

Vertice Toti-Autostrade

## Genova, nuovo ponte leggero meno piloni e nessun tirante Il progetto sull'idea di Piano

ALESSANDRO CASSINIS, MARCO PREVE e MATTEO PUCCIARELLI, pagine 4 e 6

IL COSTO PREVISTO

150 mln

È di 150 milioni il costo previsto per la ricostruzione del viadotto sul Polcevera al posto di quello crollato

La ricostruzione

# Meno piloni e niente tiranti il viadotto leggero di Autostrade

**La società presenta il suo progetto, molto vicino a quello di Piano. Che ora assicura: "Sarà un lavoro corale"**

ALESSANDRO CASSINIS, GENOVA

Pochi piloni, meno di quelli del Morandi, ma a forma di "V" per ricordare la struttura del vecchio ponte, forse il simbolo più forte, dopo la Lanterna, che ha caratterizzato Genova negli ultimi cinquant'anni. Sopra questa leggerissima struttura di appoggio verrebbe stesa una trave continua, semplice e lineare come un nastro che si snoda discreto sopra lo sbocco della Val Polcevera. Nessuno strallo, nessuna sovrastruttura che rievochi il disastro. È questa la proposta che Autostrade vuole confrontare con l'idea di ponte che ha in mente Renzo Piano. Non è una sfida, ma un contributo per dare a Genova un nuovo viadotto con le qualità estetiche assicurate dallo studio dell'architetto genovese e con la garanzia di sicurezza e di rispetto dei tempi che vengono dalla competenza ingegneristica di una delle migliori firme italiane nel campo dei ponti in acciaio.

Autostrade ha consegnato al Comune di Genova e alla Regione Liguria quattro proposte elaborate dalla Seteco di Pierangelo Pistoletti, progettista pisano ma genovese di adozione, che ha disegnato i ponti metallici della Gronda e molti viadotti autostradali, da Quincinetto (Aosta) alla Salerno-Reggio Calabria. Alcune elaborazioni al computer sono state mostrate a Piano nell'incontro di martedì a Genova. Nella foto ufficiale che ritrae Piano e Toti a colloquio davanti al plastico portato dallo staff dell'archistar si notano un paio di foto che rappresentano le proposte di Pistoletti. Erano quattro modelli di viadotto, tutti in acciaio. Alla fine Autostrade ha deciso di puntare su quello che risponde di più all'idea di "parsimonia genovese" espressa dall'architetto. Se il ponte Morandi poggiava su undici "pile", quello suggerito da Autostrade avrebbe solo otto punti di appoggio costituiti ciascuno da due "V" parallele, mentre lo schizzo di Piano prevede una ventina di piloni a forma di guscio. Nella proposta di Autostrade i piloni sarebbero realizzati con elementi tubolari rinforzati da diaframmi metallici. Su questa struttura scorrerebbe un piano carrabile più largo di quello del Morandi, perché avrebbe anche le corsie di emergenza, finora assenti. E che di-

re delle 43 "vele di luce" che Piano vorrebbe accendere sopra il piano stradale, in ricordo delle vittime? La proposta di Autostrade non avrebbe nessuna difficoltà ad adottarle, assieme ad altre soluzioni formali che possano marcare il nuovo ponte come una fascinosa porta d'ingresso nella città di Genova.

La settimana prossima i vertici di Autostrade incontreranno Piano. Sarà l'occasione per mettere a confronto idee e progetti. L'architetto apre alla collaborazione: «Dev'essere un lavoro corale, e lo sarà». Ma tutto è condizionato dalle decisioni del governo, che deve sciogliere il nodo del soggetto a cui affidare la ricostruzione. Da Genova viene l'appello a non perdere tempo. L'obiettivo resta quello di impiegare fra gli 8 e i 10 mesi per ricostruire. Un ponte metallico può essere impostato anche durante la fase di demolizione del vecchio viadotto, che nei calcoli del commissario all'emergenza, Giovanni Toti, dovrebbe durare 30 giorni. Se non ci saranno intoppi politici o burocratici, il nuovo viadotto potrebbe essere inaugurato entro la fine del 2019. Sarebbe la salvezza di Genova, che già sta soffrendo per le difficoltà di accesso e per il cattivo ritorno d'immagine del dopo-catastrofe.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il presidente e l'architetto**  
Sopra, Giovanni Toti e  
**Renzo Piano** durante  
l'incontro di lunedì scorso

