

Demolire subito e ricostruire un ponte all'avanguardia con larghezza, preveggenza e rispetto del paesaggio

Partiamo dalla situazione emergenziale in cui versa Genova e diciamo subito che quanto resta del ponte va immediatamente rimosso sia per l'incolumità dei cittadini (rischio di crolli ed aumento degli incidenti legati alla caotica circolazione stradale, cui in parte contribuisce anche la mancata eliminazione del vecchio ponte), sia per ridare alla Città le linee ferroviarie e le tre strade lungo la Val Polcevera, fra le quali un'arteria fondamentale quale era via Walter Fillak, sia per evitare il degrado di un intero quartiere e consentire la ripresa delle attività commerciali e artigianali, che dalla possibilità di circolazione in quella zona fortemente dipendono.

Questa operazione si può fare in tempi brevissimi, senza attendere ulteriormente – a danno dei Genovesi - decreti legge dall'incerto e mutevole contenuto o la fine del balletto politico sul nome del Commissario alla ricostruzione: il Sindaco di Genova può avvalersi dei suoi poteri di Ufficiale di governo, adottando un'ordinanza "contigibile e urgente" in tal senso. Non è infatti dubitabile che ne sussistano tutti i presupposti di legge (urgenza a provvedere per prevenire ed eliminare gravi pericoli che minacciano l'incolumità pubblica e per scongiurare l'incombenza del degrado urbano) e tutti i motivi che devono supportare il contenuto precettivo di questo atto.

Per fare ciò non occorre, quindi, aspettare le annunciate disposizioni speciali per Genova: le norme per provvedere a tali indilazionabili incombenze esistono già. Cessate, quindi, le esigenze della Giustizia, un minuto dopo si potrebbe por mano alla demolizione e alla rimozione di quanto residua del Ponte Morandi. Il futuro Commissario straordinario preposto alla demolizione e ricostruzione del ponte non potrà che essere grato al Sindaco del lavoro già svolto.

Venendo alla questione del "nuovo ponte".

Preliminarmente occorre esprimere un fermo dissenso alla realizzazione di un ponte provvisorio – con o senza l'utilizzo di parti consolidate del ponte parzialmente crollato – per diversi ordini di motivi. In primo luogo in Italia le soluzioni provvisorie tendono a divenire definitive. In secondo luogo i tempi di realizzazione non sarebbero comunque brevissimi (si è parlato da parte di tecnici di tempi non inferiori all'anno e prossimi ai due) e il ponte sarebbe destinato a veicolare solo una parte del traffico che attraversava il Morandi. In terzo luogo, dovendo il ponte provvisorio raccordarsi agli svincoli e ai tunnel esistenti, necessariamente

insisterebbe, in tutto o in parte, sullo stesso tracciato che dovrebbe essere poi utilizzato dal ponte definitivo. Conseguentemente non si potrebbe prescindere dalla sua rimozione prima di iniziare la costruzione del ponte definitivo, con l'effetto disastroso che fra uno o più anni si verificherebbe nuovamente un'interruzione del traffico autostradale per tempi lunghissimi e difficilmente prevedibili.

Quanto alle caratteristiche che dovrebbe avere il nuovo ponte, non compete a Italia Nostra dare indicazioni sulle modalità e sulle tecniche costruttive che dovrebbe utilizzare il progettista, salvo dire che il nuovo ponte, probabilmente in acciaio, dovrà essere realizzato adottando le più moderne tecnologie e con i massimi standard di sicurezza, di affidabilità, di manutenibilità e di vita nel tempo.

Compete, invece, a Italia Nostra chiedere che il nuovo ponte abbia caratteristiche tali da divenire un fattore evocativo e distintivo della Città, un elemento dell'iconografia urbana, quale era stato il Ponte Morandi, che con poche lunghe campate superava tutto il fondovalle del Polcevera. Ciò non significa che il nuovo ponte ne debba riprodurre le fattezze. Significa, invece, che, come il Ponte Morandi era espressione di soluzioni tecniche ed estetiche in allora ritenute di particolare pregio, anche il nuovo ponte dovrà essere un'opera d'arte ingegneristica e architettonica all'avanguardia rispetto agli attuali standard, attingendo anche, se del caso, alle numerose recentissime esperienze di analoghe realizzazioni in altri paesi (ad esempio nel Nord Europa e nel Giappone).

E compete anche a Italia Nostra enunciare criteri e requisiti che la nuova opera deve possedere per potersi inserire nel paesaggio urbano, per non compromettere l'ambiente, per migliorare la qualità della vita dei cittadini utenti e residenti.

Sotto questi profili si afferma che il nuovo ponte debba consentire un diverso assetto urbanistico della zona e che, quindi, non venga a costituire un vincolo insuperabile: l'area sottostante al ponte deve essere – al massimo possibile - priva di ostacoli (piloni, tiranti, ecc.) in modo da consentire, ad esempio, la realizzazione di un parco urbano (eventualmente alla memoria delle vittime) e miglioramenti della viabilità.

Per l'ampiezza delle campate e la posizione dei piloni si dovrà assolutamente tenere conto del rischio idrogeologico non solo attuale, ma anche futuro, considerando che i mutamenti climatici in corso inducono a prevedere l'elevata probabilità di eventi di intensità via via crescente, rispetto ai quali i sostegni del ponte non dovranno rappresentare in alcun modo un fattore di aggravamento.

Il nuovo ponte, inoltre, non deve costituire - né fisicamente, né visivamente - una barriera fra l'alta e la bassa Val Polcevera. Per l'inserimento del ponte nel paesaggio urbano ci si dovrà avvalere di adeguate competenze e degli studi - del tipo di quelli già sviluppati ad esempio in Svizzera e in Francia - di mitigazione degli interventi ad elevato impatto. Ciò avviene mediante ulteriori interventi miranti al potenziamento della qualità del paesaggio e, ove possibile, della biodiversità e della sostituzione degli habitat distrutti o danneggiati.

Nella progettazione del nuovo ponte, infine, occorre tenere ben presenti i problemi di traffico che il Ponte Morandi, con i suoi sbocchi e i connessi raccordi autostradali, determinava costantemente. In particolare appariva manifestamente insufficiente lo smaltimento con l'utilizzo di una sola corsia del traffico proveniente da ovest e diretto verso est e verso nord. Una progettazione sviluppata con larghezza (eliminare i precedenti inconvenienti) e preveggenza (in previsione sia del realizzando miglioramento dei raccordi del ponte nelle quattro direzioni servite, che di un ulteriore incremento del traffico) renderebbe un ottimo servizio alla Città e alla Nazione.

Siamo certi, che accanto ai generosi contributi già offerti alla Città, altri potranno ancora venire a breve da Istituzioni (pensiamo alla locale Scuola Politecnica), studiosi e tecnici, contributi che dovranno essere attentamente valutati. Si potrà così, pur nel rispetto di tempi di decisione molto stringenti, individuare e approfondire possibili soluzioni alternative rispetto all'unica proposta ad oggi presa in considerazione, soluzioni che soddisfino i requisiti che abbiamo prospettato e che riteniamo irrinunciabili, anche per dare un senso alla calamità che tutti - chi massimamente e chi meno - abbiamo subito.

Infine, in merito alla viabilità e alla mobilità secondarie, formuliamo l'auspicio che gran parte delle soluzioni già attuate ovvero già cantierate per sopperire alle deficienze, verificatesi come effetto diretto e indiretto del crollo del Ponte Morandi, possano diventare definitive e, quindi, fruibili anche una volta risolta l'emergenza. Inoltre, nella prospettiva della riduzione del traffico leggero privato, Italia Nostra si associa alla richiesta, già formulata da altre Associazioni e Comitati, di potenziare adeguatamente e di rendere - almeno temporaneamente - gratuito il trasporto pubblico (bus, ascensori, treni e metropolitana), attingendo a risorse che dovrebbero trovare collocazione nelle annunciate disposizioni speciali per Genova.

Italia Nostra
Sezione di Genova