

**Emilio Puppo**

Direttore Unità PMC Construction di RINA Consulting S.p.A. - Coordinatore Sicurezza Fase Esecuzione delle Opere di Demolizione e Ricostruzione



Ponte Genova San Giorgio: il coordinamento della sicurezza dalla demolizione del Morandi alla ricostruzione

Il processo di demolizione del viadotto Polcevera (ex “Ponte Morandi”) e di realizzazione del nuovo Ponte Genova San Giorgio costituisce un caso di studio rilevante per l’analisi del coordinamento della sicurezza nei cantieri complessi. La specificità dell’intervento risiede nella compresenza di fattori di rischio eterogenei e dinamici, insistenti su un ambito urbano e infrastrutturale ad alta densità. In tale contesto il coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione ha assunto un ruolo evolutivo, orientato non solo al controllo della conformità, ma alla continua rimodulazione delle condizioni operative.

■ **Una prima criticità** ha riguardato l’incertezza sullo stato delle strutture residue del Ponte Morandi, in una fase in cui il loro assetto statico risultava solo parzialmente definibile. Ciò ha imposto un approccio cautelativo fondato su monitoraggio continuo e verifica progressiva delle ipotesi operative. L’installazione di sensori sulle pile e sull’impalcato residuo ha consentito la rilevazione in tempo reale di eventuali anomalie, mentre prove di carico con mezzi radiocomandati hanno permesso di acquisire dati senza esporre direttamente gli operatori. Il caso mostra come, in presenza di quadri conoscitivi incompleti, il coordinamento della sicurezza debba integrarsi con diagnosi tecnica e verifica sperimentale.

■ **Una seconda dimensione di complessità** è derivata dall’inserimento del cantiere in un contesto territoriale ad altissima densità insediativa e infra-

strutturale. L’area interferiva con alcune viabilità strategiche: la linea ferroviaria Genova-Milano, i nodi autostradali A7 e A10 oltre ad alcune arterie stradali cittadine già fortemente “stressate” dal crollo del Ponte Morandi il quale, di fatto, costituiva una sorta di viabilità “tangenziale” della città di Genova. Si è quindi reso necessario un coordinamento costante con gli Enti gestori, Concessionari e Amministrazioni competenti, con aggiornamento continuo di cronoprogramma, sequenze esecutive e misure di mitigazione. Ne deriva che, nei cantieri infrastrutturali in ambito urbano, la gestione delle interferenze costituisce parte integrante della strategia prevenzionistica.

■ **Ulteriore elemento qualificante** è dato dalla compresenza, in spazi limitati, di attività eterogenee: demolizioni, ricostruzione, indagini tecniche, attività dell’Autorità Giudiziaria che si svolgevano all’interno delle aree di cantiere a seguito dei tragici fatti del 14 agosto 2018, oltre a tutti gli interventi sui sottoservizi necessari alla risoluzione delle interferenze. In tale quadro, la disponibilità delle aree non poteva considerarsi definitiva, ma doveva essere costantemente ridefinita e formalizzata. Il sistema di consegna e riconsegna delle aree in capo agli Appaltatori, supportato da riunioni periodiche e planimetrie condivise, ha trasformato la gestione dello spazio in una misura di prevenzione primaria, riducendo sovrapposizioni improprie e ambiguità nelle responsabilità.

che la variabilità ambientale è componente strutturale del processo di cantiere.

■ **Rilevante è stata infine la gestione della pandemia** da COVID-19, affrontata senza interrompere la continuità del cantiere. La presenza di centinaia di lavoratori durante il lockdown ha imposto un'immediata riorganizzazione del modello di prevenzione, basata su aggiornamento del PSC e dei POS, disponibilità dei DPI, regolazione degli accessi, rimodulazione degli spazi comuni e controlli diffusi. In piena autonomia e anticipando molte prassi che sarebbero poi diventate di

“uso comune” nel contesto nazionale, si è proceduto da subito con l'istituzione di un Comitato Interaziendale e con la tracciabilità quotidiana di squadre, aree di lavoro e dei “*contatti stretti*”, dimostrando come il coordinamento della sicurezza possa assorbire anche rischi esogeni eccezionali di natura sanitaria.

■ A tali aspetti si sono sommati il coordinamento con i cantieri del concessionario autostradale, un accurato controllo documentale degli accessi nel pieno rispetto di un Protocollo di Legalità vigente, la gestione di lavorazioni h24 e l'organizzazione in sicu-

rezza di numerose visite istituzionali delle più alte cariche dello Stato.

■ Nel complesso, l'esperienza del Ponte Genova San Giorgio mostra che, nelle opere ad alta complessità, la sicurezza non può essere ridotta a mera vigilanza, ma deve configurarsi come presidio tecnico-decisionale capace di anticipare i rischi, governare le interferenze e integrare vincoli tecnici, organizzativi e territoriali. Il caso dimostra che anche in contesti eccezionali è possibile coniugare rapidità esecutiva e alti standard di tutela, purché la sicurezza sia assunta come componente strutturale del processo realizzativo.

*Le immagini sono tratte dalla presentazione dell'Autore, intervenuto nel panel dedicato alla sicurezza sul lavoro nell'ambito della 1ª Tappa 2026 di AIAS on the Road, «Leadership industriale in sicurezza sul lavoro e transizione energetica», tenutasi a Genova il 6 marzo 2026.



LE TAPPE E GLI ATTORI DEL PROGETTO



- **14 agosto 2018:** crollo Pila 9 ponte Morandi
- **7 settembre 2018:** viene presentato il primo disegno architettonico del nuovo ponte che è stato realizzato dall'architetto Renzo Piano
- **4 ottobre 2018:** il sindaco di Genova Marco Bucci veniva nominato Commissario straordinario di Governo alla ricostruzione del ponte Morandi di Genova
- **5 dicembre 2018:** affidamento a RINA Consulting S.p.A. dell'incarico di Coordinamento Progettuale, Direzione Lavori, Coordinamento Sicurezza in fase di Esecuzione, Controllo Qualità e Supporto alla Struttura Commissariale nell'ambito delle opere di Demolizione e Ricostruzione
- **15 dicembre 2018:** avvio delle attività di demolizione delle parti restanti del ponte Morandi, affidata a un'associazione temporanea di imprese (ATI) formata dalle ditte Fratelli Omini, Fagioli e IREOS, e dallo studio IPE Progetti
- **18 dicembre 2018:** le società Salini Impregilo (poi rinominata Webuild) e Fincantieri Infrastrutture, riunite nel consorzio PERGENOVA S.C.p.A., si aggiudicavano l'appalto per la progettazione e costruzione del ponte, con l'impegno di completare l'opera entro un anno. Lo sviluppo della progettazione esecutiva veniva allora affidato a Italferr, società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane



In parallelo, alla progettazione e alla costruzione in officina del ponte, procedeva la demolizione delle parti restanti del ponte Morandi:

- **8 febbraio 2019:** è stata tagliata e portata a terra la prima porzione del ponte Morandi, la trave tampona tra le Pile 7 e 8
- **28 giugno 2019:** è stata demolita, con un'esplosione controllata, la parte di levante del ponte Morandi, le Pile 10 e 11
- **31 luglio 2019:** le operazioni di demolizione si sono concluse

