

Al Procuratore Regionale della Corte dei Conti di Genova  
liguria.procura@corteconticert.it

e, p.c.

Al Presidente della Regione Liguria  
presidente@regione.liguria.it

Al Commissario Straordinario per la Ricostruzione del  
Viadotto Polcevera  
segreteria@commissario.ricostruzione.genova.it

### **ESPOSTO URGENTE**

Con il presente esposto, i sottoscritti intendono segnalare presunte incongruenze ed anomalie nel processo decisionale e nel procedimento di affidamento relativo ai lavori di demolizione e ricostruzione del viadotto sulla valle del Polcevera (cosiddetto Viadotto Morandi) a Genova, e chiedono di attivare i necessari accertamenti e provvedimenti al fine di evitare eventuali danni erariali conseguenti.

Come noto, il Viadotto Morandi è lungo complessivamente circa 1.120 metri ed è costituito da due parti principali di cui una è la parte strallata, lato levante, lunga circa 600 metri e divisa in tre sezioni sostenute da tre antenne (indicate 9, 10, 11), mentre la parte restante, lato ponente, è lunga circa 520 metri ed è costituita da impalcati con semplice appoggio su pile. La sezione interessata dal crollo del 14 agosto 2018 è la parte strallata sostenuta dall'antenna 9 con le adiacenti travi tampone, per una lunghezza di circa 240 metri. Di contro, la sezione strallata sostenuta dall'antenna 11, sulla quale negli anni novanta è stato eseguito un efficace intervento di rinforzo con l'aggiunta di nuovi stralli esterni, non presenta evidenti criticità, mentre la restante sezione strallata, sostenuta dall'antenna 10, è tuttora in piedi, nonostante lo squilibrio dovuto al crollo della sezione adiacente, e viene costantemente monitorata. Infine, la parte non strallata del viadotto (tra le pile da 1 a 8) è stata risanata in tempi recenti e non sembra presentare criticità.

Quindi, la situazione oggettiva è che circa 1/5 del viadotto è crollato, un altro quinto è sotto controllo mentre i 3/5 dell'opera sono in condizioni apparentemente normali e comunque non diverse da quelle della grande maggioranza delle opere presenti sulla nostra rete stradale. Inoltre, le fondazioni di 4/5 dell'opera appaiono del tutto integre ed in perfetta efficienza.

Ciò premesso si espone quanto segue:

1) La decisione della demolizione integrale dell'opera e della sua totale ricostruzione, in particolare del viadotto lato ponente dalla pila 1 alla pila 8, non appare razionale né sufficientemente motivata in base alle seguenti considerazioni:

- Il viadotto è un bene dello Stato ed è universalmente considerato opera di grande pregio tecnico ed architettonico e di rilevante interesse storico e culturale, anche quale testimonianza delle capacità tecniche e di innovazione dell'Italia del dopoguerra. La sua demolizione integrale costituisce quindi una perdita irreversibile per il patrimonio pubblico
- La demolizione integrale comporta la produzione di un ingente volume di detriti, stimato in

- oltre 250.000 tonnellate, con conseguenti pericoli per la salute pubblica e problemi di inquinamento ambientale, aggravati dalla presenza di amianto e di altri materiali pericolosi.
- La demolizione e ricostruzione nella stessa sede comporta la necessità di demolire preliminarmente gli edifici sottostanti e rende impossibili ulteriori studi ed accertamenti sulle cause del crollo, legando così i tempi dell'intervento alle decisioni autonome dell'Autorità Giudiziaria.
  - La ricostruzione totale del viadotto, non utilizzando più le fondazioni esistenti, comporta la necessità di realizzare nuove fondazioni profonde, di cui alcune nell'alveo del torrente Polcevera, con problemi di inquinamento del sottosuolo e di rischio idrogeologico conseguenti. La cantierizzazione in area urbana e la necessità di trasportarvi mezzi e materiali aggrava poi oltremisura i problemi di traffico e i disagi per la popolazione.
  - I possibili benefici derivanti dalla realizzazione di un nuovo viadotto, sullo stesso tracciato e con una sezione stradale più larga, sono in gran parte vanificati dalla presenza di gallerie ad entrambe le estremità, la cui sezione non è ragionevolmente possibile allargare.
  - Il costo annunciato della nuova opera è di oltre 200 milioni di euro, oltre ai costi di demolizione ed ai costi indiretti connessi alla durata delle operazioni di demolizione e ricostruzione. Il costo della ricostruzione della sola parte crollata e consolidamento dell'esistente è invece stimabile, in base ai costi correnti di mercato, tra i 70 ed i 90 milioni di euro, con un tempo di esecuzione inferiore ai 12 mesi, non legato alla preventiva demolizione.

Queste considerazioni sono particolarmente evidenti per il lato ponente del viadotto, tra le pile 1 e 8, considerando inoltre che:

- Il lato ponente del viadotto è integro, ha una lunghezza di circa 520 metri ed una superficie complessiva di circa 9.360 metri quadrati e, da un punto di vista strutturale, è del tutto indipendente dalla parte strallata, essendo costituito da un impalcato su pile proprie.
- L'opera si inserisce armoniosamente nel paesaggio per il suo slancio e trasparenza e, non presentando elementi "sospesi", non ha il presunto impatto psicologico negativo di cui si è parlato per la parte strallata.
- La struttura è stata oggetto di recenti interventi di risanamento con avanzate tecnologie, si presenta in buono stato di conservazione e non sembra avere alcuna criticità strutturale. Le recentissime prove di carico, effettuate il 12 gennaio 2019 con veicoli radiocomandati, sembrano aver dato risultati ineccepibili.
- La sua demolizione e ricostruzione comporta una nuova interruzione della viabilità sottostante, da poco riaperta al traffico, e il pesante condizionamento delle attività economiche nell'area per tutta la durata dei lavori, con il conseguente aumento dei costi indiretti.
- Il costo di ricostruzione del lato ponente del viadotto, in base alla soluzione adottata ed agli importi per essa annunciati, risulterebbe di circa 60 milioni di euro, da sommarsi al costo della demolizione e tali costi, in mancanza di qualsiasi argomentazione tecnica che ne giustifichi la necessità, difficilmente potrebbero essere addebitati al Concessionario in caso di contenzioso.

Per quanto sopra esposto, a giudizio degli scriventi, la decisione della demolizione e ricostruzione integrale dell'opera, in particolare del lato ponente del viadotto tra le pile 1 e 8, non trova alcuna giustificazione tecnico-economica e comporta un rilevante danno erariale ed una perdita irreversibile per il patrimonio storico-culturale pubblico.

2) La procedura di affidamento della demolizione e ricostruzione integrale del Viadotto Morandi appare del tutto anomala in quanto, come noto, è una procedura di negoziazione privata, senza gara o comunque procedura concorrenziale ad evidenza pubblica, per un affidamento superiore ai 200

milioni di euro, in deroga a tutte le norme in materia di appalti pubblici sia nazionali che europee. In ogni caso, le scelte operate non appaiono razionali né sufficientemente motivate in base alle seguenti argomentazioni:

- Sono state richieste soluzioni ed offerte economiche a diversi soggetti senza che poi, almeno per quanto è stato reso noto, le stesse siano state oggetto di una trasparente valutazione tecnica comparativa e di un'obiettiva analisi costi-benefici.
- Di contro si è deciso arbitrariamente di affidare la ricostruzione integrale dell'opera al soggetto che sembra aver presentato una richiesta economica più elevata e tempi di realizzazione più estesi rispetto ad altri concorrenti, senza darne adeguate giustificazioni, in violazione dei più elementari principi della concorrenza in materia di appalti pubblici.
- Non sembra essere stata presa in considerazione alcuna soluzione differente dalla demolizione e ricostruzione integrale dell'opera sullo stesso tracciato; in particolare, soluzioni comprendenti il recupero e riutilizzo anche parziale dell'esistente, almeno del lato ovest del viadotto e delle sottostrutture, che avrebbero consentito un notevole risparmio sui costi e soprattutto sui tempi di riapertura al traffico, oppure soluzioni che prevedessero lo spostamento del tracciato, per svincolare le operazioni di ricostruzione da quelle di demolizione, soggette alle decisioni dell'Autorità Giudiziaria.
- L'importo a cui si è scelto di affidare l'appalto della sola ricostruzione, da quanto emerso, risulterebbe di 202 milioni di euro, cioè, considerando tre corsie per senso di marcia ed una superficie complessiva dell'opera di circa 33.000 metri quadrati, un prezzo di oltre **6.100 euro per metro quadrato di impalcato**, demolizioni escluse.
- Il prezzo corrente di mercato, per un viadotto stradale di caratteristiche analoghe a quelle della soluzione scelta, con struttura a trave continua con campate ordinarie di circa 50m di luce (tranne due da 100), è stimabile tra i **3.000 e i 3.500 euro per metro quadrato di impalcato**, in funzione del costo delle sottostrutture, dato ampiamente noto e condiviso dagli operatori del settore.
- La compagine a cui si intende affidare l'appalto per la progettazione e l'esecuzione dei lavori di ricostruzione, per quanto noto, comprenderebbe anche soggetti che non avrebbero le necessarie qualificazioni SOA per le categorie oggetto dell'appalto, o che comunque, non avendo esperienza in opere di questo tipo, non potrebbero darvi un apporto significativo.
- Analoghe anomalie rispetto ai prezzi correnti di mercato appaiono riscontrabili nell'affidamento, sempre a trattativa privata, della Direzione Lavori, che peraltro, per quanto è dato sapere, sembra essere stata affidata senza un confronto comparativo.

A giudizio degli scriventi ed in base alle informazioni pubblicamente disponibili, le scelte operate in sede di affidamento appaiono pertanto non sufficientemente motivate, incongrue e potenzialmente lesive degli interessi pubblici. Tali scelte sembrano infatti comportare, rispetto ad altre possibili soluzioni che non sembrano essere state prese in considerazione, un rilevante aggravio di spesa, il cui addebito al Concessionario è tuttora incerto, oltre a cagionare ingenti danni indiretti all'economia locale e nazionale per la presumibile maggior durata dei lavori.

Tutto ciò esposto e considerato il recentissimo avvio delle operazioni di demolizione del lato ponente del viadotto, gli scriventi chiedono alle Autorità competenti che vengano con somma urgenza effettuati i necessari accertamenti ed eventualmente emessi gli opportuni provvedimenti a tutela degli interessi pubblici.

Padova, lì 08.02.2019

Con osservanza

## Firmatari in ordine alfabetico

Antonio	Adao da Fonseca
Laura	Anania
Marcello	Arici
Fabrizio	Averardi
Antonio	Badalà
Gianfranco	Battiato
Gianluca	Belviso
Patrizia	Berardi
Claudio	Borri
Fernando	Branco
Giovanni	Brero
Gabriele	Camomilla
Valentina	Camomilla
Pierpaolo	Cicchiello
Simone	Cola
Fabrizio	Comodini
Michele	Contaldo
Sandro	Conti
Michele	Culatti
Enzo	Di Giacomo
Marino	Donada
Giovanni	Fiordaliso
Francesco	Focacci
Benedetta	Fontana
Giorgio	Frunzio
Michele	Giovannetti
Michele Fabio	Granata
Corrado	Guerini
Igino	Lai
Giuseppe	Luciani
Agostino	Marioni
Maurizio	Mariotti
Giuseppe	Melillo
Aurelio	Misiti
Rossella	Mombelli
Michelina	Monaco
Valeriano	Monaco
Olimpia	Niglio
Nando	Novelli
Enrico	Pietra
Claudio	Pigato
Alberto	Prestininzi
Cesare	Prevedini
Luigi	Rebonato

Nino	Recupero
Silvio	Salvini
Jaime	Santamaria Serrano
Vito	Segantini
Alessandro	Severoni
Enzo	Siviero
Nicola	Spadavecchia
Alessandro	Stocco
Fabio	Tretti
Tomaso	Trombetti
Federico	Zago
Alberto	Zanchettin