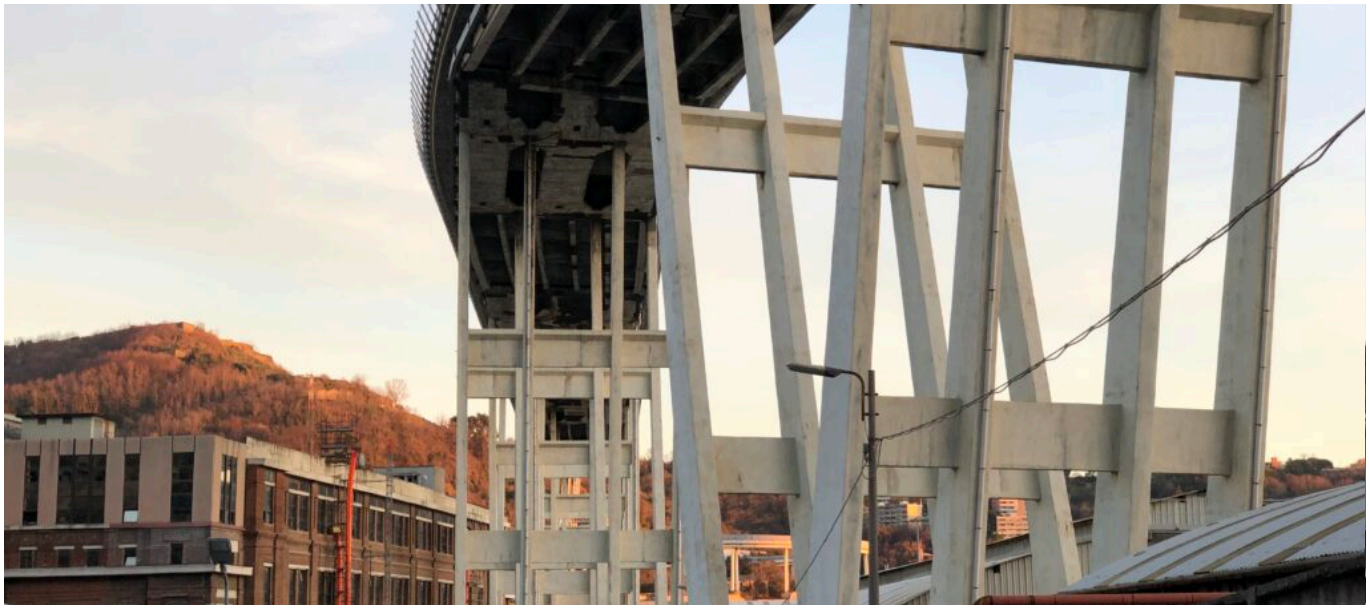
il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Ponte Morandi, tre domande cruciali

Ponte Morandi, tre domande cruciali

Verifiche di sicurezza e affidamenti d'incarico: il presidente di Do.Co.Mo.Mo. Italia s'interroga su azioni e scelte che hanno eluso l'opzione ripristino

Leggi tutti gli articoli dell'inchiesta "Genova e il fantasma del ponte Morandi"

Fin da quel fine agosto 2018, **guai a pensare di "ripristinare" e aggiornare il ponte sul Polcevera**. L'opinione pubblica identificava in esso la causa della tragedia; e in chi lo aveva progettato, oltre che in chi avrebbe dovuto manutenerlo. Dopo cinque mesi di proclami sul destino dell'opera, il 18 gennaio 2019 il commissario e sindaco Bucci ne decretava la demolizione e ricostruzione, già più volte annunciate senza esito. Aveva promesso di terminare le demolizioni in 30 giorni (ma all'effettivo inizio dell'operazione, dopo sei mesi, se ne prevedevano 190) e di ricostruire il ponte in 13 mesi. Confidiamo che abbia considerato **l'incombente pericolo dell'amianto** trovato nelle fabbriche sottostanti e, molto probabilmente, presente anche nel calcestruzzo del viadotto. Oggi, dopo quasi sette mesi,

sembra che l'amianto sia stato trovato in una delle pile del ponte.
La vicenda riguarda, lo si ricorda, un'opera che è stata vanto dell'ingegno italiano nel mondo, figlia d'una cultura che si è successivamente evoluta, ma ormai con un suo posto nella storia dell'ingegneria. **Molti professionisti e storici del settore, alcuni di notorietà internazionale e di sicura competenza, pensano che si stia perdendo qualcosa d'importante senza aver pensato a un modo per evitarlo.** Alcuni avevano presentato progetti alternativi alla demolizione, studiati con cognizione di causa: **avrebbero avuto almeno il diritto d'essere ascoltati**. I loro pareri e le loro proposte sarebbero stati utili a valutare vantaggi e svantaggi delle varie alternative d'intervento. **Alternative che riguardano, su un piano metodologico e tecnico, anche altre analoghe strutture per le quali si pongono**, evidentemente, **gli stessi problemi**: **dal viadotto "Carpineto I" sulla Basentana, a quello sull'autostrada Roma-Fiumicino**, sotto la "Magliana vecchia", per non parlare dei **viadotti strallati realizzati da Riccardo Morandi in altre nazioni**. Occorre considerare che l'eccellenza delle imprese e la peculiarità della cultura del settore che contraddistinguono il nostro Paese possono essere esaltate ed esportate per la maestria nel conservare, ripristinare e aggiornare strutture esistenti quanto e ancor più che per demolirle e ricostruirle. D'altra parte, le autorità dovrebbero rispondere a una serie di domande sorte spontanee osservando gli sviluppi – si fa per dire – di una vicenda marcata da una **sostanziale indifferenza per la cultura della manutenzione e del restauro delle opere "moderne" di ingegneria**. Ne poniamo solo alcune, con l'umiltà di chi è più vicino all'uomo della strada che ad un esperto di viadotti.
Perché, a disastro avvenuto, non si sono subito messe in sicurezza le pile n. 10 e 11 come si è fatto solo dopo più di cinque mesi? Si sarebbero, probabilmente, evitati parte dei disagi agli sfollati e alle fabbriche sotto il viadotto e si sarebbero operati i controlli sulla stabilità delle strutture ancora in piedi in modo più agevole.
Perché solo dopo più di cinque mesi si è verificata, e con esiti positivi, la resistenza dei tratti residui del viadotto con carichi telecomandati, valutazione propedeutica a qualsiasi progetto d'intervento? Erano operazioni da fare con la massima immediatezza, subito dopo il crollo del 14 agosto. Avrebbero consentito di verificare la possibilità di recuperare le strutture, con risparmi di tempi e costi, valutando soluzioni alternative alla demolizione e ricostruzione.
Perché, infine, **si è derogato alle norme del Codice degli appalti e dei servizi e alla**

il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Direttiva 2014/24/UE, affidando congiuntamente progetto e realizzazione, senza considerare proposte indipendenti dal soggetto attuatore? Il fattore tempo, considerati i mesi trascorsi, non sembra affatto un motivo attendibile.

Immagine di copertina: © Giovanni Spalla

Autore

Ugo Carughi

Nato a Napoli (1948), vi si laurea in Architettura nel 1973. Direttore presso la Soprintendenza BAP di Napoli e provincia dal 1979 al 2013 e Soprintendente reggente nel 2000. Componente del comitato tecnico per il Piano nazionale per gli archivi e l'architettura del Novecento del MiBACT (2001-2013). Membro del comitato scientifico dell'Associazione Dimore Storiche - Campania. Past-President e responsabile del settore editoriale di Do.Co.Mo.Mo. Italia ONLUS. Membro dell'ICOMOS Italian National Council. Autore di numerosi restauri e di allestimenti di mostre di architettura e arte. Premio ex-aequo al concorso per progetti pilota per la conservazione dei monumenti tra Paesi membri CEE con il progetto per la chiesa di Sant'Aniello a Caponapoli (1988). Dal 1996, docenze a contratto presso l'Università degli studi di Napoli Federico II, l'Università della Campania Luigi Vanvitelli, l'Università degli studi della Basilicata e l'Università degli studi Suor Orsola Benincasa. Componente gruppo di redazione del Piano di Conservazione dello stadio Flaminio in Roma, per conto della Getty Foundation (Keeping it modern architectural conservation grants 2017). Componente gruppo di redazione dell'Atlante architettura contemporanea (Do.Co.Mo.Mo. Italia e Sapienza Università di Roma per MiC). Tra le principali pubblicazioni recenti: "L'area metropolitana di Napoli. 50 anni di sogni utopie realtà" (curatela con M. Visone; Napoli 2010); "Maledetti vincoli. La tutela dell'architettura contemporanea", Torino 2012; "Time Frames: Conservation Policies for Twentieth-Century Architectural Heritage (curatela con M. Visone; Londra-New York 2017)