Associazione BLOOMSBURY Editore

WOLF

OSCOM-ONLUS Osservatorio di Comunicazione

QUINDICINALE ON LINE
DIRETTORE FRANCO BLEZZA
Anno XVII Numero 17 CULTURE WOLF

autorizzazione 5003 del Tribunale di Napoli – ISSN 1874-8175 del 2002
DIRETTORE RESPONSABILE CLEMENTINA GILY
1-15 settembre 2018

Il crollo del Ponte Morandi. Tragedia annunciata?

di **Anna Savarese** *Architetto di Legambiente Campania*

L'immagine agghiacciante del camion posto sul limite della carreggiata non crollata del ponte di Polcevera ed il racconto dell'autista che, frenando appena in tempo, ha visto volare come da un surreale malefico trampolino le auto che lo avevano sorpassato hanno indelebilmente segnato le nostre vacanze agostane. Il tutto aggravato, via via, dai dati sulle vittime, arrivate a ben 43, sui feriti, sugli sfollati, su Genova ripiegata nel dolore e nella rabbia per i tanti ritardi e le variegate omissioni da parte di tanti responsabili che la Magistratura sta attentamente individuando, ovviamente nel contradditorio con i soggetti indagati.

Tra i tanti messi sotto accusa è stato lo stesso Riccardo Morandi, l'ingegnere che ha progettato e realizzato il ponte, tanto che è scoppiata la paura di veder crollare altri ponti da lui ideati.

Eppure egli potrebbe essere esso stesso una ulteriore vittima, vista la scarsa attenzione che la politica e l'opinione pubblica italiana hanno nei confronti dell'architettura contemporanea. Se a crollare fosse stato un ponte di epoche passate si sarebbe subito gridato allo scandalo per l'incuria con cui si era lasciato il manufatto; il caso di Polcevera ha invece indotto molti commentatori a esprimere giudizi *tranchant* su uno delle figure più autorevoli dell'ingegneria italiana che, coevo di altri grandi come Pier Luigi Nervi, Sergio Musmeci, Silvano Zorzi, si è distinto per l'uso del cemento precompresso, sulla linea ingegneristica tracciata da Gustavo Colonnetti. Tutti i grandi ponti realizzati dal Morandi, dal ponte sulla laguna di Maracaibo, in Venezuela, a quello sul torrente di Polcevera, al viadotto Carpineto 1 in Basilicata, al ponte ad arco di Catanzaro, per citarne solo alcuni, sono stati oggetto di studio che hanno sottolineato l'ingegno italiano nella realizzazione delle grandi strutture e in particolare dei ponti e viadotti.

Ma basta l'ingegno progettuale e la sapienza costruttiva a garantire l'eccellenza? Possiamo attribuire al Morandi, o anche all'uso del cemento precompresso, le responsabilità del crollo del Ponte di Genova? Dobbiamo considerare che il cemento armato di per sé è soggetto a fenomeni di usura e può presentare problemi connessi a fessurazioni del calcestruzzo, a ossidazione dell'acciaio, creando scompensi nella resistenza a trazione e compressione. Anche per segnalazioni dello stesso Morandi sugli effetti degli agenti atmosferici sulla struttura, dagli anni '80 del secolo scorso sono stati effettuati interventi di consolidamento sul ponte di Polcevera e nel 1993 interventi rigenerativi delle armature e delle guaine in calcestruzzo precompresso, anche con l'installazione di nuovi cavi esterni aggiunti a quelli esistenti. E dopo il grave incidente si è appreso che ulteriori interventi da appaltare per un importo di 20 milioni di euro erano già programmati. Perché tanti ritardi? La manutenzione dovrebbe essere una costante ordinaria, facendo prevalere le ragioni della sicurezza su quelle della burocrazia e del palleggiamento delle competenze. È questo che ci insegna la dolorosa esperienza di Genova che, ovviamente in larghissimo subordine

QUINDICINALE ON LINE
autorizzazione 5003 del Tribunale di Napoli – ISSN 1874-8175 del 2002
DIRETTORE FRANCO BLEZZA
DIRETTORE RESPONSABILE CLEMENTINA GILY
Anno XVII Numero 17 CULTURE WOLF 1-15 settembre 2018

ai danni arrecati alle vite umane e agli enormi disagi dei sopravvissuti, ha anche distrutto un'opera della sapienza ingegneristica e costruttiva, patrimonio culturale della nazione.
Ad evitare altri disastri che potrebbero interessare altri ponti e viadotti occorre subito attivare un piano serio di monitoraggio e di costante manutenzione delle decine di migliaia di tali opere esistenti in Italia, con un piano strategico che individui le priorità e le migliori modalità di intervento. Ciò, ponendo attenzione soprattutto alla conservazione dei ponti realizzati nel '900, progettati per soddisfare esigenze infrastrutturali eccezionali (grandissime altezze, estese "luci", elevati e frequenti carichi, diversificate situazioni atmosferiche, ecc.). Perché maggiore è la complessità dell'opera, maggiore devono essere il monitoraggio e la manutenzione costante, destinando agli interventi una parte adeguata dei pur esosi introiti tariffari che quasi sempre sono previsti per la loro percorrenza.
Non possiamo pensare di veder sbriciolare o peggio collassare, come drammaticamente è avvenuto per il ponte di Polcevera, tanti episodi di architettura e ingegneria italiana, prodottesi in una stagione di grande fermento, competenza ed inventiva che ha fatto scuola nel mondo.
È la qualità dell'opera che mette a rischio la sicurezza dei cittadini o la gestione dell'opera stessa che pure risulta in genere redditizia per chi la detiene?
Optando sicuramente per la seconda affermazione, il tema così posto si allarga a tutto il costruito, con attenzione a quello in cemento armato prodottosi a partire dalla ricostruzione del dopoguerra, essendo il cemento armato un materiale che ha una durata di vita di molto inferiore alla muratura.
Occorre perciò pensare, anche con riguardo alla tanto auspicata ripresa economica, a un grande piano di manutenzione del costruito, dotando finalmente ciascuna struttura o edificio del suo "fascicolo del fabbricato" che ne registri la vita (materiali e tecniche costruttive, interventi avuti, ecc.) e lo stato (dissesti, fessurazioni, infiltrazioni, cedimenti, ecc.) in cui versa, indicando gli interventi manutentivi necessari, in tempi adeguati e con responsabilità chiare.
Una riflessione a parte, con riferimento alla ricostruzione del ponte di Genova, merita la necessità di inquadrare il nuovo ponte nel contesto di un piano strategico di mobilità sostenibile nel contesto dell'area metropolitana di Genova, con l'obiettivo di alleggerire il traffico veicolare, a vantaggio del trasporto su ferro e del trasporto pubblico, separando il trasporto merci da quello urbano.
Ci si augura che al dibattito sulle responsabilità, sui progettisti e sui soggetti gestori della ricostruzione, si aggiunga con determinazione e attenzione quello sulle più opportune scelte di mobilità. Perché non solo la nuova struttura del ponte, ma anche la sua funzione devono essere definite dal governo centrale, regionale e locale, insieme ai progettisti e d'intesa sia con i cittadini, ai quali occorre garantire servizi efficienti ed accessibili di trasporto pubblico, sia con le imprese, per le quali occorre, liberando le vie cittadine, creare un sistema efficiente di uscita dal porto delle merci via treno, che oggi risulta non competitivo per tempi e costi con il trasporto con autotreno.
Infine, la drammatica esperienza di Genova deve promuovere nel mondo accademico e in quello politico una seria riflessione sulla tutela del patrimonio di arte, architettura e ingegneria contemporaneo. Il quadro normativo non garantisce la possibilità di apporre vincoli, se non relazionali (relativi al ruolo dell'opera nel contesto) prima dei 70 anni (o prima dei 50 anni in caso di autore non più vivente) dalla realizzazione. Tale situazione favorisce l'abbattimento o la manomissione (interventi di cambio di destinazione d'uso, ampliamenti ed altro) di opere di architettura contemporanea, acuendo il gap esistente tra l'architettura del passato e il

QUINDICINALE ON LINE
DIRETTORE FRANCO BLEZZA
autorizzazione 5003 del Tribunale di Napoli – ISSN 1874-8175 del 2002
DIRETTORE RESPONSABILE CLEMENTINA GILY
Anno XVII Numero 17 CULTURE WOLF 1-15 settembre 2018

consolidarsi, con la tutela della stratificazione degli episodi contemporanei, dei nuovi linguaggi e delle nuove tecniche da loro espressi. Azzerare con crolli, demolizioni, modifiche un periodo storico di grandi invenzioni e sperimentazioni non solo denota la scarsa lungimiranza delle classi dirigenti, ma soprattutto costituisce un errore culturale che grava non solo sull'attuale, ma soprattutto sulle future generazioni.