

*Attualità / Events***Il crollo del ponte sul Polcevera a Genova: un mito infranto?***The Collapse of Polcevera Bridge in Genoa: A Shattered Myth?**Enzo Siviéro*

Non può essere vero, il ponte sul Polcevera è crollato. Com'è possibile? D'un tratto mi sovengono i crolli di ponti celebri nel passato. Il 14 agosto 2018 ero appena tornato da Québec City in Canada, dove ho potuto ammirare il poderoso ponte che replica l'ancora più famoso Firth of Forth in Scozia, passato alla storia anche perché, crollato per ben due volte durante la sua costruzione ai primi del Novecento, è ancora lì: un vanto non solo per la città ma soprattutto per l'ingegneria di tutti i tempi. Ancor oggi rappresenta un record mondiale. Ma poi la mente va al ponte di Mostar, alle Torri Gemelle... Forse il ponte sul Polcevera è stato sabotato? No, non è possibile, anche se molti lo pensano e più di qualche indizio porta in quella direzione.

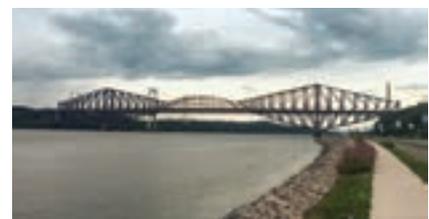
Ma si deve andare oltre e soprattutto non demonizzare Riccardo Morandi, distruggendone la fama universale ancor prima di aver individuato cause e responsabilità. Tuttavia i tempi della magistratura, si sa, non sono veloci. Tanto più in un frangente come questo, dove la complessità del tema esige approfondimenti eccezionali per raggiungere una verità di cui al momento si vede poca chiarezza. Immediatamente il pensiero va ai genovesi, alla loro città martoriata da un danno non solo economico! Bisogna fare in fretta, passare al più presto alla ricostruzione del collegamento interrotto, "suture" la ferita inferta, costi quel che costi. Solo il fattore tempo dovrà avere la priorità assoluta.

E proprio sul 'fare presto' ho ritenuto da subito di impegnarmi fino in fondo, convinto come sono, e non da solo, dell'assurda decisione di demolire 1000 metri di viadotto. Perché, dati alla mano, non rafforzarlo ottimamente portandone la vita residua a 100-150 anni? In fondo il ben più impegnativo ponte sul Wadi al-Kuf in Libia, altra straordinaria opera di Morandi molto simile a quella di Genova, meno di vent'anni fa è stato brillantemente restaurato da una nota impresa italiana con il supporto di ottimi progettisti sempre italiani.

E invece arriva un archistar che, forte della sua fama, tempestivamente, "dona"

un nuovo progetto, dando per scontato che si debba demolire tutto, in primis le case sottostanti e un intero quartiere. A ben vedere il progetto consiste in una passerella pedonale trasformata in un semplice viadotto, che rispetto all'eccellenza del ponte ideato da Morandi – che tutto il mondo ha riconosciuto e tuttora riconosce come un capolavoro dell'ingegneria e dell'architettura mondiale – non può che sfigurare. Una decisione a dire poco improvida, prontamente sposata dalla politica: con indubbio imbarazzo del mondo professionale al quale ogni spazio per la discussione è precluso. Si fa credere a tutti che il Polcevera è "marcio", quindi va cancellato. Morandi avrebbe sbagliato il progetto: ma non è possibile giudicare con il metro di oggi un progetto concepito oltre mezzo secolo fa, replicato più volte, in Libia, Venezuela, Colombia e ancora in Italia. In tutto il mondo si guarda all'Italia sbigottiti, perché si demolisce senza alcuna valutazione preventiva tecnicamente documentata un 'monumento' che appartiene alla storia dell'ingegneria e dell'architettura mondiale: un'opera che per il MIBACT sarebbe stata meritevole di vincolo, come per il ponte sul Basento di Sergio Musmeci.

Ancora una volta, assistiamo sgomenti alla dolorosa rappresentazione di un'Italia che si 'involge' da un passato glorioso ad un presente che di certo non ci fa onore. E quel che più stupisce è la sordità dei soggetti decisi ad ogni evidenza tecnica. Persino il sistema mediatico ha steso un muro impenetrabile. Il messaggio di un possibile recupero non passa. A nulla vale il forte richiamo alla necessità di una valutazione comparativa tra diverse soluzioni, come peraltro previsto dalla legge. Non c'è dibattito né discussione. A nulla valgono gli appelli di eminenti personalità della cultura. Antonino Saggio si mobilita per primo; INARCH lancia un appello nazionale; Gabriele Camomilla segue a ruota sul piano tecnico; Federbeton si mobilita inascoltata; Francesco Karrer, Tullia Iori e Roberto Realfonzo scrivono ai giornali; l'Associazione Italiana Cemento Armato e Precompresso prende una posizione



*Il crollo del ponte sul Polcevera; Il ponte ricostruito di Québec City (foto dell'A.); Progetto di ricostruzione del ponte Morandi (E. Siviéro, A. Stocco et al.).*

ineccepibile. Nulla accade: in questi mesi (quasi) tutti sordi. Neppure il richiamo di Vittorio Sgarbi prima e di Vittorio Feltri poi fanno breccia. Non resta che sperare in una residua respicenza in tempo utile perché la saggezza possa finalmente prevalere nell'interesse della collettività. Per questo nel silenzio assordante di tanti, troppi soggetti, io stesso ho ritenuto di inviare già a fine settembre, al mondo della politica e alla magistratura, anche contabile prefigurando un possibile danno erariale, una lettera aperta rimasta ahimè totalmente priva di riscontro. Ma noi non ci siamo limitati agli appelli e abbiamo voluto consegnare un contributo concreto, forse velleitario, ma assolutamente doveroso per chi ha a cuore il nostro Paese. Passando dunque all'azione, bisognava far vedere che la ricostruzione "colta", non banale bensì coerente con l'eredità di Morandi, del



Il progetto di ricostruzione del ponte Morandi (E. Siviero, A. Stocco et al.).

solo tratto crollato si può e si deve fare, salvando il ponte residuo e in tempi realmente contenuti: un anno o poco più. Si mette subito al lavoro con generosa disponibilità, un gruppo di professionisti veneti ingegneri e architetti, da me ispirati, coordinati dall'arch. Alessandro Stocco. In un paio di settimane viene prodotta un'idea progettuale avanzata e molto interessante che subito viene accolta molto positivamente dai pochi interessati a comprendere.

La proposta parte dal presupposto che Genova ha indubbiamente bisogno di ripristinare al più presto il collegamento reciso, riducendo al minimo i disagi. Procedere alla demolizione delle parti residue non appare quindi una scelta saggia. Si può invece procedere con un intervento volto a preservare l'esistente con un progetto di salvaguardia e consolidamento delle componenti non crollate, per ridare ad esse una vita residua di almeno altri cento anni.

Per la mia esperienza di una vita, accademica e professionale, ritengo che ciò sia tecnicamente possibile, in piena sicurezza e funzionalità, previa un'ideale campagna di indagini molto approfondite al fine di predisporre un progetto di assoluto livello. Si potrebbe in tal modo conservare un'opera che, pur monca, è ritenuta un capolavoro di ingegneria e di architettura. Ma ancor più importante è il fatto che così procedendo, si eviterebbe una demolizione devastante anche dei numerosi edifici sottostanti, con evidenti vantaggi per gli abitanti che potrebbero rientrare nelle proprie case in tempi rapidi.

Il progetto della parte da ricostruire cerca di coniugare nel migliore dei modi il nuovo con l'esistente. Per questo, fermo restando l'utilizzo dell'acciaio anche per ovvi motivi di velocità di esecuzione, sarebbe opportuno, a mio avviso, pensare ad un ponte più innovativo come quello estradossato, meno usato, ma forse più idoneo a richiamare in chiave attuale l'idea di Morandi che già prefigurava, anche se non in modo esplicito, questa tipologia. Basta riferirsi ad alcune opere del grande progettista svizzero Christian Menn, veri e propri esempi di altissima qualità progettuale.

Il nuovo tratto darebbe continuità alla piattaforma stradale esistente e fornirebbe una corsia di emergenza provvista di piazzole di sosta adeguate. Le torri che sorreggono l'impalcato sono previste in acciaio, mentre per il nuovo impalcato si utilizzerà una struttura mista acciaio e calcestruzzo. La realizzazione del tratto crollato potrà avvenire utilizzando i tratti di viadotto esistenti, utilizzandoli come sito di cantiere. I cittadini dovrebbero essere coinvolti per i metodi con cui operare, in considerazione dei tempi, sia per il futuro delle aree sottostanti il viadotto, in considerazione del valore urbanistico e paesaggistico dell'opera. Sarebbe opportuno coinvolgere gli abitanti anche per aspetti come la visibilità dell'opera, il colore, l'illuminazione.

Contemporaneamente, cerchiamo con iniziative pubbliche di far conoscere una verità negata, accuratamente nascosta per motivi incomprensibili: a Roma, prima con INARCH nella sede della Associazione Nazionale Costruttori Edili, 1 ottobre 2018, poi alla "Casa dell'Architettura" il 31 ottobre con l'Ordine degli Architetti; a Milano il 15 novembre con "Italia Madre", a Genova il 23 novembre proprio in prossimità del Ponte. e poi a Rovigo il 5 dicembre, e ancora a Genova il 17 dicembre. Purtroppo si dà il via alla demolizione senza attendere il via della Procura e del Pubblico Ministero. Si annunciano cinque mesi solo per la demolizione, e poi si vedrà: difficile pensare che in un anno avremo il nuovo ponte. Intanto il ponte "monco" sembra guardarci sbigottito: un gigante ferito che non merita di essere abbattuto come un cavallo azzoppato.

Nel frattempo, alcuni imprenditori sposano l'idea del restauro e la propongono al Commissario, con piena convinzione, ma in totale controtendenza. Di fronte al succedersi delle notizie di stampa, i progetti presentati per la ricostruzione sembrano molto accattivanti: fra le tante, emergono quattro proposte, tutte in acciaio, ma restano i quesiti sui costi e sui tempi. Torna quindi di attualità la proposta iniziale di non demolire. Tanto più che il Procuratore della Repubblica segnala che i "monconi" sono oggetto di prova nella causa legale e quindi

prima di demolire bisogna attendere, in quanto anche i diritti della difesa vanno rispettati. Assieme all'ing. Camomilla, torniamo a scrivere una lettera aperta ai commissari e ai vari soggetti istituzionali. Ma il 17 dicembre 2018, la Procura di Genova autorizza alla demolizione graduale del moncone ovest, con l'obbligo di conservare i pezzi smontati per consentire la prosecuzione delle indagini.

Anche di fronte alla decisione di demolire e ricostruire su progetto di Renzo Piano, presa dal Commissario, il Sindaco Bucci, restano molti dubbi sulla strada ormai intrapresa. Risulta difficile infatti capire perché non ripristinare l'esistente con una spesa di 100 milioni e sicuramente in meno di un anno, invece di spenderne 300 con una tempistica non definita né definibile per ovvie questioni giudiziarie. La domanda è aggravata dalla considerazione che non è stato effettuato alcun confronto palese tra tutte le proposte pervenute per motivare la scelta, e che si è utilizzata una procedura di negoziazione privata per centinaia di milioni senza alcuna trasparenza in barba ad ogni regola di oculata gestione del denaro pubblico. La scelta della demolizione-ricostruzione condanna 600 metri di viadotto (dalla pila 1 alla pila 8) che godono di ottima salute e comunque ben più sicuro di migliaia di viadotti in Italia, con evidente danno erariale per decine di milioni: e porterà un danno ambientale con elevati rischi di sicurezza, con lo smaltimento di 250000 tonnellate di macerie e i relativi costi aggravati dalla presenza dell'amianto. Ma soprattutto ci si chiede perché a distanza di mesi dalla tragedia non si è ancora pervenuti a determinare la causa del crollo, operazione che avrebbe dovuto precedere qualsiasi altra scelta e che priva la comunità scientifica di dati fondamentali per la comprensione di un fenomeno tanto importante nello studio del patrimonio costruito.

Confido in un ripensamento complessivo delle decisioni finali, anche all'insegna di una tradizione di cui l'Italia può e deve riferirsi in questa immane tragedia. Non va dimenticato infatti che tutto il mondo ci guarda e che grande è la responsabilità che in questo frangente il nostro Paese sta assumendo.