



DUE PROPOSTE Sotto un arco-telaio relativo alla prima proposta dell'impresa Pizzarotti; a sinistra i rendering della seconda soluzione.



Impresa Pizzarotti Due proposte per la ricostruzione del Ponte Morandi

Il Gruppo di Parma è interessato come contraente generale. Ecco i progetti

Il futuro di Genova passerà attraverso la ricostruzione del viadotto Morandi e l'impresa Pizzarotti è tra quelle che hanno risposto all'invito del commissario straordinario Marco Bucci presentando la propria manifestazione di interesse come contraente generale sia per la demolizione che per la

ricostruzione del viadotto crollato in agosto.

Nel progetto di fattibilità preliminare l'impresa Pizzarotti & C. S.p.A. ha illustrato due proposte tecniche per la ricostruzione. La prima prevede il mantenimento del tracciato esistente, con una disposizione delle pile molto simile a quella dell'originario Ponte Morandi. La soluzione prevede un «arco-telaio» in sostituzione delle pile strallate della struttura originaria mentre, per le altre pile, è pro-

posta una soluzione più tradizionale.

La seconda proposta ha la peculiarità di essere stata studiata, per quanto possibile, in variante al tracciato esistente consentendo così il rispetto dei tempi di ricostruzione perché non sarebbe necessario rimuovere il materiale di risulta del viadotto esistente prima di iniziare i lavori. Con questa proposta infatti è possibile portare in parallelo l'impegnativa fase di rimozione delle macerie con l'avvio

I NUMERI

1,16 mld

Il valore di produzione 2017 della Pizzarotti; il patrimonio netto è di 452,6 milioni.

61,50%

È l'incidenza della produzione all'estero.

La Pizzarotti è terza nella classifica di settore dietro a Salini Impregilo e a Astaldi.

delle attività di costruzione. Secondo la Pizzarotti, una volta abbattute le pile strallate 10 e 11 mediante detonazione (un mese e mezzo il tempo stimato), mentre si rimuovono i materiali di risulta si può procedere alla costruzione della nuova opera nella tratta tra il fiume Polcevera e l'innesto lato levante.

Altro elemento caratteristico di questa soluzione studiata dalla Pizzarotti è la sezione trasversale a carreggiate sovrapposte. «Questa configu-

razione - spiega l'impresa - consente di mantenere un ingombro trasversale paragonabile all'esistente e garantisce inoltre la possibilità di introdurre stradelli di servizio per la manutenzione».

Quanto ai tempi e ai costi, per la demolizione e ricostruzione sono stati previsti 12 mesi di lavori con un completamento della costruzione entro fine 2019 e una dimensione economica di circa 200 milioni di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA