

IL DOCUMENTO

La commissione guidata dal provveditore ligure aveva giudicato urgente l'avvio del cantiere

I tecnici del ministero scrivevano «Interventi indispensabili»

di **Cesare Giuzzi**

GENOVA Un progetto con «interventi ritenuti indispensabili» per riportare in efficienza i piloni e gli stralli 9 e 10. Lavori «necessari per sopperire alla progressiva perdita di funzionalità dei cavi di precompressione» e «fondamentali per la statica del ponte». Così la relazione di 30 pagine redatta dal Comitato tecnico amministrativo del ministero giudicava il progetto esecutivo per il «retrofitting strutturale» del viadotto Polcevera che Autostrade aveva previsto per il ponte Morandi. Lavori la cui gara d'appalto con procedura ristretta era stata indetta a fine aprile e che mai, ora che il ponte è crollato, potranno essere portati a termine. Ma che avrebbero potuto evitare una tragedia costata la vita a 43 persone.

La relazione, firmata dal provveditore ligure Roberto Ferrazza, è datata 1 febbraio e prende le mosse da 546 pagine di documentazione tecnica inviate da Autostrade al ministero delle Infrastrutture il 5 dicembre per l'approvazione. Nelle carte non si fa riferimen-

to all'urgenza dei lavori che è però implicita nei tempi di «verifica e analisi» impiegati dal comitato per il parere tecnico. Perché nei documenti si parla di sette diverse «indagini» (diagnostiche, dinamiche, visive, estensimetriche e riflettometriche) commissionate da Autostrade per capire lo stato del ponte, compresa quella del Politecnico di Milano che a novembre aveva indicato la necessità di «ulteriori approfondimenti» per anomalie riscontrate ai tiranti. Problemi che le indagini riflettometriche avevano quantificato in «ammaloramenti tra il 10 e il 20%» in corrispondenza dei piloni 10 e 9, quello crollato una settimana fa.

Un «danno» che secondo Autostrade — viene specificato in una delle relazioni allegate — non avrebbe comportato rischi per la tenuta del ponte, visto che i tecnici della società avevano quantificato «fino al 40%» il dato delle problematiche «sopportabili» dalla struttura del cavalcavia. Tuttavia i componenti del Comitato avevano giudicato «indispensabili» quelle opere, cercando per quanto possibile di sveltire l'iter dell'appalto. Tutto questo anche se «i risultati delle indagini effettuate dalla società e dai consulenti terzi» (il comitato non può effettuare propri test né sopral-

luoghi al cantiere) davano risultati «accettabili» in termini di tenuta del ponte.

«Proprio per la specificità del Morandi oltre all'importanza dell'opera in termini viabilistici — spiega l'ingegner Antonio Brencich, membro della Comitato — abbiamo cercato di fare tutte le verifiche del progetto nei tempi più rapidi in modo da consentire un altrettanto rapido avvio delle opere». Tanto che la gara partirà meno di due mesi più tardi. Brencich e lo stesso provveditore Ferrazza, oggi rivestono però un altro ruolo, quello di rappresentanti della commissione ministeriale di indagine sul crollo del viadotto. Un conflitto d'interessi, secondo alcuni, che getterebbe ombre sull'operato della commissione (che comunque non ha alcun ruolo inquirente ma solo amministrativo).

Il presidente del pool di «investigatori» è proprio il provveditore Ferrazza, firmatario del via libera al progetto da parte del Mit: «Abbiamo analizzato attentamente il materiale, con doverosa rapidità vista la necessità di lavori tanto importanti per la sicurezza del ponte. Dalle carte



Peso:58%

non sono emersi rischi immediati. In nessun modo». Il Comitato, nelle pagine conclusive della relazione del primo febbraio, aveva anche indicato alcuni correttivi al progetto (l'uso di metodologie più aggiornate per il calcolo della resistenza del calcestruzzo), ma aveva giudicato il piano «metodologicamente ineccepibile» sottolineando

la mole di controlli effettuati dai tecnici.

Ieri mattina Ferrazza ha ricevuto diverse chiamate dai responsabili del ministero che hanno rinnovato la fiducia alla guida della commissione d'indagine e il massimo sostegno al lavoro che si sta svolgendo: «Dimettermi? Non sono attaccato alla poltrona, ma sento di voler continuare a svolgere

questo incarico per senso di responsabilità verso Genova e verso le vittime di questa tragedia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il verbale

● In una relazione di 30 pagine redatta dal Comitato tecnico amministrativo del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti si giudicano «indispensabili» gli interventi per riportare in efficienza i piloni e gli stralli 9 (quello crollato il 14 agosto scorso) e 10

La relazione
Il frontespizio della relazione del comitato tecnico del ministero dei Trasporti sull'«Autostrada A/10 Genova-Savona. Interventi di retrofitting strutturale del Viadotto Polcevera».

La parola

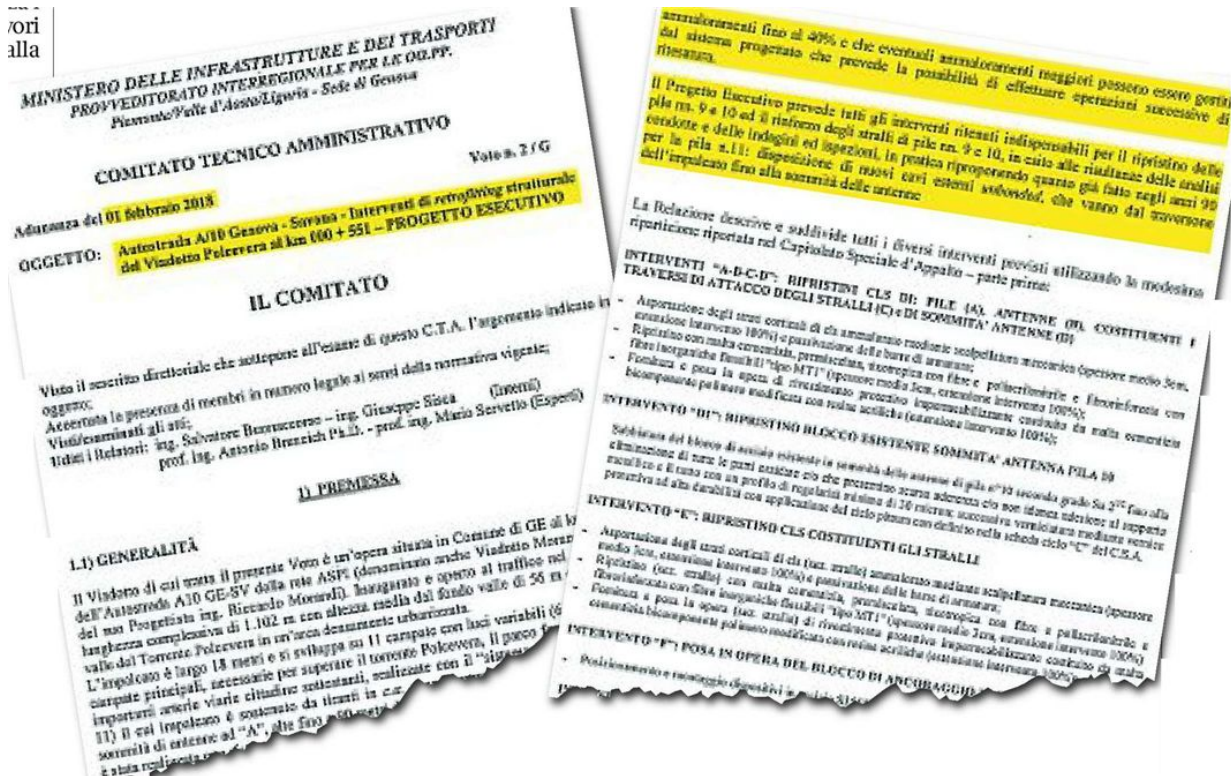
RETROFITTING

Il retrofit consiste nell'aggiungere nuove tecnologie o funzionalità a un sistema vecchio. In edilizia si intende l'adeguamento statico e sismico degli edifici realizzati con materiali e carichi non più rispondenti ai requisiti delle normative vigenti e in presenza di degrado dei materiali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

tori alla

● La relazione, datata 1 febbraio 2018, è stata firmata da almeno 7 tecnici — 5 dello Stato, 2 di Autostrade per l'Italia — e tra questi ci sono Roberto Ferrazza e Antonio Brenich, ora nominati presidente e membro esperto della commissione d'indagine del governo



Peso:58%