



Il disastroso crollo del Ponte Morandi a Genova e le 43 vite che ha portato con sé hanno scatenato in Italia una vera e propria psicosi.

Nei giorni immediatamente successivi sui social era tutto un postare foto di ponti, viadotti, cavalcavia, piloni corrosi. “Ma questo sarà sicuro?”. “Secondo voi crolla?”.

Senza voler scatenare inutili allarmismi, bisogna dire che la situazione non è delle più rosee. L’ha fotografata il Consiglio Nazionale delle Ricerche (Cnr), preoccupato per la “regolarità” di crolli di infrastrutture stradali che si sta riscontrando ultimamente.

Quello di Genova è il quinto degli ultimi quattro anni.

DIECIMILA PONTI A RISCHIO - Elemento comune dei crolli è l’età delle opere, quasi tutte oltre i 50 anni, “che corrispondono - spiega il Cnr - alla vita utile associabile alle opere in calcestruzzo armato realizzate con le tecnologie disponibili nel secondo dopoguerra”. C’è inoltre da considerare che molte infrastrutture sono state pensate per flussi di traffico che sono poi aumentati a dismisura negli anni.

Secondo il Cnr sono circa 10mila i ponti in calcestruzzo armato con oltre 50 anni, che hanno superato dunque la durata di vita per cui sono stati progettati e costruiti. Per tutti andrebbero fatti “controlli approfonditi per valutarne lo stato e poi decidere se procedere con la manutenzione o demolirli e ricostruirli con tecniche più moderne”. Già, perché in molti casi è più conveniente - oltre che più sicuro - abbattere e ricostruire.

I PONTI DEL LAZIO - A Roma sono finite sotto i riflettori due infrastrutture della Magliana. Anche nella Capitale c’è un ponte Morandi, il viadotto “alato” realizzato dallo stesso progettista che ha fatto quello di Genova e con gli stralli simili a quello crollato un po’ di giorni fa (anche se molto più piccolo). È il ponte sospeso più antico di Roma, una

lunghissima curva. Una frana negli anni '60 lo ha seriamente danneggiato, e dopo il terremoto di Amatrice ha iniziato a evidenziare dei cedimenti. L'ingegner Remo Calzona, allievo di Morandi, ha parlato di "stato di ammaloramento del ponte", facendo attivare alcuni parlamentari romani che hanno subito chiesto al ministro Toninelli "un'immediata verifica della struttura e della sua percorribilità".

Ma a destare più preoccupazione è il ponte della Magliana: progettato da Romolo Raffaelli, i lavori iniziarono nel '38, poi furono interrotti durante la guerra e il viadotto fu inaugurato nel '50. Oggi lo percorrono in migliaia ogni giorno, è quello che porta sulla Roma-Fiumicino. Secondo il professor Calzona, che già a gennaio aveva lanciato l'allarme in un convegno, "questa struttura presenta da tempo gravi difetti". In primis, "non è mai stata collaudata, non sono mai state fatte prove di carico e tensione". Già negli anni '70 il Campidoglio creò una commissione d'inchiesta, che al termine delle sue indagini concluse che quella struttura non andava utilizzata. Tuttavia il ponte della Magliana è troppo importante per snellire il traffico in quel quadrante, quindi non se n'è fatto niente.

"Il rischio collasso è nell'ordine delle cose, ha superato di quasi 20 anni il termine della vita di questo tipo di strutture, e i danni subiti sono sotto gli occhi di tutti", afferma senza mezzi termini il professore, precisando ovviamente che "non è detto che debba cadere in questi giorni". Altri hanno provato a correggere il tiro e ridimensionare l'allarme, ma lo hanno in parte confermato. Affermando essi stessi la necessità di intervenire con un "significativo restauro" della struttura.

A Subiaco, sui Simbruini, invece, è stato chiuso un ponte pedonale verso il laghetto, località di attrazione per i turisti. Dopo le verifiche ed i controlli sulla stabilità della struttura da parte di vigili del fuoco, polizia locale e l'area tecnica del Comune è arrivato il provvedimento che vieta il passaggio dei visitatori che a piedi attraversano il ponte per raggiungere il laghetto, lungo il fiume Aniene, all'interno della più grande area protetta del Lazio tra Roma e Frosinone. Al momento si attendono gli interventi di messa in sicurezza.

A Sabaudia anche è stata vietata la passerella vicino al lago. Si tratta di un ponte sull'Aniene, chiuso dopo il provvedimento attuato per quello sul fiume Liri tra San Giorgio a Liri e Pignataro Interamna, in Ciociaria, il cui passaggio è vietato ad auto e pedoni.

La sindaca di Sabaudia, Giada Gervasi, venerdì 24 ha firmato un'ordinanza di chiusura di

una passerella di legno vicina al canale del lago di Paola, a seguito di un sopralluogo che ha fatto emergere il cedimento dell'argine della foce sud del bacino di Porto Canale Romano. È stata vietata anche la navigazione del canale.

IL GROVIGLIO DI COMPETENZE - E se si vuole intervenire ci si perde nel groviglio di competenze. Manca una regia unica. Il Cnr chiede un "piano Marshall" di messa in sicurezza da miliardi di euro, "che coinvolga le migliori competenze scientifiche". Difficile da realizzare perché in Italia non esiste una mappatura dei cavalcavia. Quanti ponti abbiamo, quanti sono sicuri e quanti vanno rifatti o hanno bisogno di manutenzione? Non lo sappiamo, la gestione del milione e mezzo di chilometri di strade è troppo frammentata. C'è lo Stato con l'Anas, poi le Regioni, le Province, i Comuni e l'Aiscat, che raggruppa 27 società concessionarie di autostrade. La più grande di queste, Autostrade per l'Italia, fa sapere che sulla sua rete ce ne sono 1800, uno di questi è quello crollato a Genova. C'è poi il caso delle Province, un ente svuotato di senso e anche di fondi, sempre più ridotti all'osso: come fanno manutenzione su ponti e viadotti di loro competenza?

È necessaria e doverosa quindi una ricognizione in primis, e a farla deve essere lo Stato coinvolgendo "le migliori competenze" e gli enti locali, sotto la sua regia. Poi andrebbe realizzato un piano di manutenzioni, abbattimenti e ricostruzioni da affidare ai privati in tutta Italia. Una sfida da non rimandare più, dopo il disastro di Genova.

DOPO IL DISASTRO DI GENOVA, QUAL E' LA SITUAZIONE NEL LAZIO?

27-08-2018

