

Il Ponte Morandi può essere ripristinato? Federbeton: soluzione più rapida e sostenibile, i materiali ci sono

Oggi il settore del cemento e del calcestruzzo mette a disposizione materiali in grado di garantire solidità e durabilità inedite, frutto di una avanzata conoscenza dei materiali che si è sviluppata nei decenni anche grazie alla ricerca italiana

Giovedì 11 Ottobre 2018

Il Ponte Morandi può essere salvato e ripristinato?

Il dibattito dovrebbe prendere in considerazione varie soluzioni, non scartando, a priori, la fattibilità del ripristino del Ponte di Riccardo Morandi, con l'obiettivo unico di garantire una infrastruttura sicura alla città di Genova, colpita da una così grande tragedia.

Saranno le indagini a fare luce sulle cause del crollo, ma nel mondo accademico e tra i progettisti – e non solo - c'è consenso sul fatto che la struttura sia stata progettata da uno dei migliori esponenti dell'ingegneria italiana.

La possibilità di ripristinare il Ponte andrebbe considerata attentamente. Le soluzioni e le capacità per un intervento in questo senso ci sono tutte. Oggi il settore del cemento e del calcestruzzo mette a disposizione materiali in grado di garantire solidità e durabilità inedite, frutto di una avanzata conoscenza dei materiali che si è sviluppata nei decenni anche grazie alla ricerca italiana.



Esperienza, ricerca e innovazione hanno consentito di perfezionare il calcestruzzo raggiungendo valori di resistenza tali da renderlo il materiale ideale anche per strutture molto complesse, con esigenze e costi di manutenzione ordinaria e straordinaria assai minori rispetto ad altri materiali.

Se le condizioni della parte ancora esistente del ponte lo consentiranno (e non dimentichiamo che la parte non crollata è ben più grande di quella crollata), la soluzione ottimale, dunque, potrebbe essere il ripristino del ponte.

Certamente demolire quel che resta della struttura per ricostruire un ponte completamente nuovo rappresenta una soluzione con un forte impatto sia economico che ambientale. Mettere in sicurezza e ripristinare la funzionalità del ponte ricostruendo la parte crollata, invece, consentirebbe tempi brevi e anche la riduzione delle macerie, di cui è nota la difficoltà di gestione, dimostrata anche dalle recenti esperienze connesse al terremoto dell'Italia centrale.

Va inoltre considerato l'aspetto culturale. Il "Ponte Morandi" è stato ed è un simbolo non solo di una città, ma del Paese: un'opera che negli anni Sessanta seppe stupire il mondo, mostrando la grande capacità italiana nella progettazione e realizzazione di straordinarie infrastrutture in calcestruzzo, un'icona della Scuola Italiana di Ingegneria.

Sotto il profilo urbanistico, non ci si potrà sottrarre dal problema di "ridisegnare" una porzione della città di Genova. Questione comune anche al tratto iniziale della cosiddetta "Gronda", la nuova infrastruttura, di cui permane la grande necessità ed urgenza, concepita come un segmento fondamentale del sistema infrastrutturale più ampio della regione Liguria.

Sarebbe bene comprendere anche se le procedure in essere non consentano riduzioni/semplificazioni fisiologiche dei tempi. Ad iniziare dal ciclo del progetto delle opere pubbliche. Lo studio di fattibilità tecnico-economica è la fase più importante, avendo il compito di operare le scelte, confrontare, valutare vantaggi e svantaggi delle alternative e delle varianti, sottoporle al dibattito pubblico ed iniziare il processo di approvazione formale. Più questo studio sarà approfondito e capace di considerare tutte le alternative maggiormente si potranno ridurre i tempi della progettazione e dell'esecuzione.

Federbeton, avvertendo la responsabilità del settore produttivo che rappresenta e del suo ruolo nell'economia nazionale e nella società italiana, mette a disposizione le sue competenze e capacità tecniche e economiche, per contribuire fattivamente a questa fase decisiva nel processo di costruzione del ponte che serve.

Prof. Arch. Francesco Karrer, Presidente del Comitato Scientifico di Federbeton

Prof. Ing. Tullia Iori, Università di Roma Tor Vergata

Prof. Ing. Roberto Realfonzo, Università di Salerno