

L'IDEA DI BUCCI SULLA FALSARIGA DELLA DEMOLIZIONE

Un accordo fra più aziende per ricostruire il Morandi

Da oggi la trattativa per capire la disponibilità a mettere insieme le parti migliori dei progetti

Così come è avvenuto per l'ipotesi di demolizione, la strategia per costruire il nuovo ponte sul Polcevera punta sul tentativo di prendere il meglio dalle proposte arrivate e metterle insieme.

L'idea del commissario Marco Bucci si tradurrà nello sforzo di far collaborare più d'una fra le società che si sono proposte. «Questo è il mio modo di lavorare - si limita a dire Bucci - bisogna vedere se sono

tutti d'accordo». Le trattative partiranno oggi e vedranno coinvolti almeno due raggruppamenti, quello costituito da **Salini Impregilo** e **Fincantieri** e quello che come capofila ha **Cimolai**, azienda di Pordenone. Ma altre imprese potranno essere coinvolte. L'idea del commissario è che la nuova società si costituisca attorno al 13-14 dicembre.

SCULLI / PAGINA 2

Impregilo e Cimolai, un'alleanza tra imprese per ricostruire il ponte

La strategia del commissario Bucci è di far collaborare più aziende in gara. Trattative da oggi per trovare un'intesa e sciogliere il nodo del progetto

L'obiettivo è la costituzione di una nuova società prima del 14 dicembre

Si dovrà arrivare anche alla sintesi dei diversi elaborati presentati dai raggruppamenti

Roberto Sculli / GENOVA

La strategia è già stata usata per comporre il team di demolizione e il commissario Marco Bucci intende metterla in pratica anche per la ricostruzione. Il *cherry picking*, come ama definirlo il primo cittadino, ossia il tentativo di prendere il meglio dalle proposte arrivate, si tradurrà nel tentativo di far collaborare più d'una fra le società che si sono

proposte per realizzare il nuovo viadotto sul Polcevera. «Questo è il mio modo di lavoro»



rare - si limite a dire Bucci - ma bisogna vedere se sono tutti d'accordo». Le trattative partiranno già oggi e vedranno coinvolti almeno due raggruppamenti, quello costituito da [Salini Impregilo](#) e Fincantieri e quello che come capofila ha Cimolai, azienda di Pordenone super specializzata in ponti e opere in metallo. L'idea del commissario è arrivare alla costituzione di una nuova società attorno al 13-14 dicembre, che raggruppi tutti ma proprio tutti i partecipanti alle complesse operazioni, le coordini e funzioni da terminale unico per la struttura commissariale.

LA STORIA SI RIPETE

Qualcosa di molto simile è accaduto già nei giorni scorsi, quando la necessità di mettere a fattor comune risorse e competenze, unita alla volontà di far sì che alcune realtà fossero *in ogni caso* della partita, ha dato forma al team di demolizione: la cordata tutta genovese, costituita da Carena, Vernazza ed Ecoeridania ha unito le forze con gli ex concorrenti di Fagioli spa e Omini. L'assegnazione ufficiale dell'incarico non è ancora avvenuta ma è poco più di una formalità: una sintesi delle proposte dei due gruppi è infatti quanto è stato consegnato in Procura per essere valutato dalla magistra-

tura. Lo stesso approccio rischia di presentare qualche difficoltà in più, però, nella più delicata definizione di chi ricostruirà il ponte. Fermo restando che non è escluso che entrino in gioco anche alcuni degli outsider - su tutti Pizzarotti, la cordata italo cinese composta da Salc e CCCC e Rizzani De Eccher - i primi interlocutori saranno [Salini Impregilo](#)-Fincantieri e Cimolai. E se la collaborazione tra la prima società di costruzioni generali italiana [Salini Impregilo](#) e Cimolai non è certo inedita - tra gli esempi più recenti, la costruzione di alcuni stadi per i Mondiali in Qatar - la presenza di Fincantieri, richiesta a gran voce dagli esponenti 5 Stelle del governo, può rivelarsi un ostacolo sulla strada del matrimonio.

SINTESI TRA PROGETTI

Mettere insieme le società significherà anche fondere le idee, e in questo caso, a differenza dei progetti per la demolizione, condensare è più complicato. La proposta [Salini Impregilo](#) Fincantieri, ispirata al disegno di Renzo Piano, è una soluzione tradizionale "a trave", con una fitta sequenza di oltre venti pile in calcestruzzo per sostenere l'impalcato. Una caratteristica che produrrebbe importanti interferenze col territorio (torrente, ferrovia e sotto-

servizi) ed è già stata oggetto di osservazioni, tanto che l'azienda ha assicurato di poter ridurre il numero dei piloni di sostegno con alcuni semplici accorgimenti costruttivi.

I TEMPI PRIMA DI TUTTO

Per contro, Cimolai ha proposto un ventaglio di quattro proposte, tutte interamente in acciaio, di crescente complessità, costo e qualità estetica. Di queste, le tre più ambiziose portano la firma dell'archistar Santiago Calatrava. Da questo punto di vista però è arrivato il nient del commissario: contenere i tempi è considerato vitale e questo ha fatto finire fuori gioco le proposte più elaborate. Lato Cimolai, resterebbero in campo solo la versione base, un ponte a campate di 50 metri dal costo inferiore ai 200 milioni e dai tempi di realizzazione attorno ai 9 mesi (quindi più bassi della proposta [Salini Impregilo](#)-Fincantieri) e il "Cristoforo Colombo", anch'esso un ponte a trave classico, seppure con qualche concessione in più all'estetica. Tuttavia, se i piani di Bucci andassero in porto, servirebbe fare una sintesi. E il nuovo viadotto della A10 sarebbe in qualche maniera differente da tutte le proposte presentate al commissario lo scorso 26 novembre. —



SALINI IMPREGILO

Il disegno di Piano

La soluzione unica proposta dal raggruppamento tra Salini Impregilo e Fincantieri, con la partecipazione di Italferr in qualità di progettista: un ponte a trave classico, ispirato al disegno do-

nato alla città da Renzo Piano. I punti di forza sono i costi, di poco superiori ai 200 milioni, e la semplicità di esecuzione. I progettisti si sono dichiarati disponibili a ridurre il numero di piloni

di sostegno, nella proposta iniziale superiore a venti, per ridurre le interferenze con il territorio. Questa proposta, apertamente sostenuta dalla politica, è stata fin dall'inizio in pole position



CIMOLAI

Un viadotto tutto in acciaio

L'azienda friulana Cimolai ha messo in campo quattro proposte. La più semplice (foto grande) è un ponte a trave, interamente in metallo, dai costi e dai tempi di esecuzione estrema-

mente contenuti. La volontà del commissario di aprire il nuovo viadotto della A10 il prima possibile avrebbe messo fuori gioco le proposte più ambiziose, come il ponte ad arco (foto piccola a de-

stra), quello più spettacolare fra i tre griffati Calatrava. Ancora della partita potrebbe essere il "Cristoforo Colombo" (foto piccola a sinistra), solo poco più complesso rispetto alla versione "base"



Il sindaco commissario Marco Bucci

ANSA