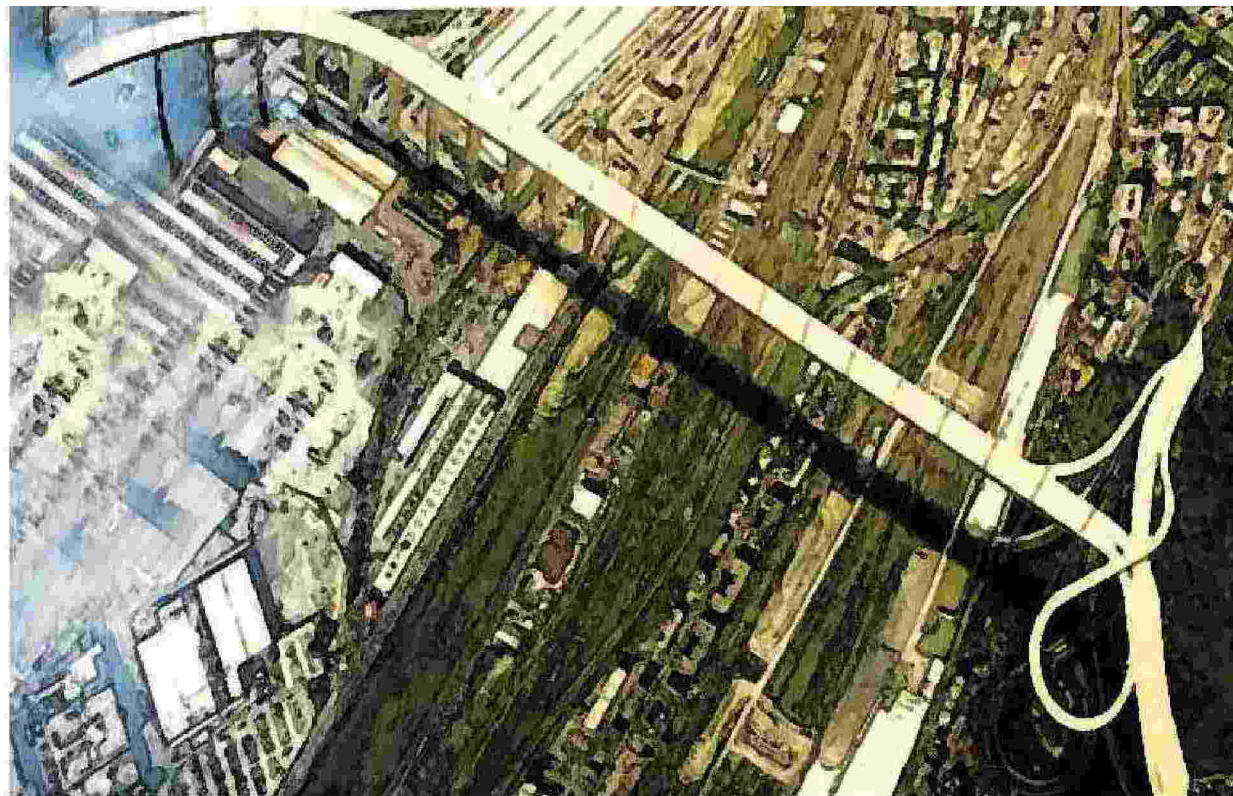


Il ponte di Piano per Genova: 43 lampioni, uno per ogni vittima



L'ipotesi di disegno della nuova "idea di ponte" progettata dal senatore Piano LILLO, MENDUNI, PAOLUCCI, SCULLI E VIANI — PP. 8-9

Da Piano il disegno per il nuovo ponte

L'architetto dona alla sua città "un'idea" per l'infrastruttura: 43 pali dell'illuminazione, uno per ogni vittima. La proposta ora in mano al commissario e governatore Toti. E domani arriva il progetto di Autostrade

ROBERTO SCULLI
BRUNO VIANI
GENOVA

Quarantatré pali dell'illuminazione, tante quante sono le vittime del crollo del vecchio Morandi, unica concessione a una linea semplice e pulita, priva di strutture che sovrastino la carreggiata. La proposta di **Renzo Piano** alla sua città è un memoriale sospeso nel cuore della Valpolcevera ferita. «Un'idea di ponte», dice lui. Nell'immaginario dell'architetto e senatore questa idea sarebbe inserita in un più ampio progetto di riqualificazione dell'area, da anni messa a durissima prova dalla ritirata dell'industria.

La proposta presentata ieri in Regione è ora idealmente nelle mani del commissario per l'emergenza, il governatore Giovanni Toti. «Siamo lieti di aver raccolto la disponibilità di

Renzo Piano - spiega - e gli abbiamo chiesto di mettersi in contatto con le imprese che stanno lavorando al progetto di ricostruzione. Noi vogliamo un ponte sicuro, solido e bello. Deve essere ricostruito il più velocemente possibile e deve essere il simbolo di una rinascita. Qualunque contributo che vada in questo senso è ben accetto».

Le dichiarazioni di Toti sono nette e peraltro coerenti con quanto ha dichiarato Piano. Che si è messo a disposizione chiarendo fin da subito che la sua è una suggestione e che non deve vincolare in alcun modo il lavoro di progettazione del nuovo viadotto. Un po' più sbilanciato è il sindaco di Genova, Marco Bucci: «Nelle prossime settimane diffonderemo il progetto, perché i genovesi devono sapere come sarà il futuro ponte».

Non è tutto così semplice: la

ricostruzione così come la progettazione del nuovo ponte, come non ha mancato di ricordare il presidente Giovanni Toti, è difficile che prescindano completamente da Autostrade per l'Italia. Per vincoli contrattuali - ossia la convenzione che impone alla società di ripristinare la rete, a sue spese - e per necessità pratiche, ossia il fare prima possibile. Tutto ciò al netto della partecipazione di realtà pubbliche e in primo luogo Cassa depositi e prestiti e Fincantieri.

L'inghippo è un passo oltre: la soluzione proposta da Autostrade non è quella griffata Piano e ne differisce profondamente. La società, che si è riservata di dare ulteriori dettagli su questo e sulla demolizione entro venerdì (anzi il progetto potrebbe essere presentato a Toti già domani), ipotizza infatti la costruzione di un viadotto costruito primariamente in acciaio, con una strut-

tura di sostegno strallata. Concettualmente molto diverso da quello ipotizzato da Piano.

L'archistar allarga lo sguardo: per fare i ponti, dice, «ci sono bravi costruttori e bravi ingegneri. Mi è stato chiesto dalle istituzioni genovesi un contributo di idee e sono a disposizione volentieri: sia però chiaro che si tratta di un'opera corale e non intendo sostituirmi a nessuno, né agli ingegneri né agli architetti che saranno chiamati per concorso a lavorare sul contesto urbano».

Tutto ciò che farà - chiariscono per lui il governatore Giovanni Toti e il sindaco Marco Bucci - è da intendersi solo come un regalo alla sua città, proposto come contributo a un'elaborazione collettiva: il ponte era di tutti, nessuno si sente escluso dalla tragedia. «È difficile parlare di "questa cosa" - dice Piano senza nominare, con pu-

dore, la tragedia - quando è successo ero a Ginevra ma da quel momento non penso ad altro, è un lutto che ci accompagna».

Piano riflette, da urbanista, sulla città spezzata che deve ripartire. «Ho lavorato sempre sul tema delle periferie, l'area della Valpolcevera è di grandissima importanza: è un'area di trasformazione, industriale e ferroviaria, un'area di straordinaria importanza per la città. E Genova non può pensare di crescere né verso mare né verso monte, quindi l'area dove passava il ponte ha un grande valore urbanistico: il tema è trasformare le vecchie aree industriali in città, urbanizzarle: bisogna che la città ritrovi orgoglio e riscatto, bisogna ricostruire questo ponte e ripensare l'intera area della val Polcevera». «Certamente mi sono fatto un'idea di come deve essere il nuovo ponte - dice - ma è soltanto l'inizio. C'è un impegno morale a fare in modo che il nuovo ponte porti con sé i tratti della genovesità, della qualità e un po' anche della nostra parsimonia. E questo deve avvenire nei tempi giusti, bisogna fare presto ma non in fretta».

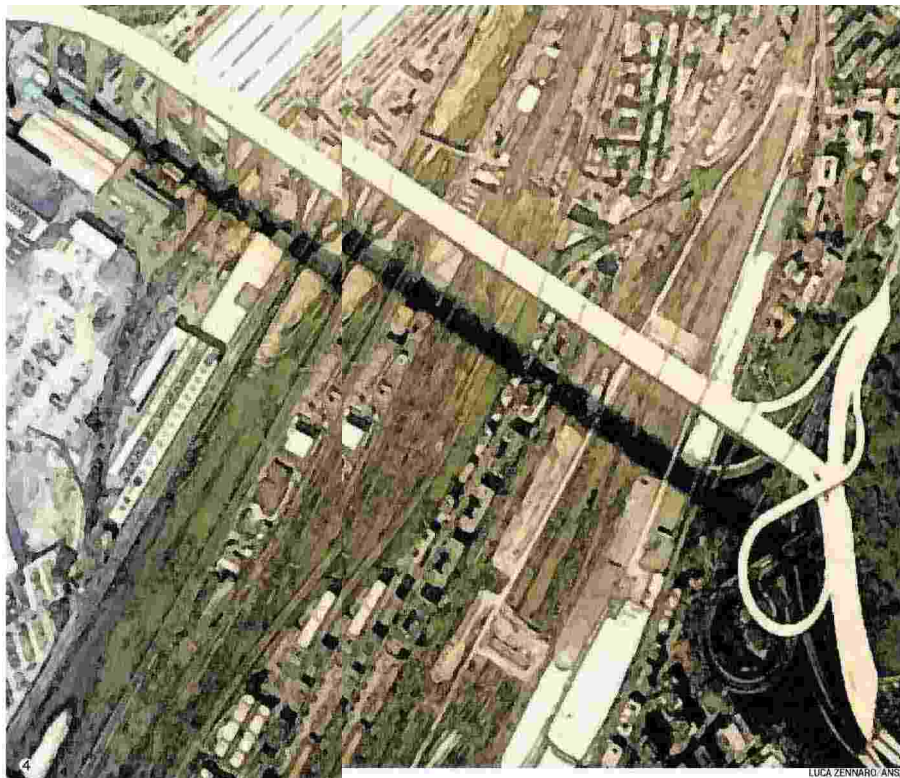
RENZO PIANO
ARCHITETTO NATO A PEGLI,
QUARTIERE DI GENOVA



Non credo ai tempi record per la ricostruzione, bisogna fare presto ma non in fretta



1. Quello che resta del ponte Morandi: in procura hanno sequestrato una relazione del 1981 che definiva a rischio crollo i piloni del viadotto sul Polcevera; 2. L'architetto Renzo Piano, con il collaboratore Stefano Russo, incontra il governatore Giovanni Toti e il sindaco Marco Bucci; 3. Un plastico di quella che Piano ha definito "idea di ponte" trasportato nella sede della Regione Liguria; 4. L'ipotesi di disegno progettata dall'architetto genovese Renzo Piano



Le carte in mano ai pm Quella relazione del 1981 "I piloni possono cedere"

Dice il procuratore Francesco Cozzi che i sequestri di carte «stanno andando indietro nel tempo». E adesso si scopre che uno dei dossier più importanti individuati finora dai pm risale al 1981 ed era stato firmato da Riccardo Morandi in persona, progettista del viadotto crollato il 14 agosto. Autostrade, allora pubblica, gli aveva chiesto una valutazione sulla stabilità dei piloni e in generale dell'infrastruttura. E lui aveva sottolineato che il «deterioramento» della pila 9, quella che con ogni probabilità ha ceduto due settimane fa, e in particolare dei suoi tiranti, la cui rottura è stata quasi sicuramente cruciale, stavano avanzando oltre il previsto a causa di fattori esterni come «l'aerosol marino» e altri agenti, al punto che già allora erano visibili «infrazioni trasversali» nei medesimi tiranti (anima in acciaio e guaina in calcestruzzo). Agli occhi dei magistrati il carteggio assume particolare rilievo poiché certifica come già 37 anni fa il progettista in persona mettesse in guardia sul rischio d'un cedimento complessivo del ponte proprio legato al pilone numero 9, annullando qualsiasi richiamo successivo all'imprevedibilità del disastro. M. GRA.

