

14.08.2018



MAURO UJETTO/INPHOTO VIA GETTY IMAGES (2)

A sinistra, il ponte Morandi subito dopo il crollo che provocò la morte di 43 persone. A destra la nuvola di fango e detriti che ha avvolto quello che restava del ponte: le cariche esplosive hanno disintegrato lo scheletro dell'opera, per fare spazio alla ricostruzione. Sotto, una foto aerea del cantiere, con lo stato dei lavori

28.06.2019



10.10.2019



COMMISSARIO RICOSTRUZIONE GENOVA / RINA

086465

ECONOMIA

GENOVA

di GIOVANNI STRINGA



PONTE MORANDI NEL CANTIERE CHE CERCA DI NON TRADIRE TEMPI E PROMESSE



La costruzione del nuovo è partita quando la demolizione del vecchio non era ancora completata. E già questa è una (virtuosa) anomalia. L'iter delle autorizzazioni dei Lavori pubblici è durato 26 giorni, tempistica a cui non siamo abituati per un'opera di questa portata. Tutti i numeri, le voci, i preventivi di spesa («250 milioni, ma ad Autostrade ne abbiamo chiesti 449») dell'infrastruttura più attesa d'Italia

Era un bambino, **Roberto Carpaneto**, quando a Genova — negli anni Sessanta e proprio sopra la sua testa — iniziò la costruzione del Ponte Morandi. Il piccolo Roberto, infatti, abitava nella zona sotto il viadotto. «Ricordo i carri armati nelle prove di carico». E ricorda la disperazione di suo nonno di fronte agli operai venuti a tagliare i ciliegi del suo giardino per fare posto al maxi ponte. **Oggi Roberto è diventato l'ingegner Carpaneto, amministratore delegato di Rina consulting**, la società che coordina le attività di demolizione del vecchio ponte e di sviluppo del progetto del nuovo viadotto, ormai in piena fase di costruzione, dopo il tragico crollo del 14 agosto 2018 del Morandi in concessione

ad Autostrade per l'Italia.

Carpaneto — con il commissario per la ricostruzione (e sindaco di Genova) Marco Bucci e i vertici delle società di demolizione e realizzazione — è una delle figure fondamentali nella costruzione del nuovo ponte, partita con il progetto dell'architetto Renzo Piano. Per costruire i suoi 1.067 metri di lunghezza, con un'altezza media di 45 metri, vengono impiegati 67 mila metri cubi di calcestruzzo (quanti servirebbero per mettere in piedi un Empire State Building e mezzo) e 24 mila tonnellate di acciaio (il peso di tre Torri Eiffel).

Il nodo delle scadenze

A ritmo sostenuto, dentro e fuori il cantiere. Prendiamo il caso



ECONOMIA

COMMISSARIO RICOSTRUZIONE GENOVA

PIERO CRUCIANTI/L'ESPRESSO

VALERY HACHE/PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

delle autorizzazioni: «Il passaggio al consiglio superiore dei lavori pubblici è durato 26 giorni, si sono riuniti anche il sabato, e a tutti i commenti che mandavano noi rispondevamo a stretto giro di posta», racconta Carpaneto. È una tempistica a cui non si è abituati, nel Paese della burocrazia e per un'opera così grande. Nei sei mesi di demolizione da febbraio ad agosto ci sono state 71 visite da parte delle diverse autorità per il controllo dei lavori (Asl, Arpal, polizia, etc.) con più di mille persone per le verifiche tecniche. «I lavori per il nuovo ponte sono un esempio di come dovrebbero essere gestite le infrastrutture importanti in Italia», commenta Bucci.

La cassetta degli attrezzi

Un esempio? La costruzione del nuovo è partita quando la demolizione del vecchio ancora non era finita: «Un processo parallelo e non sequenziale», spiega il commissario. La scadenza-obiettivo per l'apertura del nuovo viadotto resta — almeno per il momento — il prossimo aprile, meno di due anni dopo il terribile crollo in cui morirono 43 persone.

Intanto in cantiere procedono i lavori, che si sviluppano in verticale (i 18 piloni) e in orizzontale (con il sollevamento degli impalcati), con un totale di mille persone occupate in quattro grandi squadre su tre turni giornalieri. E c'è la pratica della vecchia "cassetta degli attrezzi": tutte le mattine — o ogni volta che serve — si ripete quello che già succedeva nei piccoli cantieri di tanti anni fa, quando il responsabile dei lavori saliva su una cassetta degli attrezzi per farsi vedere e sentire da tutti, e quindi spiegare i compiti della giornata. Oggi magari non c'è solo la "toolbox" e le indicazioni vengono date anche in modalità più "tecnologiche", ma il senso resta lo stesso.

C'è poi chi opera a terra e chi "in altezza". Come i dipendenti della Cossi Costruzioni, per i quali è prevista una indennità per il lavoro "in alta quota". Così si legge nell'accordo sindacale sottoscritto con Feneal Uil, Filca Cisl e Fillea Cgil: al personale della lavorazione di costruzione dei piloni spetta una maggiorazione del 10%, 15% o 20%, a seconda delle varie elevazioni. La quota più alta, però, è fuori dai lavori: quella che si rag-

giunge a Coronata, quell'angolo di Genova dove, dall'alto, si può "abbracciare con gli occhi" l'intero cantiere, con una vista a tutto campo sui piloni che si sviluppano in altezza e sulle palcate che vengono sollevate.

«All'inizio, quando tra i miei colleghi si è sparsa la voce che avrei seguito io la costruzione del nuovo ponte, in tantissimi mi hanno detto: Nicola, voglio lavorare in quel cantiere, per il nuovo viadotto. Così, non mi era mai successo», racconta Nicola Meistro, amministratore delegato di PerGenova, la società consortile per azioni costituita da **Fincantieri Infrastructure** e Salini **Impregilo** per il ponte. Che sarà molto italiano. L'acciaio delle parti impalcate arriva da Sestri Ponente, Castellammare di Stabia e Valeggio sul Minicio, come spiega il presidente di PerGenova, Alberto Maestrini.

Due foto che testimoniano l'avanzamento dei lavori per la ricostruzione del Ponte Morandi, a Genova: la scadenza-obiettivo per l'apertura del nuovo viadotto è fissata al prossimo aprile. Qui sopra, l'architetto Renzo Piano, che ha realizzato il nuovo progetto, con gli operai del cantiere

I costi, sociali e no

E il costo economico dell'opera? Viaggia intorno a i 250 milioni di euro, «ma la mia richiesta ad Autostrade è di 449 milioni», perché include anche altre voci per il delicato capitolo degli sfollati, aggiunge il sindaco-commissario. In una Genova che, ora più che mai, spera in una rinascita cittadina, dopo decenni di difficoltà economiche, recessioni o sviluppi al rallentatore all'ombra di metropoli economicamente ben più vivaci come Milano. In questi anni, racconta Bucci, sindaco della città dal 2017, «sono stato contattato da 200 aziende o altri investitori interessati a venire a Genova». E non mancano i casi di imprese che stanno arrivando e crescendo nel capoluogo ligure. Anche questa è, a suo modo, ricostruzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA