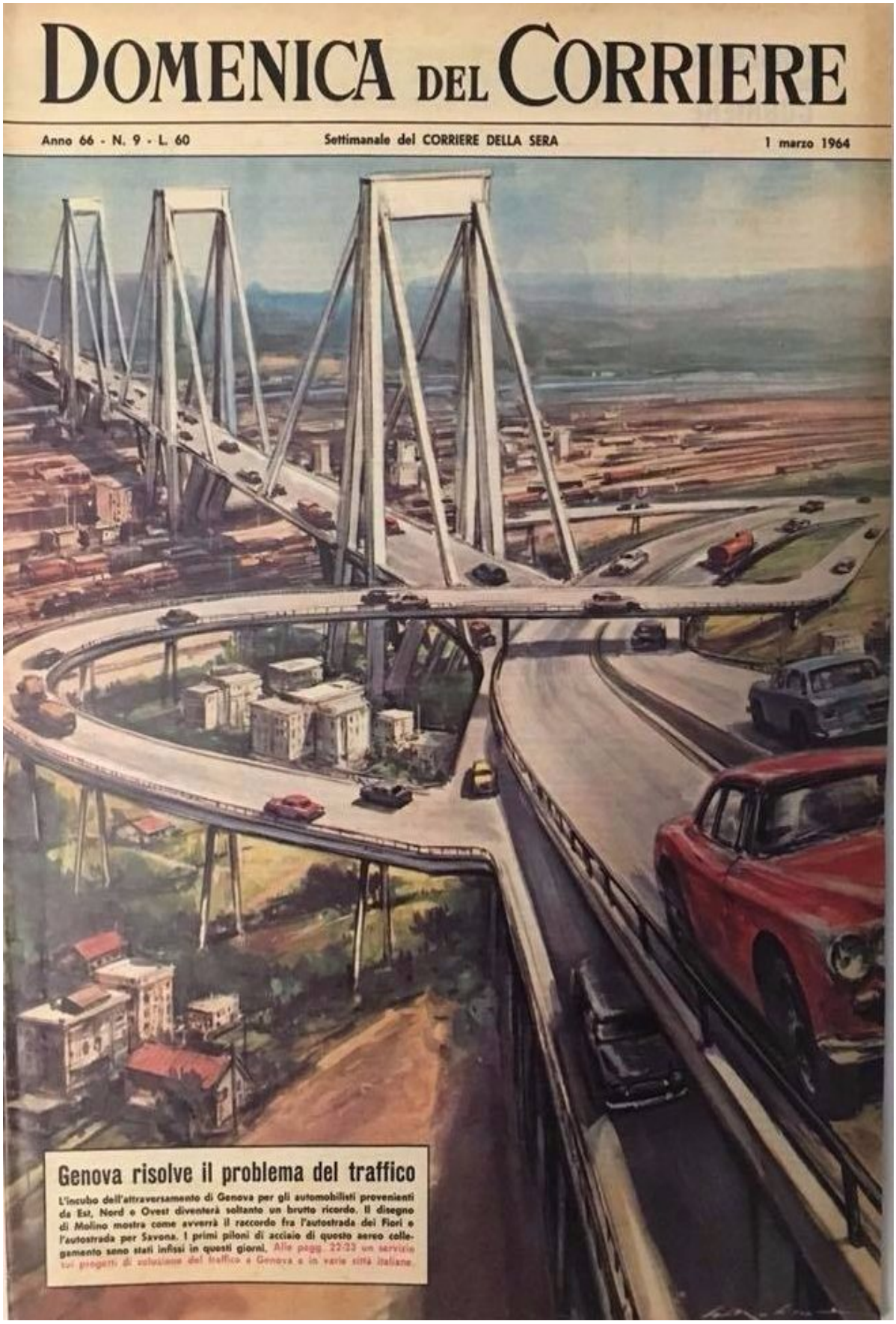
volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Crollato un ponte se ne fa un altro

Autore: Livio Pepino


DOMENICA DEL CORRIERE
Anno 66 - N. 9 - L. 60
Settimanale del CORRIERE DELLA SERA
1 marzo 1964
Genova risolve il problema del traffico
L'incubo dell'attraversamento di Genova per gli automobilisti provenienti da Est, Nord e Ovest diventerà soltanto un brutto ricordo. Il disegno di Molino mostra come avverrà il raccordo fra l'autostrada dei Fiori e l'autostrada per Savona. I primi piloni di acciaio di questo aereo collegamento sono stati infissi in questi giorni. Alle pagg. 22-23 un servizio sui progetti di soluzione del traffico a Genova e in varie città italiane.

Il crollo del ponte Morandi di Genova ha un che di apocalittico. Uno schianto simile a un terremoto, hanno detto i testimoni e hanno scritto in molti. E poi, basta guardare le immagini… Eppure i commenti – dei politici e dei media del giorno di Ferragosto – non hanno colto, al di là delle drammatiche implicazioni umane e familiari (come sempre sottolineate con dovizia di particolari), l'eccezionalità dell'evento e la necessità di un salto di qualità nell'analisi.

A guardare i titoli e a scorrere gli editoriali della stampa scritta e parlata i colpevoli sono chiari: la società Autostrade (concessionaria della tratta e preposta alla manutenzione) e – nientemeno – i "No Gronda" (cioè il movimento contrario alla costruzione di una nuova arteria, destinata a decongestionare il nodo autostradale del capoluogo).

Nulla da dire, evidentemente, sul coinvolgimento di società Autostrade, purché non la si trasformi nel solo (comodo) capro espiatorio, come stanno facendo a gran voce il Governo e la stampa amica (mentre più prudenti si mostrano i grandi giornali *indipendenti*, forse condizionati da alcune imbarazzanti presenze nei consigli di amministrazione delle società proprietarie). La concessionaria doveva occuparsi della manutenzione ordinaria e straordinaria e vigilare sulle condizioni di sicurezza della tratta (con scelte conseguenti fino, se necessario, alla limitazione o addirittura alla sospensione della sua operatività, come deciso da Anas per il ponte di Agrigento progettato dallo stesso Morandi). Non lo ha fatto, o non lo ha fatto con la dovuta perizia e prudenza, nonostante le segnalazioni e le avvisaglie. Dunque, è stata incapace o inadeguata, a prescindere dalle responsabilità penali dei singoli. L'affermazione, a dir poco surreale, dei responsabili della società, reiterata in tutto il pomeriggio del 14 agosto, secondo cui «il ponte non era a rischio» avvalora semplicemente la loro incoscienza e/o incompetenza.

Meno comprensibile la chiamata in causa del movimento "No Gronda", a cui tutti i grandi giornali hanno dedicato titoli e pagine, sottolineando l'imprudenza dell'affermazione di alcuni suoi esponenti sulla solidità del ponte, asseritamente destinato a durare cent'anni. I No Gronda infatti, a prescindere dalla fondatezza o meno dei loro argomenti, non hanno, ovviamente, voluto il ponte, non lo hanno progettato né costruito, non potevano concorrere alla sua manutenzione né agli accertamenti tecnici sulla sua solidità. Di più, come riconosce persino *La Repubblica* in una pagina interna, «se anche quel progetto nel 2012 fosse stato approvato, la Gronda non sarebbe ancora pronta e il ponte Morandi sarebbe crollato lo stesso» e, in ogni caso, la nuova arteria era (ed è) prevista come aggiuntiva e non come sostitutiva del ponte Morandi. Ancora, la previsione della durata centenaria del ponte, oggi da tutti – giustamente – stigmatizzata (*La Repubblica*: «I movimenti cittadini, in questo sempre sostenuti dai 5Stelle e dall'estrema sinistra, ne difendevano la sicurezza. Arrivando a definire "una favoletta" il rischio di un possibile crollo»; *La Stampa*: «"La favoletta dell'imminente crollo del ponte". Il blog di Grillo e le parole che imbarazzano M5Stelle»), è in realtà contenuta nella relazione conclusiva del dibattito pubblico presentata da società Autostrade nel 2009 e non contestata o messa in dubbio né dai

Governi né dai Ministri delle infrastrutture succedutisi negli anni (concordi nel mantener ferme fiducia e concessione alla società Autostrade). Il movimento No Gronda e i 5Stelle l'hanno ripresa, forse superficialmente, ma non ne sono né gli autori né gli sponsor politici. Ma tant'è, meglio non approfondire e dedicarsi, anziché all'analisi, alla polemica contingente.

Eppure i fatti sono di una evidenza rara. Il ponte Morandi è stato per decenni (e fino a tre giorni fa) il prototipo delle grandi opere. Avveniristico, risolutivo, indiscutibile mix di fantasia e di nuove tecnologie accolto da tutti con grida di giubilo («Genova risolve il problema del traffico. L'incubo dell'attraversamento di Genova per gli automobilisti provenienti da Est, Nord e Ovest diventerà soltanto un brutto ricordo» era stata la trionfalistica presentazione della prima pagina della *Domenica del Corriere* del 1 marzo 1964). Orgoglio dell'Italia nel mondo. Simbolo della mancanza di limiti, slancio architettonico capace di superare montagne e città (in termini reali e non solo metaforici). Prodigio del progresso a premio degli audaci, in una retorica degna del *Manifesto del Futurismo* di Marinetti di inizio Novecento. Naturalmente convogliando fiumi di risorse pubbliche. Ma cos'è mai il denaro di fronte al Progresso?!

Se il grande viadotto era tutto questo, il suo crollo repentino e *imprevisto* avrebbe dovuto suscitare almeno degli interrogativi sul modello di cui era espressione e simbolo. Non necessariamente per abbandonarlo ma, almeno, per discuterlo. Invece, nulla di tutto questo, salvo poche eccezioni (essenzialmente Paolo Berdini su *Il Manifesto* e Marco Travaglio su *Il Fatto Quotidiano*). Le altre grandi penne del giornalismo si sono divise tra chi ha ignorato il problema e chi ha posto qualche domanda evitando peraltro accuratamente di prendere posizione sulle risposte.

Punta di diamante del primo gruppo è Antonio Polito («Il Paese che diffida del progresso», *Corriere della Sera*), paladino dell'"avanti tutta!" con nuove grandi opere: «L'Italia è un Paese costruito negli anni Sessanta, abbandonato dagli anni Novanta, che ha cominciato a venir giù da dieci anni. E la ragione è che abbiamo smesso di credere nel progresso. Tutto ci sembra più importante: l'ambiente, l'austerità, i comitati dei cittadini, la Corte dei conti, la lotta agli sperperi e alla corruzione. C'è sempre una buona ragione per non fare nulla. […] Mentre invece un Paese moderno aggiusta ciò che si rompe mentre costruisce ciò che non si romperà per i prossimi cinquant'anni. La straziante tragedia di Genova è figlia di una paralisi del progresso». Manca solo l'invettiva contro gli abitanti delle città di Paralisi e di Podagra! Tra i compagni di strada di Polito non poteva mancare, sulle colonne di *Libero*, l'imperturbabile Vittorio Feltri: «Non è un fatto eccezionale che un ponte crolli. In tutto il mondo si registrano spesso disastri simili a quello accaduto a Genova. […] Il viadotto che all'improvviso si è schiantato uccidendo molte povere persone fu costruito mezzo secolo fa in cemento armato. Era robusto ma non eterno. Certi materiali col tempo si logorano e cedono. È fatale che a un dato momento smettano di resistere: il mio professore di fisica diceva a noi studenti che ciò che sta in alto, prima o poi, casca in basso. La chiamano forza di gravità, e non è un mistero che agisca sempre». Dunque –

verrebbe da dire mutuando il forbito linguaggio dell'autore – funerali e pedalare, senza rompere i coglioni gufando su progresso e grandi opere. Nonostante tutto, un piccolo dubbio sfiora, sul finire dell'articolo, persino Feltri. Il crollo di un viadotto può essere traumatico. Ma niente paura, il nostro si riprende immediatamente: «Ha ragione l'ex ministro Lunardi, grande ingegnere, quando dice che bisogna andare sotto terra con le gallerie e non in cielo». Bando ai dubbi: il futuro è scavare un tunnel sotto Genova e magari, poi, sotto lo stretto di Messina…

Tra gli apparentemente riflessivi si collocano, su *La Stampa*, Alberto Mingardi («Le strade servono per trasportare cose e persone. Nell'eterna querelle sulle infrastrutture in Italia, rischiamo sempre di dimenticarlo: le cosiddette "grandi opere" sono considerate un formidabile strumento per creare lavoro o, al contrario, un'immancabile "mangiatoia". Che esse servano o meno, che vadano o meno incontro a una domanda di mobilità, è un dettaglio di scarso rilievo»: *Il futuro che sembra impossibile*) e, su *La Repubblica*, Sergio Rizzo («A maggior ragione dopo la tragedia di Genova, sarebbe il caso che chi ha responsabilità di guidare il Paese accantonasse i bisticci stucchevoli e pretestuosi di queste settimane sulle infrastrutture»: *Il paese malato ha bisogno di sicurezza*). Affermazioni un po' ovvie e banali, ma certamente condivisibili. Poi, appagato, Mingardi si ferma, senza neppure abbozzare un elenco delle grandi opere utili o dei criteri per individuarle, salvo evocare l'«affiancamento al ponte Morandi di un altro viadotto, all'interno della cosiddetta "Gronda di Ponente"» e auspicare «che i lavori della gronda possano finalmente avere inizio, come preventivato, entro fine anno».

Rizzo, invece, continua con un'analisi serrata: «L'ingegner Ricardo Morandi, il padre del ponte venuto giù ieri, è stato considerato a lungo il mago italiano delle grandi strutture in cemento armato, mentre la sua opera veniva eletta a orgoglio dell'ingegneria italiana. Ma quando fu costruita, più di cinquant'anni fa, non si poteva nemmeno lontanamente immaginare a quali sollecitazioni sarebbe stato sottoposto: il livello di traffico raggiunto in quella specie di tratto autostradale, che attraversa la città ligure snodandosi improbabilmente fra le case e i palazzi, sarebbe stato assolutamente insostenibile in qualunque metropoli del mondo. Figuriamoci a Genova, uno degli agglomerati urbani più congestionati del Paese, più congestionati d'Europa. Che un'autostrada passi lì in mezzo oggi è semplicemente una follia. […] Né, cosa forse ancora più importante, negli anni Sessanta esistevano esperienze consolidate della durata di vita in piena efficienza di simili strutture. Non c'erano stime in alcun modo attendibili sulla scadenza del calcestruzzo precompresso per il semplice fatto che quella tecnica veniva utilizzata da pochissimo tempo». Qui, peraltro, anche Rizzo si ferma, salvo indicare l'assoluta necessità di «avviare un piano nazionale di verifica a tappeto dello stato dei viadotti e della sicurezza delle nostre strade e autostrade».

Certo! Ma intanto? Sappiamo tutti che, nell'attuale situazione di crisi, gli investimenti in grandi opere e quelli per un progetto di reale messa in sicurezza del territorio sono alternativi: per l'insuperabile ragione che mancano le risorse, tanto che Mario Deaglio – sempre su *La Stampa* («La lunga ombra del degrado») – nel sottolineare la priorità di un (imprecisato) «piano di emergenza per le attrezzature pubbliche del Paese» si spinge a dire che non ci sono risorse per altro e che, addirittura, «al primo posto degli investimenti non può più esserci (come se ci fosse mai stata, *ndr*) la redistribuzione dei redditi». Ma sul punto Rizzo tace, e con lui la gran parte dei commentatori. Anche se – come scrive Paolo Berdini su *Il manifesto* («Città e territorio. Da 7,3 a 2,2 euro a km la spesa per la manutenzione»): «Il tragico crollo di Genova può essere uno spartiacque per avviare il Paese sull'unica prospettiva di crescita, quella della messa in sicurezza e della manutenzione specialistica che apra al settore produttivo italiano la prospettiva di un salto culturale e tecnologico. Spiace che di fronte a questo scenario ci siano importanti forze imprenditoriali che hanno preso a pretesto questa immane tragedia per portare acqua alla realizzazione di grandi opere».

Di più, se è vero quanto scrive Rizzo (e con lui l'Istituto di tecnologia delle costruzioni del Cnr secondo la cui analisi, riportata dall'Ansa, «la vita utile associata alle opere in calcestruzzo armato realizzate con le tecnologie disponibili nel secondo dopoguerra [anni '50 e '60] è di 50 anni e, in moltissimi casi, i costi prevedibili per la manutenzione straordinaria che sarebbe necessaria superano quelli associabili alla demolizione e ricostruzione»), le domande si accavallano ineludibili: ha senso spendere enormi somme di denaro per opere destinate a usurarsi fino alla inutilizzabilità nell'arco di alcuni decenni? Ha senso costruire strade, ponti o gallerie senza poterne (o volerne) prevedere i carichi e le possibilità di utilizzo reale di lì a vent'anni? Ha senso "sperimentare" in opere suscettibili di produrre danni incalcolabili (o non è meglio riservare la "sperimentazione" a lavori di altra natura e impatto)? Non sarebbe meglio evitare di seguire acriticamente il mercato e di adottare politiche tese a limitare le quantità e il peso delle merci trasportate e a ridefinire il rapporto tra traffico su strada e su rotaia in considerazione delle strutture esistenti e – anziché con grandi e irrealistiche opere ferroviarie – con politiche di pedaggi e incentivi sui trasporti (come fa, a costo zero e con ottimi risultati, la vicina Svizzera)? Domande semplici – e per nulla ideologiche – di cui non si trova traccia nelle cronache e nei commenti di questi giorni.

Le voci fuori del coro – come si è detto – si contano sulle dita di una mano. Ecco, per tutte, quella di Marco Travaglio («Sotto i ponti», *il Fatto Quotidiano*): « Ora, come dopo ogni terremoto o alluvione di media entità e di enorme tragicità, rieccoci a far la conta dei morti e dei danni, mentre le "autorità" giocano allo scaricabarile. E i palazzinari e i macroeconomisti si fregano le mani per gli affari e gli effetti sul PIL della ricostruzione. Se il "governo del cambiamento" vuole cambiare qualcosa, deve partire proprio di qui. Cioè da zero. Con scelte di drastica discontinuità col passato: rivedere le concessioni ai privati che lucrano sui continui aumenti delle tariffe in cambio di manutenzioni finte o deficitarie; e annullare le grandi opere inutili, dal TAV Torino-Lione in giù, per dirottare le enormi risorse

(anche ridiscutendone la destinazione con l'UE) su piccole e medie opere di manutenzione, prevenzione e ammodernamento delle infrastrutture esistenti. Proprio questo un "governo del cambiamento" deve fare: buttare a mare la pseudocultura dello "sviluppo" gigantista e della "crescita" faraonica; e invertire la scala dei valori e delle priorità».

Intorno, sottovalutazione diffusa. In attesa del prossimo crollo, della prossima frana o della prossima alluvione.