

# Sulla ricostruzione del Ponte Morandi i tempi non tornano, Ecco perché

**Mario Panizza**

AL VERDE



1



*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, sulla ricostruzione del ponte crollato da ormai quattro mesi. Dubbi e tempistiche*

Dopo oltre quattro mesi dal crollo del Ponte Morandi rimangono non pochi passaggi incerti. Limitiamoci a evidenziare quelli che riguardano la sua ricostruzione o, meglio, il ripristino della sua funzionalità.

## LA SCELTA DEL PROGETTO

Le soluzioni presentate non avevano tutte lo stesso livello di approfondimento e ciò comporta il rischio di imprecisioni e sorprese sia nei tempi di realizzazione che nel costo consuntivo. Solo un progetto esecutivo può fornire infatti indicazioni certe di spesa, in quanto sostenuto da un computo analitico. La scelta adottata è invece quella di un esecutivo *in progress* che fissa

alcuni parametri di riferimento e rinvia la precisazione delle specifiche tecniche alle singole fasi di realizzazione. Affidare i lavori in assenza di una preventiva descrizione dettagliata di tutte le sue componenti tecniche ed economiche, anche se il progetto è vincolato a una precisa offerta economica, potrebbe innescare, secondo una tradizione ben nota, successive varianti in corso d'opera, costringendo alla revisione, talvolta anche molto impegnativa, dei prezzi concordati. È questo un rischio reale, mitigato tuttavia dall'attenzione mediatica che segue tutta l'operazione. L'impopolarità derivante dalla lievitazione dei costi sarebbe sicuramente troppo nociva all'intera impresa progettuale e costruttiva.

## **LA PIENA DISPONIBILITÀ DELL'AREA DI INTERVENTO**

Questa dipende dal totale dissequestro del ponte, ancora sottoposto per alcune parti alle indagini della magistratura, e dalla demolizione di quanto impedisce la nuova costruzione. Per la prima condizione, i tempi sono legati agli esiti delle perizie, per la seconda, alle liberatorie dei proprietari degli edifici coinvolti. Solo da pochi giorni sono iniziate le demolizioni e queste proseguiranno speditamente solo quando tutti i decreti di esproprio e gli indennizzi saranno determinati, approvati e accettati. A ciò si aggiunga la necessità di rimuovere o salvaguardare i sottoservizi collegati al vecchio ponte o alla sua impronta a terra.

## **I FINANZIAMENTI**

L'ammontare complessivo dei costi è dato dalla somma di 18 milioni per le demolizioni, 202 milioni per la realizzazione del progetto vincitore e una cifra, al momento non quantificabile, per l'indennizzo degli edifici da demolire. Resta pertanto ancora imprecisata, o almeno in parte, la somma dell'investimento, la cui copertura è quasi interamente a carico della Società Autostrade. Questa incertezza, collegata alla determinazione non ancora chiarita delle quote di responsabilità, genererà, come è facile prevedere, un contenzioso da sottoporre al giudizio della magistratura, che richiederà tempi di valutazione non definiti, comunque oggi non precisabili. Soprattutto comporterà la contestazione, da parte di chi deve finanziare l'opera, della scelta di aver preferito un progetto più caro rispetto ad altri che assicuravano la medesima funzionalità.

## **I VINCOLI DI VISIBILITÀ**

Questi, secondo la normativa vigente, presentano dei limiti non prescritti all'epoca della costruzione del Ponte Morandi. Mantenendo la forma e la sagoma originali del tracciato viario, sarebbe necessario andare in deroga, cosa non impossibile, ma forse evitabile se il nuovo disegno planimetrico riuscisse a rispettare sia i nuovi vincoli che gli agganci esistenti con i raccordi autostradali e l'inserimento in galleria;

## **LA CONTEMPORANEITÀ DEI LAVORI PER LA DEMOLIZIONE E LA RICOSTRUZIONE**

In che modo potrebbe essere superato l'ostacolo di tenere fermi i lavori di ricostruzione fino al completamento delle demolizioni? Ottenere questa condizione permetterebbe di svincolare la nuova costruzione dagli impedimenti burocratici collegati agli espropri e agli indennizzi e accelererebbe i tempi di esecuzione. La scelta del progetto da realizzare si basa sulla corrispondenza dell'impronta a terra del vecchio e del nuovo ponte separando, per obiettive distinzioni di competenze, i lavori di demolizione da quelli di costruzione e assegnandoli, di conseguenza, a imprese distinte. Per giungere alla disponibilità di un'area del tutto libera sarà necessario pertanto aspettare la conclusione delle opere propedeutiche, e, per giungere rapidamente a questo, garantire la piena sintonia di intenti e di collaborazione tra le ditte impegnate.

## LA ROAD MAP PER LA RICOSTRUZIONE

Al di là di queste incertezze proviamo a tracciare la *road mapper* rispettare l'impegno della conclusione dei lavori il 31 dicembre 2019. In realtà la nuova costruzione sarebbe già dovuta iniziare, in quanto i dodici mesi previsti cominceranno a decorrere dal momento in cui il Commissario riconoscerà la piena disponibilità dell'area. Come abbiamo visto, questa presenta ancora incertezze e, a mio avviso, sarebbe azzardato fissarne oggi la data. A seguire sarà avviata la procedura di *working progress* con la produzione delle lamiere e contestualmente la definizione esecutiva delle parti, fino all'ottenimento dei componenti da montare. Durante questo percorso saranno effettuati i lavori per il posizionamento dei pali. La "macchina", molto complessa e con fasi fortemente interconnesse, dovrà procedere con piena speditezza, dando per acquisite e risolte quelle procedure, comunemente considerate "burocrazia" marginale, che sono invece parte essenziale dell'esecuzione tecnica dell'opera. Fissare pertanto oggi, quando rimangono ancora irrisolte delle fasi prioritarie, la data di conclusione dei lavori, soprattutto se a tempi brevi, potrebbe a mio avviso peggiorare il disagio di quanti stanno vivendo una condizione di assoluta precarietà.

## I DUBBI SUL PROGETTO

Personalmente, resta il dubbio, non certo fugato da quanto finora presentato e descritto, che si sarebbe potuto indagare in modo più concreto sulla possibilità di ricostruire le campate crollate e consolidare le parti rimaste in piedi, così come sostenuto da alcune strutture scientifiche e accademiche e, almeno inizialmente, dall'Anas. Questo avrebbe potuto circoscrivere le demolizioni, soprattutto delle parti urbane sottostanti, rendendo il tutto meno traumatico, anche dal punto di vista del rispetto dell'ambiente e forse, ma la valutazione è puramente orientativa, comportare un risparmio, se non di tempo, almeno di spesa. Certamente su questa scelta ha influito il condizionamento psicologico di fornire un manufatto nuovo, strutturalmente garantito, rimuovendo un ponte di cui, ancora oggi, non si conoscono le reali ragioni del crollo.