

SALVIAMO CIÒ CHE RESTA DEL PONTE DI GENOVA, con esso 150 case ed il porto.

Siamo un gruppo di ingegneri, architetti e tecnici stradali ma, soprattutto, cittadini italiani interessati a difendere gli interessi degli abitanti di Genova duramente colpiti dal recente lutto cittadino e dalle conseguenze del crollo di un tratto (la pila 9 e i vicini 200m) del ponte più importante della città e della regione.

Assistiamo con sconcerto alla discussione pubblica su quanto occorra fare per restituire al più presto alla città di Genova la viabilità e il regolare svolgimento delle attività e della vita di tutti i giorni, gravemente colpiti dal crollo.

La Procura prima ed il Ministero delle infrastrutture poi **hanno dichiarato necessaria la demolizione integrale dell'opera** (lunga 1km) per ricostruirla sulla base di un disegno schematico dell'architetto Piano, tutto da progettare.

Dicono che ci vorrà 1 anno, ma solo la demolizione richiederà realisticamente molto di più, con disagi aggiuntivi.

I periti della Procura e del Ministero delle infrastrutture hanno dichiarato come fortemente logorate le parti ancora in piedi **e questo blocca ogni soluzione alternativa**

RICHIESTE

Chiediamo quindi al Ministro delle infrastrutture di ACQUISIRE UN PARERE AGGIUNTIVO DI UNA COMMISSIONE ESPERTA NELLA VALUTAZIONE DI QUESTO TIPO DI PONTI e, in particolare, di:

- **predisporre una perizia aggiuntiva** almeno sulle 8 campate iniziali che sono sicuramente in condizioni migliori di tanti ponti della rete stradale italiana, **accedendo anche ai dati rilevati negli anni dalla concessionaria**
- rivedere la condizione della pila 11 **che ha gli stralli sostituibili** e contiene le rampe di accesso alla città ed al resto dell'autostrada A10
- valutare scientificamente lo stato della pila 10 che, qualora abbia ancora sufficiente stabilità, potrebbe essere trattata per diventare come la 11, sicura nel tempo, **salvando gli appartamenti sottostanti**

Stigmatizziamo il fatto che l'approccio al problema fino ad oggi seguito ha generato un timore diffuso non solo per l'opera genovese, ma per tutti i ponti italiani; una revisione razionale servirebbe anche a ridimensionare questa percezione

SPIEGAZIONI TECNICHE DELLE RICHIESTE

Le strutture da demolire secondo l'attuale giudizio dei periti sono:

- 8 campate da 75 metri con pile a V (circa 600 metri di ponte) che però sono state restaurate di recente (vedi foto);



8 CAMPATE DI ACCESSO AL TRATTO CON GLI STRALLI



VISTA DELLE PILE A V RIPARATE

- La pila 11 i cui stralli sostituiti nel 1993 o sono in buone condizioni (verificabili facilmente) o comunque hanno cavi sfilabili e sostituibili uno ad uno.



- La pila 10 sovrastante 150 appartamenti attualmente evacuati, che in caso di demolizione dovrebbero essere anch'essi demoliti, ma che non è stata valutata nella sua stabilità attuale.

Il mantenimento e la trasformazione delle suddette parti restanti opportunamente verificate e/o restaurate darebbe i seguenti vantaggi:

- si potrebbe **utilizzare il tratto residuo delle pile a V per alimentare il cantiere** di ricostruzione del tratto crollato, trasportando su di esso i nuovi elementi di ponte prefabbricati in acciaio **senza intasare le strade della città**. Ricordiamo che lo stato dei calcestruzzi ritenuto insufficiente dai periti per la presenza di placature in guaina bituminosa nera è probabilmente più legato alla protezione della caduta di piccoli elementi di copriferro che di una sofferenza strutturale, tali difetti superficiali sono eliminabili da interventi del tipo mostrato per le pile e che forse sono già previsti come normale manutenzione. Ricordiamo ancora che la demolizione comporterebbe gravi disagi alle fabbriche sottostanti oltre alla moltiplicazione dei tempi.
- La pila 10 doveva ricevere un trattamento analogo a quello della pila 11 e non è stata ancora verificata nel suo stato in essere; qualora risulti stabile, può essere trattata con il vincitore della gara indetta dalla concessionaria a questo fine e che potrebbe essere immediatamente assegnata. **Non occorrerebbe la demolizione delle case sottostanti.**
- **Ricostruendo solo il tratto caduto si ripristinerebbe la viabilità in un tempo minimo:** per esempio il rifacimento del tratto di tangenziale di Bologna crollato per lo scoppio di inizio estate è già stato riparato in 30 gg da **una società esperta la costruzione di ponti in acciaio.**
- Il ponte vecchio dovrebbe essere più sicuro di quello nuovo perché comunque noto in tutti i suoi difetti avrebbe una affidabilità misurata e misurabile nel tempo, anche con l'aggiunta di sistemi di misura adeguati e gestibili; il ponte nuovo integrale, da questo punto di vista sarebbe una incognita, dato che ancora non sono definiti progettista esecutivo, materiali ed esecutore, né i punti deboli che anch'esso avrà.

FIRMATARI DELLA PETIZIONE

NOME	QUALIFICA
Gabriele Camomilla	Ingegnere civile esperto in manutenzione stradale Esecutore della riparazione della pila 11
Franco Pisani	Ingegnere calcolatore del prof. Morandi per il il ponte originario e progettista della riparazione della pila 11
Agostino Marioni	Ingegnere meccanico, costruttore stralli esterni pila 11
Igino Lai	Direttore Esercizio Strada de Parchi A24 A25 Ex Direttore Tronco di Genova durante le riparazioni pila 11
Alessandro Severoni	Geometra Responsabile operativo Manutenzione ponti Autostrade Spa
Enzo Siviero	Prof ing. già ordinario di Ponti all'Università IUAV di Venezia ora rettore dell'Università e CAMPUS
Enzo Di Giacomo	Fisico esperto fenomeni magnetici dei metalli
Fabio Musilli	Imprenditore di manufatti stradali
Alberto Romagnoli	Presidente ordine Ingegneri Ancona
Remigio Lanciano	Architetto ambientalista
Andrea Demozzi	Ingegnere esperto in sistemi e tecnologie stradali
Renzo Medeot	Ingegnere esperto in retrofitting sismico
Roberto Lanucara	Geometra esperto manutenzioni Stradali
Alessandro Stocco	Architetto progettista ponti
Michele Culatti	Ingegnere
Nicola Spadavecchia	Ingegnere - Ex Direttore Tronchi autostradali
Nando Novelli	Ingegnere esperto in rilevamenti automatici
Roberto Lanucara	Geometre esperto in pavimentazioni
Pietro Pavesi	Tecnico della sicurezza stradale
Maurizio Mariotti	Imprenditore Stradale
Gianfranco Battiato	Fisico Esperto in analisi stradali
Francesca Buglioni	Ingegnere libero professionista
Giacomo Cuciniello	Ingegnere terotecnologo stradale

