

La proposta presentata dal gruppo ITALIANA COSTRUZIONI – MAEG – MONACO ha nell'ingegno, tutto italiano, e nella voglia di ripartire con slancio le sue caratteristiche intrinseche. Il gruppo è eterogeneo e completo, riunendo due storiche imprese generali, finanziariamente solide, alla seconda carpenteria italiana come fatturati, ma con capacità operative ed opere realizzate seconda a nessuno. Si ricorda infatti, a titolo di esempio, il ponte strallato di Bassora (IRAQ) di oltre 1500m di lunghezza, la passerella n.2 ad arco strallata (UAE) e lo splendido ponte ad arco delle Marmore, realizzato secondo il progetto della MATILDI+PARTNERS.



Footbridge N.2 – UAE



Nuovo ponte delle Marmore

La progettazione è stata affidata ad uno dei massimi esperti italiani di ponti ed in particolare di ponti metallici, operante nel settore dal lontano 1950: lo studio MATILDI+PARTNERS di Bologna. Ad affiancare la MATILDI+PARTNERS, in un vero gioco di squadra, la storica società BONIFICA S.p.A. di Roma, con all'attivo tantissimi progetti importanti tra cui si ricorda la progettazione del Ponte di Messina nel 2003, e la INARPRO s.r.l., specializzata in opere impiantistiche ed energia sostenibile.

La soluzione presentata per il nuovo ponte sul Polcevera, nella sua ricercata essenzialità, è struttura pura e la sua struttura, secondo gli insegnamenti dell'ingegneria italiana "essenziale" del novecento, risulta, così, intrinsecamente anche architettura senza bisogno di altri "artifici" che non siano funzionali al suo corretto esercizio.

Questa proposta ha poi nell'integrazione delle due macro-fasi costruttive uno dei suoi punti di forza. Infatti, la proposta integra, come in una catena di montaggio, la "decostruzione" del viadotto Morandi con la ricostruzione del nuovo viadotto sul Polcevera in un unicum continuo, riducendo al minimo le interferenze con il terreno sottostante, quindi il disagio creato durante le fasi realizzative alla popolazione ed alle attività produttive. Tale sequenza è stata schematicamente rappresentata, in maniera chiara, in un video presentato insieme all'offerta.

Questa metodologia offre inoltre un altro grosso vantaggio rispetto agli altri progetti presentati: consentirebbe di potere dare il via immediato ai lavori, senza quindi dovere attendere il dissequestro delle aree, in quanto la demolizione avverrebbe tramite la decostruzione per pezzi del vecchio viadotto Morandi, andando così a conservare l'integrità dei pezzi stessi che costituiscono prove ai fini dell'indagine in corso. Inoltre, non essendo la demolizione la prima attività pianificata, ma essendo la stessa integrata nella costruzione del nuovo viadotto, non partirebbe immediatamente e quindi offrirebbe maggior sicurezza ai magistrati ed al team di

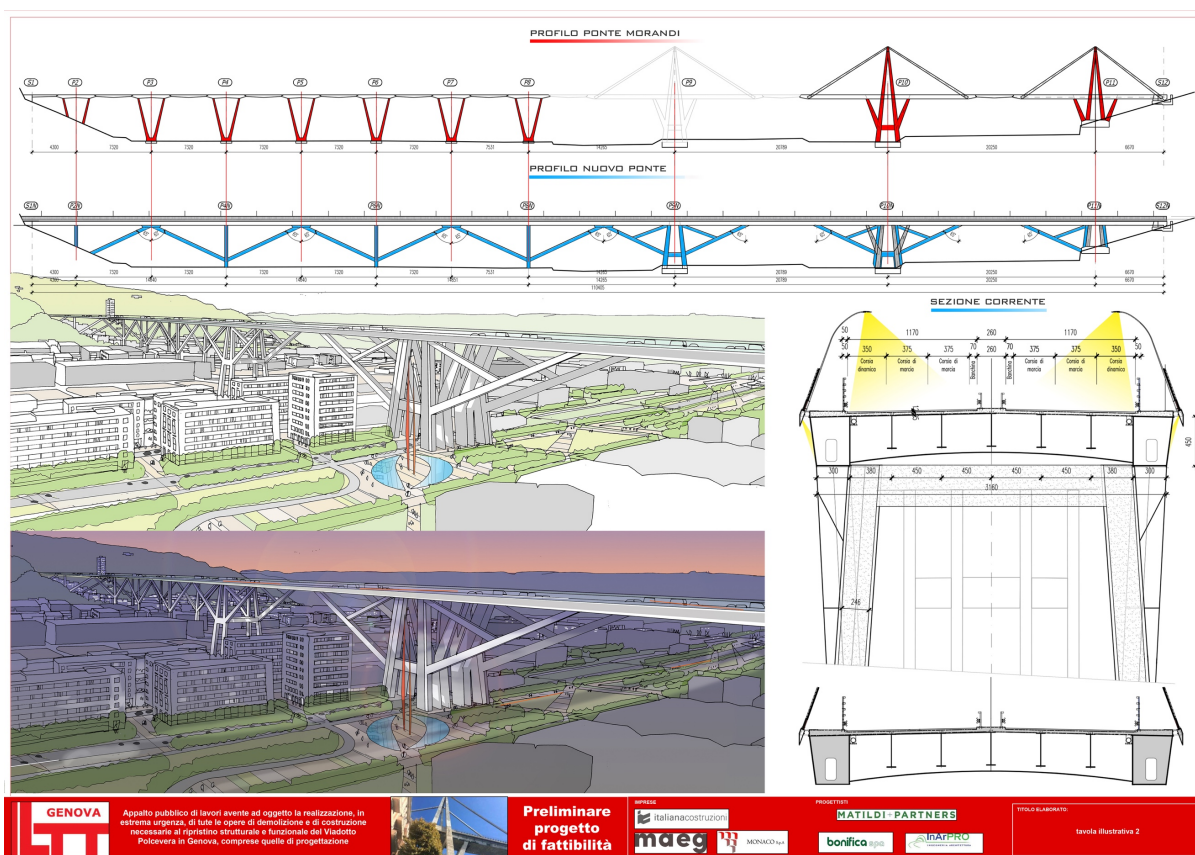
loro tecnici nel procedere con le indagini, senza che questo rallenti la data di riapertura del nuovo viadotto.

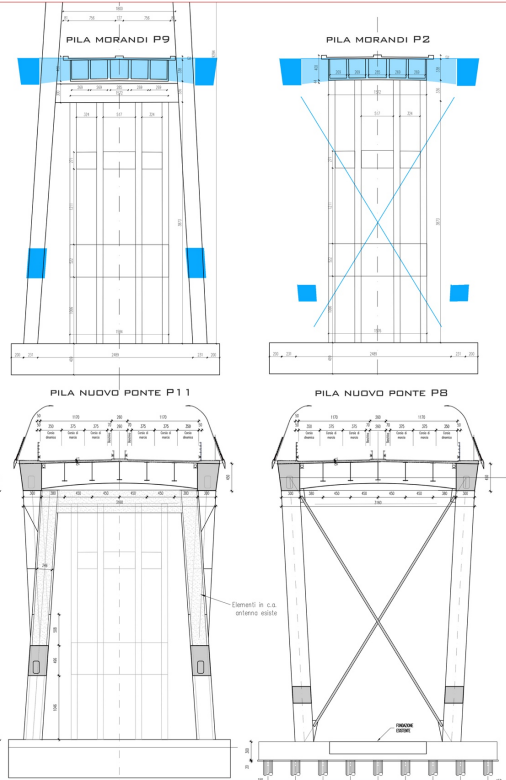
La proposta è essenziale nelle forme e nella struttura, qualità che - unitamente all'integrazione tra decostruzione e ricostruzione - ne consente una veloce esecuzione (tempistiche globali sotto ai 12 mesi) ed allo stesso tempo garantisce semplici e veloci operazioni di manutenzione, allungando quindi la vita utile dell'opera quasi indefinitamente. La sezione d'impalcato è infatti formata da pochi elementi di grande spessore sia per aumentare la velocità di costruzione che per diminuire e semplificare gli oneri di manutenzione durante la vita dell'opera.

Il nuovo viadotto "dialoga" con il vecchio viadotto Morandi, ricalcandone la posizione delle pile a terra, tutte mantenute invariate o raddoppiate, ove possibile, proprio per ridurre al minimo le tempistiche costruttive ed i rischi intrinseci di ritardi associati a dovere fare pile in nuove posizioni. Lo schema statico richiama infine, specchiato attorno all'autostrada, quanto proposto da Morandi, solo che rovesciato ovvero senza antenne né stralli.

Infine una proposta completa, in cui gli aspetti meno "glamorous" ma fondamentali per il rispetto dei tempi, come la cantierizzazione, l'approvvigionamento materiali e soprattutto lo smaltimento dei materiali demoliti, sono già stati pensati a livello esecutivo e pronti ad essere messi in atto dal giorno dopo la firma del contratto.

Un progetto bello nella sua essenzialità, intelligente nella sua ideazione, rispettoso della storia di quell'area, del territorio e dei suoi abitanti, che aspira a rilanciare la valle del Polcevera, oltre che la città di Genova.





GENOVA
 Appalto pubblico di lavori avente ad oggetto la realizzazione, in estrema urgenza, di tutte le opere di demolizione e di costruzione necessarie al ripristino strutturale e funzionale del Viadotto Polcevera in Genova, comprese quelle di progettazione



Preliminare progetto di fattibilità

IMPRESE: Italianacostruzioni, maeg, INAPPRO
 PROGETTISTI: MATILDI-PARTNERS, bonifica

TITOLO LAVORO: Tavola illustrativa 2

