

# Occhio al ponte di Genova. Prima di ricostruirlo va demolito...

**Mario Panizza**

PALAZZI



2



*Il problema più urgente che si presenta, e forse anche il più complicato perché proprio da esso si dovrà dipanare l'intero progetto della ricostruzione, è la demolizione e la conseguente rimozione delle macerie. L'analisi di Mario Panizza, professore ordinario di Composizione Architettonica e Urbana all'Università degli Studi Roma Tre, già rettore dell'ateneo dal 2013 al 2017*

Il crollo del Ponte Morandi rappresenta un evento davvero eccezionale. Eccezionale è la modalità con cui ciò è avvenuto, apparentemente in assenza di traumi – un terremoto, un'inondazione, un urto meccanico, il vento, ecc. -. Nulla di tutto questo: il ponte si è collassato per usura e mancata manutenzione. Il suo stato di salute precario era in parte noto; lo stesso Morandi, già tredici anni dopo l'inaugurazione, affermava che il "suo" ponte avrebbe avuto bisogno di un'attenta opera di salvaguardia e di consolidamento, a causa dell'eccesso di carichi e dell'aggressività degli agenti ambientali. Ogni giorno emergono note a riguardo, che richiamano precedenti segnalazioni che evidenziavano l'indebolimento strutturale, tutte (o quasi) però trascurate fino alla catastrofe. Al momento, in assenza di riscontri tecnici documentali, è impossibile azzardare ipotesi, sia pure sostenute dall'esperienza. Solo quando saranno giunte a compimento le procedure civili e penali si potranno individuare le effettive responsabilità. Di certo, possiamo dire però che il concessionario non può non avere colpe per la mancata o insufficiente sorveglianza sulla sicurezza dell'opera.

Eccezionale è (era) il manufatto, uno dei simboli più noti e apprezzati dell'ingegneria moderna. La snellezza degli appoggi e l'audacia dei tiranti in cemento armato precompresso ne hanno fatto un'opera che ha travalicato l'interesse per l'ingegneria strutturale, fino a sfociare nella passione per un vero e proprio capolavoro di architettura. I ponti in genere catturano l'attenzione per i numeri e le quantità (lunghezza, altezza, distanza tra gli appoggi, ecc.); nel caso del Ponte di Genova la descrizione è sempre scivolata sull'aspetto figurativo, soffermandosi sull'eleganza delle forme e sulla sensibilità dei raccordi viari, posti in quota sulle due colline, capaci di combinare in un unico disegno volumetrico le pieghe della planimetria e gli spigoli della sezione.

Eccezionale è l'importanza strategica del viadotto, in una posizione obbligata, vincolato dalle quote delle due sponde a scavalcare il Polcevera, il fascio di binari e le costruzioni, residenze e industrie, dell'area sottostante.

Il problema più urgente che si presenta, e forse anche il più complicato perché proprio da esso si dovrà dipanare l'intero progetto della ricostruzione, è la demolizione e la conseguente rimozione delle macerie. In situazioni simili la procedura più comunemente usata è una serie di esplosioni controllate; ma, nel caso di Genova, questa modalità non è possibile, almeno immediatamente, perché sotto al ponte insistono molti edifici che, con il crollo della struttura sovrastante, verrebbero totalmente abbattuti. Tutto ciò, che è sicuramente previsto e messo nel conto, presenta tuttavia non pochi ostacoli tecnici e burocratici: occorre quantificare sia i danni che i costi di indennizzo, ma anche tenere sotto controllo il percorso autorizzativo per gli espropri. Questo non potrà essere breve e, soprattutto, potrebbe suscitare una serie di cavilli procedurali, non facilmente superabili.

Come e cosa demolire dipende pertanto dalla scelta della ricostruzione. A causa della ristrettezza dello spazio e degli innesti vincolati ai raccordi stradali, è impossibile ipotizzare un ponte in un altro luogo. Inevitabilmente la nuova struttura dovrà insistere, quasi a sovrapporsi, sul sedime di quella da rimuovere. Demolizione e nuova costruzione non potranno pertanto procedere parallelamente e questo, come già detto, comporterà ampie difficoltà burocratiche. Solo su un terreno del tutto libero da manufatti, e soprattutto già dotato di tutte le autorizzazioni, sarebbe infatti rapido intervenire e calcolare con sufficiente esattezza i tempi per concludere l'opera, in quanto essi dipenderebbero solo dalle fasi di esecuzione. Ovviamente, ipotizzando un progetto interamente in acciaio, tutte le parti potrebbero essere predisposte fuori opera e assemblate una volta terminate le demolizioni. Ciò ridurrebbe i tempi, anche se non di molto; sarebbe inoltre agevolato dalla vicinanza dello stabilimento ILVA.

Pensando all'insieme delle procedure e delle modalità attuative, sorge spontaneo chiedersi: ma quei nove mesi o poco più che qualcuno ipotizza per avere il ponte nuovo tengono conto di tutte queste valutazioni amministrative, tecniche e realizzative? Volendo mettere in fila tutti i passaggi appena ricordati, i tempi si dilatano naturalmente fino a non meno di tre o quattro anni. Sarebbe opportuno che ciò venisse detto chiaramente per non generare pericolose aspettative che, quando risulteranno in netto contrasto con la reale tempistica, renderebbero molto difficile il governo dell'intera operazione. La previsione dei tempi giusti permette di pianificare le fasi intermedie e liberare dall'assillo chi pensa di risolvere la sua condizione di disagio in pochi mesi.

D'altronde i terremoti che si sono verificati in questi anni hanno evidenziato proprio questo: l'impossibilità di dare seguito a promesse ottimistiche, se non velleitarie, ha determinato frustrazione e senso di abbandono.

Alla demolizione attraverso esplosioni controllate si potrebbe ovviare, forse, con demolizioni meno invasive che agiscano gradualmente rimuovendo il tutto per piccole parti: attraverso un attento lavoro di rimozione, stando ben attenti che il materiale che cade a terra non danneggi minimamente gli edifici sottostanti. I costi per questo tipo di lavorazione sarebbero sicuramente alti e difficilmente quantificabili nei tempi in via preventiva. Ci si avvicinerebbe come modalità di intervento ai lavori a misura, calcolati, di volta in volta, sull'ammontare dell'impegno e dei macchinari usati. Si dovrebbe ovviamente aggiungere in questo caso l'indennizzo per coloro che risiedono negli edifici sottostanti che non verrebbero demoliti, ma che non potrebbero essere abitati durante lo smontaggio del ponte.

Una terza ipotesi di demolizione sarebbe quella di legarla alla parziale conservazione e ricostruzione del manufatto esistente. Le difficoltà tecniche ed economiche sarebbero molte, però verrebbero meno quelle burocratiche dell'esproprio, anche se rimarrebbero quelle dell'indennizzo pro tempore. Ciò definirebbe quanto va demolito e conservato, provvedendo alla ricostruzione delle parti seguendo, a una scala gigante, il procedimento "scuci e cuci". Forse sarebbero poche le parti da conservare, però si manterrebbero in contemporanea i lavori di demolire e ricostruire. Le tecniche attuali permetterebbero questo percorso, anche se i costi sarebbero molto elevati e, anche in questo caso, con una certa difficoltà si potrebbero prevedere tempi di realizzazione più celeri. Non si tratterebbe solo di ricostruire i piloni crollati, ma di rivedere l'intera struttura in tutte le sue parti, per porre in condizione di rinnovato equilibrio l'intero sistema.

E' quindi necessario avviare il percorso solo dopo aver messo a fuoco tutti i passaggi, e sviluppare le ipotesi ricostruttive mettendo in conto l'insieme delle variabili che, data la complessità della situazione, solo in parte sono di natura tecnica.

17/10/2018

Occhio al ponte di Genova. Prima di ricostruirlo va demolito... - Formiche.net



2

24/09/2018