

Il crollo del viadotto autostradale Valpolcevera in Genova e le criticità delle proposte di demolizione e ricostruzione adottate

Genova, Dicembre 2018

1. Le gravi conseguenze del crollo

La situazione che si è venuta a creare con il crollo del viadotto autostradale sul torrente Polcevera ("Ponte Morandi"), avvenuto il 14 agosto 2018, è particolarmente grave: questo percorso convogliava infatti tutti i flussi di traffico, leggero e pesante, a breve e lunga percorrenza tra Est e Ovest, collegando le autostrade Genova-Ventimiglia e Genova-Gravellona Toce con le autostrade Genova-Milano e Genova Livorno; il porto di Voltri con il sistema portuale storico genovese; il centro città con l'aeroporto e con i quartieri di Ponente (che hanno una popolazione di oltre 100.000 abitanti); più in generale, il Ponente con il Levante della Liguria.

In seguito al crollo i flussi Est-Ovest sono ora affidati (senza considerare la deviazione forzata del collegamento autostradale via A26-A7 fin quasi ad Alessandria) alla sola viabilità urbana. Essa è organizzata unicamente sull'asse storico litoraneo, con il doppio ponte sul Polcevera: uno a sei corsie che ai lati s'immette nella viabilità ordinaria di quartiere; l'altro costituito dalla strada di scorrimento veloce (Guido Rossa che, tra l'abitato di Sampierdarena ed il porto, collega il casello di Genova-Aeroporto a quello di Genova-Ovest con innesti verso il porto, la sopraelevata e la viabilità ordinaria. Progettata un ventennio fa, questa strada è entrata in esercizio da circa due anni ma non è ancora del tutto completata. Pur non essendo stata prevista per supplire a questa situazione emergenziale, su di essa si è immediatamente riversata la gran parte del traffico che prima utilizzava il viadotto autostradale, determinando situazioni di gravissima congestione della viabilità urbana nel punto di innesto occidentale. Dal completamento dello svincolo tra strada di scorrimento e casello autostradale dell'aeroporto, avvenuto nei primi giorni di dicembre 2018, ci si aspettano (e in parte sono già rilevabili) miglioramenti dei tempi di attraversamento, e degli impatti ambientale sul quartiere. E' stata inoltre aperta al traffico urbano una strada (denominata "via della Superba"), prima utilizzata esclusivamente per il traffico merci interno all'area portuale, che facilita l'accesso all'aeroporto.

Si tratta comunque di misure che non eliminano la gravità del problema dell'attraversamento Est_Ovest, dati i tempi necessariamente lunghi per il ripristino del collegamento autostradale.

Resta inoltre critica la situazione per quanto riguarda i collegamenti urbani in Valpolcevera: le percorrenze sulle quattro strade di attraversamento longitudinale (per ogni lato della valle un percorso storico urbano a due sensi di modesta capacità ed un percorso veloce a senso unico) non sono ancora del tutto ripristinate e non si sa fino a che punto potranno esserlo in futuro, poiché tutte queste strade scorrono sotto i monconi del viadotto autostradale.

La situazione determinatasi in conseguenza del crollo, considerata nei suoi diversi aspetti:

¹ www.societadeiterritorialisti.it

- ha messo a nudo una situazione di estrema vulnerabilità della quale vi era chiara consapevolezza ma alla quale non si è saputo negli anni porre rimedio: il funzionamento dell'intero nodo di Genova era affidato, nel suo punto più critico, *ad un unico percorso*, sicché più volte in passato un incidente sul viadotto o su uno dei suoi accessi aveva provocato reazioni a catena, determinando il blocco del traffico, sia autostradale sia urbano, in tutta l'area metropolitana centrale;
- ha fatto esplodere la situazione già critica di un sistema infrastrutturale di rilevanza nazionale (in quanto funzionale al nostro principale porto e ad una delle principali aree turistiche del Paese) che da anni si trovava oltre i limiti dell'efficienza poiché caricato dai flussi di merci e persone moltiplicatisi rispetto a quanto ipotizzato in sede di progetto;
- ha colpito una porzione della città particolarmente svantaggiata: la bassa Valpolcevera, che da area industriale strategica per il Paese è divenuta zona di attività commerciali a scala metropolitana senza che ciò si traducesse in operazioni di riqualificazione urbana, anzi aggravandone il senso di isolamento.

Le conseguenze del crollo non sono apprezzabili soltanto nell'immediato, ma senza dubbio e riguarderanno diversi aspetti dell'economia della città e della vita degli abitanti:

- peggioreranno le già precarie condizioni di attraversamento Est-Ovest della città (e della Regione), con ricadute anche sulle condizioni di accesso ai porti e di movimentazione di merci e persone, con il rischio che riprendano *fenomeni di delocalizzazione* negativi per l'economia ligure e pericolosi per quella del Paese, in quanto le alternative cui potrebbero orientarsi gli operatori spesso *non riguardano* altri porti italiani;
- vi potranno essere *riduzioni dei flussi turistici*, che negli ultimi anni avevano segnato una certa ripresa e contribuito a sostenere un'economia regionale fortemente ridimensionata da una crisi strisciante del sistema produttivo;
- verranno ostacolate le *mobilità intraregionale ed intraurbana* di una città metropolitana e di una regione le quali già soffrono per ragioni strutturali e storiche di una frammentazione territoriale che incide sulle condizioni della vivibilità urbana e sul funzionamento del sistema urbano;
- soffriranno soprattutto il Ponente genovese e la Valpolcevera: il primo che rappresenta, pur tra ombre e incertezze, la maggior prospettiva di rinnovamento dell'industria genovese e ligure; la seconda, che rischia la deriva rispetto ad una città sempre più scollegata.

Questo quadro complesso di criticità richiede che la questione della demolizione/ricostruzione del viadotto sia trattata misurando le scelte specifiche rispetto agli effetti prevedibili su tutto il quadro delineato (comprendendovi i problemi del porto, del terzo valico ferroviario, del sistema autostradale, della Val Polcevera) e non, come si è fatto fino ad ora, restringendo le valutazioni in termini emergenziali alla sola ipotesi demolizione/ricostruzione.

Nel testo che segue ci soffermiamo soprattutto su due questioni, di particolare rilevanza nell'ottica territorialista:

- a) le problematiche legate alla ricostruzione del ponte;
- b) la possibilità di promuovere un diverso sviluppo per la Valpolcevera.

2. Modalità e principi della ricostruzione: le mancate valutazioni delle alternative.

A fronte della situazione di crisi determinatasi riteniamo che la questione della ricostruzione del collegamento autostradale debba essere affrontata secondo tre principi:

1) Massima economicità dell'intervento. Non si tratta di spendere il meno possibile, ma di praticare l'obiettivo di un risparmio ragionevole e documentabile di risorse, affinché queste (che sono ingenti) possano essere distribuite a coprire le diverse criticità, sia quelle determinatesi a seguito dell'evento che quelle pregresse. In questo senso andrebbero (andavano?) valutate comparativamente tra loro *le diverse alternative alla ricostruzione*: in particolare *l'alternativa della demolizione di quel che resta del Ponte Morandi (la maggior parte del manufatto originario) andava comparata con soluzioni orientate al recupero in sicurezza di almeno una parte dell'esistente*. Ottenere risparmi sul fronte delle demolizioni/ricostruzioni è un modo per garantire una maggiore economicità dell'intervento (oltre che minori impatti, in particolare sociali, sulla sottostante Valpolcevera) e una *radicale riduzione dei tempi di ricostruzione*, come testimoniano molti interventi tecnici esperti che si sono prodotti in queste settimane e che sono, fra gli altri, contenuti *ne/l'Instant book dell'INARCH (Per Genova: restaurare e integrare il viadotto Morandi? TIMFA edizioni, 2018)*. Si segnala, in questa direzione, anche la Lettera aperta inviata al Commissario Succi il 22 ottobre 2018 dal prof. Antonino Saggio, promotore di un'ampia petizione (*Viadotto Morandi: No alla demolizione precipitosa, Sì alla valutazione Costi-benefici*), dove si stima "che i tempi e i costi tra reintegration e demolizione con nuove edificazioni sono sicuramente tra 1a 3 a 1a 4". Si tratterebbe di risparmi che potrebbero essere utilizzati nella riqualificazione territoriale della Valpolcevera.

2) Connessione dell'intervento di "riparazione" con il resto del sistema infrastrutturale. Il ponte collegava l'A10 (Genova-Ventimiglia) con l'A7 (Genova-Milano) tramite uno svincolo che ha raggi di curvatura molto ridotti; sia la galleria terminale dell'A10 sia quella dell'A7 hanno sezioni ridotte; nessuna porzione del nodo soddisfa gli attuali standard autostradali. Pertanto risulta fondamentale concepire l'opera, fin dalle sue fasi progettuali, anche in un'ottica di integrazione rispetto a tali connessioni (sbocco dell'autostrada nel tessuto urbano a Genova Ovest - nodo San Benigno - e a Genova Aeroporto, nonché l'innesto tra viadotto e Autostrada A7).

3) Connessione dell'intervento rispetto al territorio. La Valpolcevera è stata nel corso degli ultimi 150 anni gravata da una serie impressionante di servitù di tipo infrastrutturale, industriale e insediativo: una condizione eccezionale in città ma anche in confronto con altri contesti urbani. La straordinaria struttura territoriale - un ampio corridoio verde strutturato sui percorsi storici e organizzato per sistemi agricoli di villa, punteggiato da una notevole quantità di manufatti di valore testimoniale - è stata prima stravolta dal processo di industrializzazione e urbanizzazione che l'ha investita e poi repentinamente relegata in un ruolo periferico. La ricostruzione va pensata in relazione ad un più ampio progetto di riqualificazione del territorio della Valle. Concentrarsi sul solo progetto del ponte e "sotto-ponte" è limitativo e porterebbe ad escludere nuovamente gli abitanti da scelte che avrebbero ampie ripercussioni sulle loro vite rinunciando così ad una possibilità di progetto territoriale più organico e potenzialmente strategico per lo sviluppo dell'area metropolitana.

3. Le criticità delle azioni istituzionali intraprese

Rispetto a questo contesto, le azioni fin qui intraprese evidenziano, secondo la nostra opinione, alcuni elementi di criticità a livello di metodo. Le modalità di decisione, facendo capo alla figura del Commissario, stanno comportando una catena di scelte verticistiche, poco condivise (se non a posteriori) con i portatori di interessi coinvolti e con la popolazione. L'accentramento delle decisioni, giustificato "per Decreto" con l'esigenza di procedere rapidamente alla ricostruzione e corroborato da poteri straordinari, ha determinato un orientamento da subito sottratto ad ogni discussione pubblica. L'ipotesi di intervento è incardinata su due punti-chiave assunti aprioristicamente: 1) quanto rimane del viadotto Morandi deve essere integralmente demolito; 2) la scelta delle ditte chiamate ad intervenire avviene al di fuori di ogni procedura di gara, il che implica, tra le altre cose, che il confronto tra alternative sia (stato) considerato secondario, se non superfluo (così come i criteri di scelta), dal momento che a decidere sarà, per decreto, una persona sola sulla base di imprecisati (o auto-attribuiti) criteri.

Così si è operata la scelta di procedere con la radicale e totale demolizione del Ponte Morandi, anziché approfondire, attraverso un confronto scientifico, questa modalità di intervento con altri scenari che pure sarebbero stati perseguibili (o dei quali non è stata dimostrata l'impraticabilità). La parte interessata dal crollo riguarda un tratto inferiore ai 300 metri, su un totale di circa 1.200 metri dell'intero viadotto che attraversa la Valle. La parte rimasta intatta ad Ovest (oltre 500 metri) è costituita da un sistema in calcestruzzo armato di impostazione piuttosto tradizionale, che non sembra soggetta (in assenza di verifiche tecniche di senso contrario) a particolari condizioni di criticità statica. Nella parte ad Est sono invece rimaste due delle originarie tre "pile", su una delle quali si era proceduto nel corso degli anni '90, per la messa in sicurezza, ad un totale rifacimento degli stralli (portati all'esterno e quindi di facile manutenibilità). Per l'intero viadotto non sono stati nei mesi scorsi eseguiti rilievi e misurazioni, se non con sensori a distanza. Costituendo quanto rimasto elemento di prova a fini giudiziari, sarebbe utile comprendere le condizioni statiche delle varie parti del manufatto, che è composto da "sistemi statici" diversi. L'attuale mancanza di dati non può da sola giustificare la direzione che si è inteso imprimere agli eventi, ossia di procedere alla rimozione integrale del manufatto che a giorni dovrebbe iniziare e che è stata fatta fin dall'inizio. E ciò anche in assenza di pregnanti motivazioni circa i fattori che avrebbero impedito la possibilità di compiere una approfondita campagna di rilievi direttamente sul manufatto.

Di fatto, prima il Decreto ministeriale, e da lì in poi i vari Decreti che il Commissario ha cominciato ad emanare in attuazione dello stesso, presuppongono tutti che *tale integrale demolizione costituisca un fatto ineluttabile*. La stessa manifestazione di interesse promossa verso imprese di primaria rilevanza nel settore delle costruzioni è stata condizionata da questo pregiudizio di fondo. Scorporando, di fatto, l'intervento in una fase di demolizione e una di ricostruzione, si sono precostituite le condizioni affinché le offerte presentate si suddividessero in due gruppi: da un lato le imprese che si sarebbero occupate della sola demolizione (relativamente poche, dati gli alti livelli di specializzazione richiesti) e dall'altro quelle che avrebbero affrontato la sola successiva ricostruzione. Infatti, pur non impendendo il bando di presentare un'offerta anche per l'intero ciclo demolizione-ricostruzione, i "concorrenti" interessati alla ricostruzione, non avendo elementi certi cui affidarsi, hanno preferito nella stragrande maggior parte dei casi a presentare progetti-programmi relativi soltanto a tale seconda fase, pensando ad un viadotto che coprisse l'intera luce (dando per scontata quindi la demolizione integrale). Stando a quanto ad oggi pubblicamente noto, solo un paio di progetti ha contemplato la conservazione almeno

parziale del viadotto Morandi, ma si tratta di progetti "scartati". Le altre imprese che si sono presentate con progetti di sola demolizione, hanno previsto di operare in uno scenario di integrale abbattimento dell'intero manufatto. Per il meccanismo creatosi, che non ha previsto una campagna di rilievi scientifici su quanto era rimasto del ponte, si sono così a priori escluse tutte le valutazioni tra scenari alternativi tra cui quelli che contemplassero una conservazione almeno parziale dell'esistente.

Da quanto hanno scritto e documentato gli esperti citati, *un ciclo di demolizione integrale e successiva integrale ricostruzione impegnerà molto più tempo e più risorse* (oltre a produrre maggiori impatti), ma ormai il meccanismo si è avviato e sembra difficile fermarlo.

Va rilevato peraltro come il sistema decisionale posto in essere dal Decreto sia finalizzato ad agire con la massima rapidità e procedere speditamente con l'apertura dei cantieri, sacrificando le garanzie normalmente poste per rendere pubblico il processo di scelta. Cosa si farà, come lo si farà e con quali tempi è demandato alla scelta di pochi soggetti, i quali non sono tenuti, per Decreto, a rendere pubblici i loro metodi di scelta se non a posteriori. Così, ad oggi, riguardo il cantiere di demolizione non si conoscono alcuni elementi fondamentali:

- perché si intendono adottare alcune specifiche metodologie e quali sono stati i criteri per cui sono state scelte quelle tecniche (e quelle imprese): sembra anzi che le opzioni tecniche siano quelle proposte dalle imprese stesse, rinunciando l'Ente pubblico ad ogni forma di indirizzo a riguardo);
- quali misure verranno adottate per limitare gli impatti ambientali sicuramente conseguenti all'intervento;
- qual è l'ammontare del volume di detriti che si verranno a produrre e dove verranno conferiti,
- come sarà organizzata la logistica di cantiere, e in particolare quella i trasporti dei mezzi pesanti in una situazione viaria già altamente problematica.

Il tutto configura un approccio all'azione amministrativa in contrasto con quanto elaborato da anni in sede scientifica internazionale riguardo le metodologie da applicare per quanto attiene la scelta in ambito pubblico. La pur importante necessità di operare in condizioni di emergenza non può da sola giustificare il ricorso a metodi che non prevedano, in particolare, il ricorso al confronto ponderato tra alternative, metodi fra l'altro ampiamente consolidati e che, se applicati al caso in questione, non avrebbero comportato alcun aggravio di tempi, ma assicurato maggiore trasparenza delle scelte.

4. Prospettive progettuali per la Valpolcevera

La Valpolcevera è stata per oltre un secolo una delle principali aree industriali del Paese; dal punto di vista logistico, è da sempre la porta d'accesso terrestre a Genova; storicamente rappresenta lo spazio di interrelazione tra città e campagna, di intermediazione tra la costa densamente urbanizzata e l'entroterra montano rurale; è tuttora un paesaggio "rururbano", fortemente caratterizzato dalla presenza di infrastrutture, reperti di archeologia industriale, complessi residenziali del secolo scorso ma prevalentemente verde, che porta ancora testimonianze notevoli di almeno cinque secoli (dal XIV al XIX) durante i quali si stabilirono gli insediamenti rurali e vi si depositarono i segni della cultura della villa suburbanogenovese.

La crisi della Valpolcevera moderna inizia con la fine dell'industria pesante (acciaio, chimica, petrolchimica) di Stato negli anni 1970, e non si è mai del tutto risolta: la valle sembra aver perso

identità eppure è tutt'altro che un luogo privo di risorse. Il tragico evento del crollo del Ponte Morandi può essere occasione per guardare oltre l'immediato problema della necessaria riqualificazione dei quartieri posti sotto il ponte e pensare a un nuovo futuro della valle, facendo leva sulle potenzialità ancora presenti.

Dopo la chiusura dei grandi complessi industriali inquinanti (raffinerie di San Quirico, acciaierie di Campi) la valle ha ritrovato vivibilità; vi si sono insediate nuove attività ad alto valore aggiunto e di tipo innovativo (in particolare, si trova in Valpolcevera la sede dell'ITI, l'Istituto Italiano di Tecnologia); i versanti a bassa densità, sono diventati oggetto di attenzione come alternativa residenziale agli agglomerati densi di fondovalle. Infine, negli ultimi anni sono emerse iniziative di ripresa delle colture agricole che cominciano a immettere sul mercato produzioni d'eccellenza e a stimolare forme di aggregazione tra produttori. Insomma la Valpolcevera sembra configurarsi come uno spazio ideale per un nuovo rapporto tra città e campagna e per lo sviluppo di un'agricoltura di prossimità. Se questo processo prendesse campo acquisirebbe credibilità anche l'ipotesi di valorizzazione di un patrimonio architettonico rilevante ma attualmente assai trascurato: la valle conserva complessi monastici di antica origine, un vasto e differenziato campionario di residenze di villa costruite dalla fine del Medioevo all'età moderna, interessanti testimonianze di ogni epoca della sua rilevanza come principale via terrestre d'accesso al porto di Genova.

La necessità di intervenire nella porzione di valle interessata dal ponte Morandi non dovrebbe essere vista come una contingenza da risolvere con un progetto di sistemazione delle sole aree sottostanti il ponte, ma interpretata come un'occasione per ripensare il futuro della valle e un punto di partenza per sperimentare nuove logiche insediative. Queste, peraltro, dovrebbero essere inquadrare in un sistema complessivo dove considerare congiuntamente le questioni concernenti il sistema infrastrutturale e le pesanti servitù che ne derivano. Infatti in un futuro prossimo dovranno essere risolte le questioni relative al Terzo Valico ferroviario (e alla sua connessione col sistema ferroviario esistente), alla "gronda" autostradale, ai grandi parchi ferroviari, alle aree industriali dismesse. Si prospettano insomma nel medio periodo importanti interventi che, se pensati in una logica strettamente settoriale e frammentata, potrebbero condurre ulteriori aggravii ambientali ed insediativi nella Valle. Mai come in queste circostanze, il caso genovese assumerà i connotati di un laboratorio di livello nazionale (e forse non solo) dove verificare quale "modello di sviluppo" verrà adottato e quali ne potrebbero essere gli esiti. Una visione territorialista, fondata sull'integrazione (e non sulle specializzazioni) e sulla partecipazione e il coinvolgimento delle parti attive (e non sui modelli decisionali top-down) pensiamo debba entrare nel dibattito. Anzi debba promuovere un dibattito e debba misurare le sue potenzialità con approcci più tradizionali e solo apparentemente più risolutivi.

La ricostruzione va progettata e programmata rimettendo al centro il territorio della Valle, senza trascurare la collina e le terre alte di antico insediamento, per fondare nuove condizioni dell'abitare e per arrivare infine a riqualificare il fondovalle, sul quale occorre giungere ad un disegno complessivo ed organico (e non procedere come accaduto negli ultimi anni per interventi puntuali disarticolati tra loro). Un'organicità che dovrebbe fondarsi altresì sulle connessioni di trama minuta delle infrastrutture con gli abitati e sullo studio attento dell'inserimento degli stessi elementi infrastrutturali nel paesaggio della Valle. Questa può essere l'occasione per ripensare l'intera Valle come un modello di rigenerazione urbana fondato su nuove economie e su nuove forme di abitare. Concentrarsi sul progetto del solo ponte e "sotto-ponte", sarebbe limitativo e escluderebbe nuovamente la Valle dalla possibilità di decidere del proprio futuro.