

## ***Modello Genova: ma per favore***

di Giancarlo Bonifai (\*) e Antonio Bruno (\*\*)

La ricostruzione del Ponte di Genova può davvero essere di esempio per la costruzione di infrastrutture in Italia?

A leggere il decreto Semplificazioni del Governo Conte pare proprio di sì. Al contrario esso costituisce un pesante arretramento di almeno quarant'anni degli interventi sul territorio e della gestione trasparente e partecipata della cosa pubblica.

Cerchiamo di spiegare perchè. Ripercorrere la storia del “Modello Genova” permette di capire come l'insofferenza verso le regole di tutela ambientale, la partecipazione dei cittadini (ma anche degli organi rappresentativi) stia ridisegnando la gestione del territorio verso un modello autoritario, chiuso in se stesso, fondato sul paradigma “fare presto comunque sia”. Anche se quest'ultima affermazione non sempre ha fondamento.

### **La storia**

A seguito del tragico crollo (14 agosto 2018) del viadotto Polcevera dell'autostrada A10, il Ponte Morandi, il Consiglio dei Ministri dichiarò lo stato di emergenza, nominando Commissario Straordinario il Presidente della Regione Liguria **Giovanni Toti**. Successivamente, con Decreto Legge 28 settembre 2018 n. 109 (Decreto Genova), il Sindaco di Genova **Marco Bucci**, è stato nominato Commissario Straordinario di Governo per la ricostruzione, con l'autorizzazione ad operare “*in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n.159, nonché dei vincoli inderogabili*”

*derivanti dall'appartenenza all'Unione europea", per occuparsi della demolizione, della rimozione, dello smaltimento e del conferimento in discarica dei materiali di risulta, oltre che della progettazione e dell'affidamento dei lavori per la ricostruzione dell'infrastruttura e del ripristino del connesso sistema viario.*

**Il “FARE IN FRETTA”** Questo paradigma ha impedito una progettazione che consentisse di superare l'emergenza e di ipotizzare, allo stesso tempo, un sistema viabilistico più efficace di quello precedente al crollo, notoriamente inadeguato rispetto alle esigenze della Città e del suo Porto (vedi la commistione dell'entrata in città tra traffico privato e commerciale).

I poteri forti hanno martellato l'opinione pubblica con l'assunto secondo cui il rispetto delle norme (di pianificazione, ambientali, di sicurezza) renderebbe impossibile la gestione dei problemi complessi, nonostante il fiasco della berlusconiana “Legge Obiettivo”, che partiva dagli stessi presupposti. Il Potere decide a priori quali siano le opere strategiche (opere puntuali anche sconnesse da una progettazione più ampia) che possono di fatto evitare Valutazioni Ambientali Strategiche.

## **Un uomo solo al comando**

Nel caso della ricostruzione del ponte sulla Valpolcevera, il Sindaco Bucci ha ignorato ogni confronto pubblico con altre soluzioni che non fossero l'abbattimento del ponte e il rifacimento secondo il progetto dell'ingegnere Renzo Piano, affidato a Fincantieri. Il commissario ha consapevolmente evitato spiegare il rifiuto delle alternative proposte da autorevoli voci tecniche; proprio quando le prove di carico effettuate sulle strutture sopravvissute sembravano avere

dato risultati positivi, si è invece deciso di demolirle, con un evidente aggravio di tempi e costi.

La giusta urgenza di ricostruire ha messo la sordina a qualsiasi discussione.

La struttura commissariale, nei mesi trascorsi prima del concreto inizio delle opere di demolizione, avrebbe potuto studiare le alternative e confrontarsi con i tecnici che le avevano proposte.

Al contrario, non sono stati valutati i progetti presentati da importanti Aziende e progettisti di fama nell'ambito delle manifestazioni di interesse, pur sollecitate dal Commissario, perché difformi dall'idea della semplice demolizione dell'infrastruttura.<sup>1</sup>

D'altronde, le Istituzioni avevano già deciso, all'indomani della tragedia e ancora prima di intraprendere la *procedura negoziata senza previa pubblicazione*, prevista dall'art. 32 della Direttiva 2014/24/UE, chi avrebbe realizzato la progettazione, la demolizione e la ricostruzione dell'opera, anche a prescindere da cosa sarebbe stato fatto.<sup>2</sup>

**Questo è il *Modello Genova*, che non consente di scegliere tra progetti confrontando diverse idee dello sviluppo del Paese o di una città, e che finisce anche per cogliere risultati modesti.**

Se si esclude la positiva accelerazione di vecchi progetti riguardanti la viabilità a mare ed il suo collegamento con Genova Aeroporto (anche se a una sola corsia), l'unico risultato ottenuto consiste nella riproposizione di un viadotto, costato a preventivo oltre 220 milioni di Euro nella stessa posizione del precedente, su cui sarà necessario imporre un limite di 80 Km/h e curve paraboliche (sic!), pur

rimanendo una tratta autostradale, senza che nessuna delle criticità preesistenti sia stata affrontata né, quantomeno, risolta.

A questo proposito, è forse il caso di rammentare che la stessa ASPI (Autostrade per l'Italia spa), in occasione del dibattito pubblico sulla Gronda (un raddoppio autostradale da Genova Vesima a Genova Bolzaneto), con il Morandi in funzione, ne aveva proposto la traslazione, per migliorare il raccordo con la viabilità cittadina. Sarà forse il caso di ricordarlo, quando saremo in coda sul nuovo viadotto.

**Si vuole che il Modello Genova diventi il paradigma per la gestione dei lavori pubblici in Italia.**

Dopo due Codici dei contratti pubblici, innumerevoli Leggi e Decreti che li hanno modificati negli ultimi 10 anni ed il varo di provvedimenti dai titoli fantasiosi ed evocativi, quali Decreto Rilancio o Sblocca Cantieri, di cui si attende ancora il previsto Regolamento Unico, anche il preannunciato Decreto Semplificazione conferma la stessa impostazione, risalente alla Legge Obiettivo, che è stata notoriamente improduttiva di qualsiasi effetto di rilancio del nostro sistema infrastrutturale e pesantemente impattante sulle casse dei contribuenti e sull'ambiente e il territorio.

Il provvedimento prevede la nomina di Commissari straordinari per le opere ritenute strategiche, nominati direttamente dal presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle Infrastrutture, per gli interventi che questo, **ARBITRARIAMENTE**, riterrà prioritari, con il ruolo di stazione appaltante ed il potere di agire in deroga al codice degli appalti e alle norme di tutela ambientale, paesaggistica ed artistica.

I Commissari potranno procedere ad espropriazioni ed occupazioni d'urgenza, sostituire la propria approvazione ai pareri e alle autorizzazioni normalmente richiesti, come è avvenuto con il Commissario Straordinario di Governo per la ricostruzione del viadotto Polcevera.

L'idea di fondo è forse quella di illudere che si potrà fare in fretta, dal momento che finora non ci si è riusciti, annullando la centralità del progetto, e quindi la potestà degli Enti pubblici di decidere come realizzare i propri interventi, **reintroducendo di fatto l'appalto integrato che consegna al costruttore la regia dell'intervento pubblico**, attraverso la scelta del progettista e del progetto, come per il Ponte Morandi.

Il Codice degli appalti del 2016 e la Direttiva UE 24/ 2014, pur prevedendo le necessarie accelerazioni in presenza di eventi eccezionali ed imprevedibili, sembrava invece prospettare uno scenario in cui, per opere di tale importanza, sarebbe stato necessario un concorso internazionale di progettazione, sulla base di prefissati obiettivi culturali e criteri prestazionali, definiti da un committente pubblico in grado di decidere il carattere tipologico dell'opera e del paesaggio urbano su cui la stessa insiste.

Una tale soluzione si sarebbe potuta attuare in tempi rapidi per il Morandi, se fosse esistita la volontà politica e la capacità tecnica di realizzarla, e non avrebbe escluso a priori l'opzione del restauro e della riabilitazione del Ponte, nella parte in grado di essere recuperata, con risparmio di tempi e di costi. Secondo una denuncia presentata alla Corte dei Conti, infatti, l'opera sarebbe costata decine di milioni di Euro più delle alternative proposte al Commissario. Ad oggi

non si ha però notizia degli sviluppi, se mai ci sono stati, di questa inchiesta.

Così non è stato, nel silenzio di tutte le Istituzioni e di quasi tutte le forze politiche e associative, ed a breve, giusto in tempo per le elezioni regionali, assisteremo all'inaugurazione di un'opera che avrebbe potuto essere il presupposto per il ridisegno del nodo autostradale di Genova, ma che non lo sarà.

Inoltre l'opera non sarà pienamente utilizzabile dopo l'inaugurazione vista la necessità di mettere in sicurezza le gallerie da essa collegate e, a quanto si apprende, il gasometro che la sovrasta.

**Per questi motivi non ci pare proprio il caso di continuare ad indicare il Modello Genova quale esempio per la realizzazione delle opere pubbliche in Italia e, sommessamente, inviteremmo a una forte mobilitazione a difesa della trasparenza, della buona spesa, della partecipazione, in buona sostanza della democrazia nel nostro paese.**

(\*) Giancarlo Bonifai, già Assessore ai Lavori Pubblici Comune di Genova

(\*\*) Antonio Bruno, già Consigliere Comunale Comune di Genova

NOTE

1 prof. Ugo Carughi (pres. [Do.Co.Mo.Mo](#) Italia) “Anche a Genova si sarebbero dovute immediatamente progettare e realizzare delle strutture metalliche adeguate a puntellare le parti superstiti dell'opera, ben prevalenti rispetto a quelle crollate; necessarie, come strutture provvisorie anche per un eventuale ripristino..E ...avrebbero consentito di studiare e verificare in loco...lo stato delle parti superstiti del viadotto, programmando le indagini e gli interventi necessari di ripristino, di integrazione, di modifica o, in ultima analisi, di abbattimento, se necessario”.

- 14 agosto 2018, Renzo Rosso (docente Costruzioni idrauliche e marittime e Idrologia a Milano, Henry Darcy Medal 2010) *“Genova, crollo di ponte Morandi. Rosso: le cause del crollo non sono idrauliche, il pilone non sembra essere stato eroso”*, Marco Pasciuti, Il Fatto Quotidiano Online.
- 17 agosto 2018, Ugo Carughi (pres. di [Do.Co.Mo.Mo](#)), *“Non demolite quel sogno”*, La Repubblica, *“Vogliamo cancellare, anche con considerazione tecniche legittime ma tardive, una stagione di idee, sperimentazioni, competenze, inventive, che hanno avuto pochi eguali al mondo?..L’ingegnere per primo si accorse dei problemi del viadotto. Si intervenga ma la storia non deve essere cancellata”*.
- 17 agosto 2018, Nadia Urbinati (direttore di dipartimento), *“Ponte Morandi se il degrado è anche etico”*, La Repubblica. *“È una componente essenziale del paesaggio che, assieme al patrimonio storico artistico, l’art. 9 della Costituzione assegna alla Repubblica il dovere di tutelare”*.
- 29 agosto 2018, Antonio Saggio, Università ` La Sapienza Roma. *“Salvare Ponte Morandi. No alla demolizione precipitosa Sì all’analisi costi benefici”* *“Petizione di professionisti ed esperti contro l’abbattimento, firmata da professionisti di spicco come l’ingegner Edoardo Cosenza e l’architetto ligure Gianluca Peluffo”*.
- 4 Settembre 2018, Edoardo Cosenza (Pres. Ordine Ingegneri Napoli), *“Ponte Morandi, mantenere o no? Intervista a Edoardo Cosenza”*, convegno *“Ponte Morandi venti giorni dopo..”*, Palazzo Ducale organizzato da Ordine Ingegneri e Società Scienza Costruzioni, Ge *“Per il mantenimento della memoria storica del Morandi. No alla demolizione precipitosa. Si all’analisi costi e benefici .. Le fondazioni già ` ci sono e non hanno mai dato problemi, le parti in cemento armato sono in buone condizioni e ripristinare il calcestruzzo corticale con calcestruzzi ad alte prestazioni ed anche eventualmente fasciarle con materiali moderni come le fibre di carbonio è semplice ed economico. Gli stralli sono già ` stati sostituiti”*.
- 19 Settembre 2018, Ugo Carughi , *“Genova, il paradosso del Ponte Morandi”*, Corriere della Sera. *“Il ponte sul Polcevera era un’opera di preminente carattere strutturale e funzionale, documentata sui libri di architettura e ingegneria di tutto il mondo...Esso costituisce piuttosto una straordinaria miniera di ricerca e di operatività ` in cui il concetto di conservazione coincide con quello di innovazione, intesa come progresso sociale e culturale”*.
- 25 settembre 2018, Gabriele Camomilla (ing. Autostrade fino al 2005 autore del restauro della pila 11 del Ponte Morandi negli Anni Novanta), *“RESTAURO e RIPARAZIONE del PONTE MORANDI: le motivazioni tecniche di una scelta razionale”*, INGENIO, magazine online: *“Ponte Morandi, si parla solo di demolizione. Sorprende quindi che non si stia valutando, invece, quella che è la soluzione più ` ragionevole: procedere con una verifica dell’esistente, seguita da una ricostruzione della parte crollata, utilizzando la sua fondazione. Questa scelta potrebbe dar luogo ad una struttura funzionale e durevole nel tempo, rispettando il vincolo spesso indicato di un anno”*.
- 29 settembre 2018, Gabriele Camomilla *“Salvare le parti integre, così ci vuole un quarto del tempoper riaprirlo”*, *“Ci sono 650 metri di ponte, passatemi la provocazione, in ottime condizioni. Se lo buttano giù ` , ci vorrà ` il quadruplo per avere un ponte nuovo...”*. *L’ingegnere, che ha fatto manutenzione su oltre 200 ponti italiani, non vuole proprio sentir parlare di demolizione di quel che è rimasto in piedi del viadotto, crollato il 14*

agosto provocando 43 morti. La maggior parte dei ponti italiani è messo peggio di quel che è rimasto del Morandi. Perché si devono buttare giù? Lei ha sentito qualcuno capace di dirlo in maniera ragionevole?”. Andrea Tundo [Il fattoquotidiano.it](http://Ilfattoquotidiano.it).

– 1 Ottobre 2018, Luca Zevi (vicepresidente IN/ARCH), “Convegno in/arch ponte Morandi: è meglio restaurare e reintegrare”, Facoltà Architettura, Sapienza Università di Roma” *Per ripristinare rapidamente e in piena sicurezza il sistema della mobilità urbana. Per restituire ai cittadini le loro case e gli insediamenti produttivi evacuati. Per non privare Genova di un’opera di eccellenza della Rivoluzione Industriale Italiana”.*

– 9 Ottobre 2018, Vittorio Sgarbi, “Memento Morandi”, il Giornale “Dall’abbattimento del ponte uscirebbero due errori: la cancellazione di un episodio storicamente rilevante e la ricostruzione del nuovo ponte nello stesso luogo” “Senza alcun intervento, se non il consolidamento dei tronconi, si otterrebbe il risultato di conservare la testimonianza di una grande opera di ingegneria di cui eloquentemente parlano le rovine, senza provocare inconvenienti e condizioni di precarietà agli abitanti”

– 11 Ottobre 2018, Francesco Karrer, Tullia Iori, Roberto Realfonzo, “Ripristinare Ponte Morandi? Soluzione rapida e sostenibile”, Il Sole 24 Ore, Milano.

**24 settembre 2018**, Il Secolo XIX Genova scriveva: “Venerdì 8 settembre, a Genova, probabilmente in regione il primo incontro ufficiale tra ad di Autostrade Giovanni Castellucci e Giuseppe Bono di Fincantieri, società partecipata da Cdp (cassa depositi e prestiti) e che il governo ha voluto fortemente come playmaker nel progetto di ricostruzione del ponte della A10. All’incontro anche Renzo Piano, l’architetto e senatore a vita genovese, che ha già portato in dono alla città la sua idea di ponte: “che porti con sé i tratti della genovesità, della qualità e un po’ della nostra parsimonia”. Al tavolo venerdì anche Giovanni Toti e il sindaco BUCCI. Sarà la prima riunione sulla ricostruzione. L’idea di Ponte suggerita da Piano sarà messa a disposizione dei tre studi di ingegneria che per conto di Autostrade e Fincantieri stanno già lavorando a bozze e ipotesi”;

– **7 settembre 2018**, Alessandro Cassinis, La Repubblica, informava che “Renzo Piano rivela i primi dettagli del progetto che questa mattina consegnerà a Regione Liguria e comune di Genova nella riunione che Autostrade, Fincantieri e Cassa e depositi e prestiti. Mi piacerebbe che a costruirlo fosse qualcuno che fa navi. E il riferimento alle navi, non è casuale, suona come un benestare all’idea del governo di far costruire il ponte a Fincantieri Infrastrutture...Non decido io chi lo farà, ma non mi sembrerebbe sbagliato...Ma questa volta non sono stato io a propormi: sono stati il sindaco Marco Bucci e poi il governatore Giovanni Toti a chiedermi una mano...**Non è una gara di progetti che io sappia... Non si possono fare concorsi per il ponte, perché non c’è tempo**, mi hanno promesso che si faranno per il grande cantiere della Val Polcevera”.

– **12 Settembre 2018**, Stefano Origone, La Repubblica, intervistava Marco Bucci, “**Non mi importa chi lo fa purché sia finito in fretta**” -” Ma lei come si muoverà? **Voglio arrivare il più in fretta possibile all’esecuzione del ponte. Questo è il mio obiettivo. Non vado a vedere se uno è più bello dell’altro, anche perché ho un’offerta solo, non due o tre**” “Che ne pensa dell’architetto Renzo Piano sul nuovo ponte? Vorrei che il suo progetto fosse realizzato. È un bel progetto e penso che sia quello di cui Genova ha bisogno”.



- **12 Settembre 2018**, Massimo Minella, La Repubblica, era perentorio: “**Fincantieri costruirà il ponte per decreto**– Apa, Uilm ‘Scelta Giusta’.
- **12 Settembre 2018**, Michela Bompani, La Repubblica, “*Toti, la terza via ‘Costruisce Fincantieri ma la concessione resta ad Autostrade’*”.
- **5 Ottobre 2018**, Matteo Pucciarelli, La Repubblica, “*Genova, Bucci commissario ‘Il nuovo ponte in 16 mesi, si riparte dal progetto Piano’*”.
- **19 Novembre 2018**, Massimo Minella, La Repubblica, “*Bucci: molte aziende porteranno il progetto di Piano’*”.
- **20 Novembre 2018**, Massimo Minella, La Repubblica, “*Fincantieri, in attesa del nuovo Morandi ecco il primo ponte’*”.
- **27 Novembre 2018**, Massimo Minella, La Repubblica, “**Ponte, Piano ispira Fincantieri e Salini ‘Pronto in 12 mesi’**”.
- **8 Novembre 2018**, Michela Bompani, La Repubblica, “**Giovanni Toti: Scelgo Piano, Genova gli deve tantissimo ma deve scegliere Bucci’**”.