

INU per Genova

**Ricostruire il Ponte per ricostruire una città vivibile e competitiva**

*Roma, 6 dicembre 2018*

1. La ricostruzione del ponte crollato è operazione indifferibile e urgente perché Genova non muoia. L'approvazione in Parlamento del DL 109/2018 il 15 novembre scorso e lo stanziamento delle ingenti risorse previste attribuiscono di fatto al Sindaco-Commissario una responsabilità che non può limitarsi alla priorità indiscutibile di procedere nel più breve tempo possibile alla ricostruzione del ponte (e con esso della mobilità e accessibilità gravemente compromessa) oltre che alla soluzione dei gravi problemi sociali ed economici delle famiglie e delle attività costrette ad abbandonare i propri immobili. Il trauma del crollo di quella straordinaria infrastruttura – opera di uno dei più grandi e qualificati maestri dell'ingegneria e progettazione strutturale che l'Italia abbia avuto nel Novecento, colpevolmente caricata di flussi non previsti di traffico pesante e gravemente trascurata nel suo progressivo e fisiologico degrado - è il trauma di un'intera città, oggi divisa in due, che rischia un rapido declino economico per colpa dell'isolamento del suo porto nel sistema economico e territoriale-infrastrutturale metropolitano, nazionale e internazionale. La flessione dei traffici portuali già registrata in questi ultimi mesi, mettendo in luce le criticità del sistema infrastrutturale di connessione tra il porto e il territorio, ha del resto posto drammaticamente la questione dell'“ultimo miglio” e l'urgenza di provvedere ad un organico piano della mobilità delle merci nell'area metropolitana.
2. È bene sottolineare che la ricostruzione del ponte, nelle attuali condizioni di contesto, riproporrà comunque una situazione molto critica dei flussi della mobilità di persone e merci che va attribuita al rilevante sottodimensionamento della sua sezione e di quella dei viadotti ad esso collegati, aggravato da quello dei loro innesti ad est e a ovest nella viabilità ordinaria (gallerie e svincoli), rispetto a funzioni di mobilità e accessibilità su gomma sovraesposte, divenute nel tempo improprie e sempre più consistenti. Una prospettiva di sola ricostruzione del ponte, ferme restando tali criticità, non farebbe altro che riproporre quella condizione di profondo disagio del traffico delle auto e soprattutto dei mezzi pesanti, che i genovesi ricordano bene e che ha stressato profondamente il ponte Morandi. Una condizione, inoltre, che ha prodotto ricadute negative sui tempi del trasporto merci da e verso il porto e della mobilità urbana privata su gomma.
3. Pertanto, oltre che la ricostruzione del ponte, è a nostro avviso altrettanto indifferibile la definizione di un quadro strategico e l'agire con un coerente programma di breve e medio termine per inserire la costruzione del nuovo ponte dentro scenari urbanistici e infrastrutturali sostenibili ed efficaci per la risoluzione dei problemi della mobilità di Genova, per la sua attrattività economica anche turistica, per la sua vivibilità e, non ultima, per la qualità ambientale.
4. La possibilità di concretizzare tali obiettivi, con modalità integrate e con prospettive di successo, presuppone la necessità di realizzare opere indispensabili per:
  - garantire un contributo indispensabile e quantitativamente adeguato, in sinergia con le prestazioni del nuovo ponte, a una dimensione dei flussi su gomma nel breve periodo, purtroppo non comprimibile;
  - traguardare allo stesso tempo una connessione irrinunciabile con i corridoi transnazionali delle reti ferroviarie, per spostare quote crescenti dei flussi delle merci dalla gomma al

ferro, con un conseguente alleggerimento delle infrastrutture stradali urbane, per una loro corretta funzione.

Si tratta di ipotizzare nel più breve tempo possibile:

- il completamento del “Terzo valico” ferroviario, per connettere il sistema Genova alla direttrice Reno-Alpi da Rotterdam e al Corridoio mediterraneo dell’UE, un’opera ritenuta indispensabile sin dagli inizi del Novecento che, tuttavia, appare ancora oggi avvolta dall’incertezza da parte governativa per quel che riguarda la sua ultimazione;
- la realizzazione della cosiddetta “Gronda” già prospettata da tempo e giunta oramai alla conclusione del suo iter progettuale, con gli eventuali adeguamenti tecnici che si rendessero necessari all’interno degli scenari fin qui richiamati;
- la fattibilità tecnico-economica del tunnel sub-portuale, il cui progetto va adeguato ed approfondito a livello definitivo, come infrastruttura di completamento della grande viabilità est-ovest.

5. Un programma strategico in grado di prospettare soluzioni credibili e avanzate per la connessione efficace di Genova e del suo porto alle grandi reti nazionali e transnazionali deve affrontare contestualmente anche la scala della mobilità urbana, se si vuole delineare una strategia integrata di progressivo riequilibrio fra gomma e ferro e fra trasporto pubblico e privato, in cui collocare il ruolo del ponte/viadotto. Di qui la necessità di spostare sul ferro quote crescenti dei flussi oggi affidati all’auto e ai mezzi pesanti, completando la metropolitana e potenziando una rete diffusa di mobilità slow strettamente raccordata alle reti del trasporto pubblico e dei suoi nodi intermodali per garantire un’accessibilità urbana e locale diffusa. In questo senso il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Genova-Metropoli costituisce il riferimento primario per sintonizzare le scelte legate alla costruzione del nuovo ponte con la pianificazione della mobilità già avviata.
6. È in questa prospettiva di programmazione e progettualità strategica integrata, necessariamente incrementale, che vanno collocate anche alcune scelte tecniche strettamente connesse alla realizzazione e gestione del ponte/viadotto nel tempo. Se, infatti, la prospettiva della mobilità è quella di una progressiva e sostanziale diminuzione del traffico privato su gomma, grazie alla “Gronda” e al potenziamento del trasporto urbano e della mobilità slow; e se a questa prospettiva si integra quella di una progressiva riduzione anche del traffico merci su gomma grazie al completamento del “Terzo Valico” e della connessione con il sistema portuale, è possibile immaginare il futuro declassamento del viadotto autostradale – e quindi anche del nuovo ponte - a infrastruttura stradale della sola mobilità urbana, quando quelle condizioni di contesto lo renderanno possibile oltre che auspicabile.
7. Va collocata in questo contesto anche la valutazione della fattibilità e della convenienza di una conservazione di ciò che resta del grande ponte strallato di Morandi e soprattutto dei due viadotti tutt’ora in piedi a est e ovest, coniugando valutazioni strutturali ed economiche con quelle legate alla conservazione parziale di un grande progetto della modernità, incolpevole della mancata cura che gli è stata riservata nei 50 anni della sua vita. Occorre una decisione tempestiva ma ponderata, nella quale valutare anche le ricadute di demolizioni inutilmente estese e non necessarie e del conseguente smaltimento di macerie di proporzioni eccezionali, dal punto di vista ambientale, dei costi, dei tempi di attuazione e delle interferenze con i tessuti urbani.
8. Questa prospettiva strategica - che vede la programmazione delle opere nel tempo contestuale alla pianificazione e alla progettazione urbanistica, con le quali valutare gli effetti delle scelte

sulla città - costituisce un impegno ineludibile per sostenere i poteri eccezionali di deroga alle leggi vigenti, senza privarli del riferimento al principio di una corretta valutazione dello scenario idoneo per un'opera di questa dimensione, in un quadro più ampio, ove collocare le ricadute della sua realizzazione in termini di efficacia del consistente impegno di risorse pubbliche. La prospettiva non è di mero risarcimento *tout court* ma di sostanziale miglioramento del funzionamento della città a tutte le scale in una dimensione non solo infrastrutturale ma anche di qualità ambientale e paesaggistica, e di dotazione di servizi e reti tecnologiche ed energetiche di eccellenza, componenti di attrattività per nuove economie, per il rilancio di Genova e della Liguria a livello nazionale e internazionale, per l'abitabilità urbana e una prospettiva complessiva di rigenerazione fisica e sociale della città.