

Le idee Come ripartire dopo la tragedia

Genova, i progetti per la rinascita

Intervista/1



Piano “Pronto a fare la mia parte per ridisegnare e dare orgoglio alla periferia”

GENOVA

Renzo Piano ha un'idea per far ripartire la sua Genova dopo la tragedia del ponte Morandi. Ieri mattina è andato nel palazzo della Regione, in piazza De Ferrari, per discuterne con il presidente della Liguria Giovanni Toti, commissario per l'emergenza, e con il sindaco di Genova Marco Bucci.

«Serve un progetto di rinascita, di riscatto per tutta l'area colpita. Non c'è solo un ponte da ricostruire, ma un pezzo di città in trasformazione da ridisegnare».

L'architetto e senatore a vita, che compirà 81 anni il 14 settembre, ha firmato grandi opere internazionali come il Centre Pompidou di Parigi, la nuova sede del *New York Times*, il grattacielo Shard di Londra, ma ha trasformato anche il porto antico di Genova in un formidabile polo di attrazione turistica e ha riprogettato il fronte a mare della città.

Per questo, quando lo hanno visto precedere da uno staff

armato di carte e plastici, la curiosità è salita alle stelle.

Architetto, fra quei disegni c'è il suo progetto per il nuovo ponte? Un nuovo regalo alla città dopo i piani per rivedere la linea costiera di Genova, dall'Affresco al Waterfront di Levante?

«Ma figuriamoci... Ho portato un po' di materiale perché per ragionare meglio su questi temi è bene avere una planimetria. Non ho un progetto di ponte. Sono un architetto, non un ingegnere, e i ponti li costruiscono gli ingegneri. A Genova serve un bravo progettista di ponti. Non voglio certo sostituirmi a lui né a nessun altro».

Qual è il senso di questo incontro?

«Mi sono messo a disposizione gratuitamente per dare idee. Sono a fianco dell'amministrazione pubblica per offrire il mio contributo. Mi hanno chiamato loro, e appena ho potuto sono arrivato. Quando è crollato il viadotto Morandi ero a Ginevra e da allora non penso ad altro».

La sfida è grande: bisogna ricostruire bene, realizzare un ponte bello e sicuro, risanare un'area di città che

era già in dissesto, e insieme fare presto per evitare che Genova soffochi nel traffico e perda occasioni di lavoro. Come si fa?

«Questo è il classico caso in cui serve un concorso aperto a tutti: architetti, paesaggisti, ingegneri. Quello del ponte è un tema che tocca tutti e tutte le corde: da quella tecnologica a quella poetica. Ho fatto qualche schizzo, ma è soltanto l'inizio. La parte di città colpita dal crollo è fatta di aree industriali e ferroviarie parzialmente dismesse e comunque in trasformazione. Urbanisticamente è molto interessante. Dobbiamo cogliere l'opportunità per riscattare questo pezzo di Genova e quindi tutta la città».

È una periferia complessa, che da più di cent'anni viene usata per fare e disfare lo sviluppo di Genova, e ha stratificato epoche industriali di espansione e di crisi distruggendo il tessuto umano e sociale. Difficile da “rammendare”, per usare un termine a lei caro...

«Le città fanno questo, crescono costruendo sul costruito. È un grande tema che non è associato soltanto al

ponte crollato. Il paradosso è che per questa periferia c'era un progetto finanziato, ma il Parlamento con il Milleproroghe ha rinviato al 2020 i fondi stanziati per il piano nazionale delle periferie».

Anche se non lo progetterà lei, come vorrebbe che fosse il nuovo ponte sul Polcevera?
«C'è un impegno morale a fare in modo che il nuovo ponte

porti con sé i tratti della genovesità, della nostra qualità e un po' della nostra parsimonia. Dev'essere un ponte che esprima tutto questo, ci deve essere il ricordo di una tragedia e il suo elaborarsi nel tempo».

Però bisogna fare in fretta, no?

«Credo nei tempi giusti, bisogna fare presto, ma non in fretta».

Nei giorni scorsi lei ha mandato un messaggio alla sua città: "È una tragedia che lascia tutti sgomenti, ma esca ora l'energia di stare assieme e dimenticare i rancori".

Genova ce la può fare?

«Credo molto nella forza dei cantieri, che sono momenti positivi e d'orgoglio. Il cantiere di Genova deve rimettersi in moto».

— **Al. C.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'architetto Renzo Piano, 80 anni, è senatore a vita e uno dei più famosi architetti italiani. È nato a Genova

“
Il paradosso è che c'era già un progetto finanziato ma con il Milleproroghe il Parlamento ha rinviato i fondi al 2020
”



L'ingegnere Pierangelo Pistoletti è stato contattato per preparare un ventaglio di proposte per la ricostruzione

“
Ci sono ponti in ferro costruiti nell'Ottocento che sono ancora in funzione. L'acciaio si presta in modo perfetto alla costruzione di ponti
”



Intervista/2



Pistoletti “Il nuovo ponte in acciaio lungo la stessa tratta del Morandi entro fine 2019”

ALESSANDRO CASSINIS, GENOVA

Pierangelo Pistoletti è al lavoro nel suo studio alla Seteco Ingegneria, l'azienda genovese che ha fondato nel 1991 e che progetta strutture metalliche e soprattutto viadotti stradali e ferroviari. A 69 anni questo ingegnere pisano trapiantato a Genova, dove insegna all'Università, è considerato uno dei massimi progettisti di ponti in acciaio. A *Repubblica* conferma di essere stato contattato dalla società Autostrade per preparare un ventaglio di proposte sulla ricostruzione del viadotto Morandi.

Ha già un incarico per il progetto?

«Ancora nulla di ufficiale. Mi è stato chiesto di presentare in tempi brevissimi una serie di soluzioni, tutte realizzabili ovviamente, fra le quali l'Autorità, ossia il commissario per l'emergenza Giovanni Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci e i soggetti che devono decidere, sceglierà quella che preferisce».

E quando avranno scelto la soluzione più adatta?

«Passerò alla progettazione esecutiva, che consegnerò in tempi altrettanto brevi».

È realistica la previsione di 8 mesi per avere un nuovo ponte?

«Si è leggermente allungata per i tempi di demolizione: inizialmente si parlava di 5

mesi per la costruzione, 8 compresa la rimozione delle macerie, perché si pensava di demolire soltanto la parte strallata del ponte Morandi. Ora che si è decisa la demolizione integrale, ritengo che il nuovo viadotto possa essere consegnato entro la fine del 2019».

Cambia qualcosa, per lei, se l'opera verrà affidata ad Autostrade o a Fincantieri Infrastrutture o a una società che li vede insieme?

«Io sono un professionista specializzato nella progettazione di strutture metalliche e ponti in metallo. Ho già lavorato con Autostrade e ho progettato fra l'altro i ponti metallici della Gronda di Genova. Ma conosco bene anche Fincantieri, con cui ho collaborato».

Che ponte ha in mente per Genova?

«Alle spalle abbiamo una situazione un po' particolare dovuta a un ponte che ha avuto vicissitudini ormai note. Non era sbagliato come concezione. È il materiale, il calcestruzzo, che non si presta bene a quel tipo di costruzione».

E quindi?

«L'idea è di ripercorrere le soluzioni estetiche e formali del vecchio ponte, che aveva contenuti esteticamente gradevoli, ma realizzandolo interamente in acciaio».

Non una soluzione mista acciaio-calcestruzzo, come il viadotto francese di Millau,

nei Pirenei?

«No. In calcestruzzo potrebbero essere realizzate le solette. Penso che il nuovo viadotto potrebbe ricordare il Morandi con una parte strallata dove il vecchio ponte era strallato e una parte continua, invece, verso ovest. Dovremo aggiungere quello che allora non era previsto dalla normativa: il nuovo ponte avrà le corsie di emergenza, le barriere antirumore, e garantire il massimo della sicurezza e della durabilità».

Anche il nuovo ponte avrà una scadenza?

«Parlare di eternità sembrerebbe assurdo. Ma ci sono ponti in ferro costruiti nell'Ottocento che sono ancora in funzione. Il materiale acciaio si presta in modo perfetto alla costruzione di ponti e se ben guardato è riparabile sempre. Un buon progetto deve prevedere che tutti i dettagli siano ispezionabili e riparabili».

Lei seguirà anche tutta la fase di costruzione?

«La strada migliore per costruire in acciaio senza rischiare di perdere tempo è quella di conoscere bene il costruttore delle componenti metalliche e accompagnarlo nella lavorazione».

Un errore di pochi centimetri potrebbe compromettere tutto?

«Compromettere no, ma allungare i tempi sì».

Il nuovo ponte seguirà lo stesso tracciato del vecchio?

«In linea di massima sì. Siamo obbligati dalle gallerie e dall'innesto con lo svincolo verso Genova».

E quindi la costruzione comincerà solo quando l'area

sarà libera?

«No, si deve partire prima. Appena finita la progettazione, l'unità produttiva che verrà scelta imposterà le lamiere e verificherà il materiale già

disponibile in magazzino».

È un meccanismo che non deve incepparsi...

«Non dobbiamo perdere tempo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

