

# Polemica sul nuovo ponte “A Genova opera storpiata” Bucci: “Timori infondati”

Critiche sulla velocità massima di 70 chilometri orari in alcuni tratti  
Il commissario: governo e Parlamento hanno deciso di fare con urgenza

FEDERICO CAPURSO  
ROMA

Il nuovo ponte di Genova è stato costruito in tempi record, eletto a modello di efficienza e a simbolo del Paese che riparte, tra sfilate ed esaltazioni della politica, ma oltre agli allori si trascinerà dietro anche i vecchi problemi di quel tratto autostradale. Solo due corsie, curve strette in uscita, e sulla velocità massima consentita farà anche peggio rispetto al passato: 80 chilometri orari (forse 70 sulla tratta verso Savona), contro i 90 del ponte Morandi. Ma si doveva far presto. E così, i “ma” sono stati scansati con uno sbuffo. Il progetto regalato da Renzo Piano, infatti, ha mantenuto raggi delle curve e lunghezza dei rettilinei ricalcando quelli del vecchio ponte Morandi. Elementi concepiti negli anni '60, quando venne costruita l'autostrada e non esistevano ancorale norme, più stringenti, previste dal decreto del ministero dei Trasporti del 2001. Tanto da far sorgere il dubbio che il nuovo ponte non sia a norma, proprio mentre ieri mattina iniziavano i collaudi, con 2500 tonnellate distribuite su 56 tir posizionati lungo il tracciato per il primo stress test. Perché tutto si muove su una sottile linea d'ombra: va considerato come il rifacimento di un tracciato già esistente, quindi an-

corato alla vecchia legislazione, o come una costruzione totalmente nuova, che deve rispettare le ultime normative ministeriali?

Timori «infondati», ribatte la struttura commissariale guidata dal sindaco Marco Bucci. «È a norma. La curva del tracciato era già preesistente», e il nuovo ponte - chiarisce in una nota - «ricalca quell'impostazione, conforme ai vigenti requisiti tecnici». Poi, però, aggiunge: «Non è il commissario, ma il governo e il Parlamento ad aver stabilito di dover operare in estrema urgenza». Insomma, se si dovessero appurare delle colpe, la responsabilità sarebbe di altri. Soprattutto, della fretta. Tale da non far sollevare alcuna obiezione, da parte del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, di fronte al problema sollevato da Italferr a febbraio 2019. E nemmeno il mese dopo, a marzo, quando in Conferenza dei servizi fu Aspi a evidenziare che il progetto non era conforme alla legislazione vigente. Nessuno intervenne.

«Assurdo che il nuovo ponte replichi gli stessi problemi di quello vecchio, mal ricollegato ai monconi dell'autostrada e con due sole corsie», punge Dario Balotta, presidente dell'Osservatorio nazionale delle liberalizzazioni per **infrastrutture** e trasporti. «Il

MARCO PONTI  
PROFESSORE  
DI ECONOMIA DEI TRASPORTI



Ammodernare l'autostrada avrebbe avuto costi enormi: la spesa non sarebbe stata giustificata

DARIO BALOTTA  
PRESIDENTE OSSERVATORIO  
DELLE **INFRASTRUTTURE**

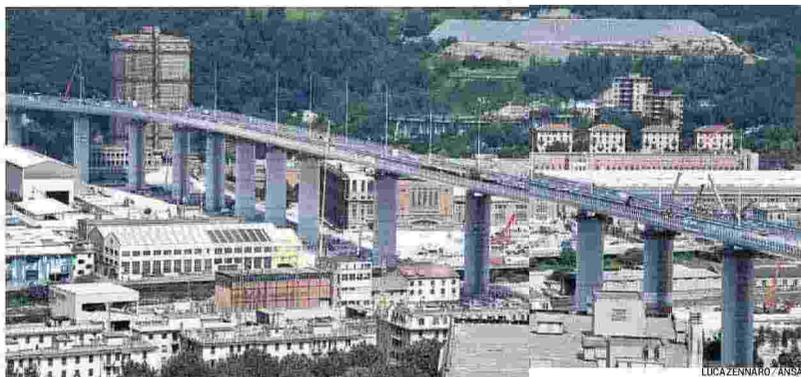


Persa un'occasione drammatica per risolvere problemi noti: serviva una gara pubblica

Paese ha perso un'occasione drammatica per risolvere problemi già noti, e ha speso più tempo e più soldi per ottenere un risultato peggiore di quello che si avrebbe avuto organizzando una gara pubblica, invece che aggiudicando la ricostruzione per acclamazione al campione nazionale, che oggi ci consegna un'opera storpiata». Ammodernare quell'autostrada, però, «avrebbe avuto costi esorbitanti, enormemente più alti rispetto alla soluzione attuale, e i benefici non sarebbero stati tali da giustificarne la spesa», spiega Marco Ponti, professore di economia dei trasporti, più volte consulente del ministero delle **Infrastrutture**. Questo perché «il traffico si muove di pari passo con il Pil, e se le aspettative sono quelle di una crisi economica...». Semmai, puntualizza Ponti, «a Genova si dovrà fare la Gronda». Un progetto già pronto e che, anche sotto la direzione del ministro grillino Danilo Toninelli, ha ricevuto l'ok dei tecnici, ma fermata in attesa della conclusione dello scontro tra lo Stato e Autostrade per l'Italia sulla concessione di quel tratto autostradale.

Intanto, sul nuovo ponte poggia ancora un interrogativo pesante circa la sua conformità, mentre corrono verso la fine i lavori. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il nuovo viadotto sul Polcevera a Genova durante il collaudo statico



Le prove proseguiranno fino a mercoledì

