

**Il futuro dopo la tragedia****Oltre il crollo  
per non rischiare  
di perdere tutto**

MARCO DORIA

**I**l crollo del ponte Morandi è davvero una tragedia. Per le persone, tante, che hanno perso la vita, per i loro familiari, per una città e la comunità che la abita. A questa dimensione tragica del fatto non può sottrarsi chi ha dedicato parte della sua vita alla città, alle cui vicende continua a partecipare.

— segue a pagina 14 —

## Oltre il crollo per non perdere tutto

MARCO DORIA

E ciò induce a due sentimenti: il primo di immediata e profonda solidarietà per chi ha sofferto e soffre e anche per chi è impegnato ad affrontare l'emergenza, a reagire; il secondo di riflessione attenta (unita a un fastidio forte per le parole gridate e non soppesate) su quanto il crollo di un grande viadotto autostradale rappresenti e sulle prospettive che ci stanno di fronte. Su questi ultimi punti intendo soffermarmi, sapendo bene che al riguardo la discussione dovrà essere ampia e articolata.

Bisogna certo interrogarsi e capire quali sono state le cause del crollo, indagare sulla adeguatezza delle manutenzioni, riflettere sulla sicurezza delle nostre infrastrutture. Ma partendo dal ponte Morandi è anche necessario pensare alle infrastrutture al servizio del paese, del paese che vogliamo provare a "costruire". Il ponte Morandi era fondamentale per Genova: per la sua viabilità urbana ordinaria e come tassello di un sistema di collegamenti della città con il resto dell'Italia. È stato progettato e costruito in anni di boom economico, quando Genova era un polo del triangolo industriale italiano e un grande porto del Mediterraneo. Nel 2018 non resta molto del tessuto industriale della città, ormai caratterizza-

ta da un'economia del terziario; ha invece ancora un ruolo importante il porto e lo potrebbe e dovrebbe avere ancora di più in prospettiva, in un mondo che, evitando le pulsioni alla Trump, dovrebbe essere sempre più integrato.

Anche oggi, come nel 1967 quando il ponte venne inaugurato, la domanda fondamentale che non può essere elusa riguarda lo sviluppo che si vuole garantire al paese. Credo che se si pensa al lavoro, alla creazione di occupazione, se ci si preoccupa del reddito e di una sua più equa distribuzione, se si guarda al futuro delle nostre generazioni più giovani in un mondo globale e competitivo, il tema dello sviluppo – e, come si diceva un tempo, del modello di sviluppo – sia cruciale. E le infrastrutture di collegamento sono essenziali.

Nello specifico si pongono nell'immediato questioni urgentissime: come ripristinare funzionalità vitali di una grande città e come collegarla efficacemente col resto d'Italia. Per il primo aspetto sono già in corso – talvolta da troppo tempo – lavori per il potenziamento della grande viabilità urbana e della rete ferroviaria (il potenziamento del nodo genovese). Questi lavori devono essere portati a termine, o ri-

presi, in tempi rapidissimi. Deve essere poi affrontato il tema della connessione da ripristinare, ora e non nel prossimo decennio, tra i due tronchi autostradali connessi dal ponte Morandi: la Genova Savona e la Genova Milano e l'autostrada costiera che conduce a Savona e alla Francia. Ma nemmeno tutto ciò potrebbe bastare.

Nell'età della globalizzazione assumono importanza crescente le grandi aree metropolitane, la loro capacità competitiva. In questo scenario la vera area metropolitana italiana è il vecchio triangolo industriale, ripensato nel XXI secolo, con un asse forte Milano – Genova, due città che potrebbero sviluppare positive complementarità. Il tema delle infrastrutture ritorna dunque anche in questa prospettiva e appaiono strategici i collegamenti ferroviari che debbono essere efficienti e veloci in modo da favorire, e far crescere, la mobilità delle persone e delle merci sulla rotaia, contenendo invece il traffico su gomma. Il nuovo collegamento ferroviario Milano Genova, in fase di realizzazione, può rispondere a queste esigenze e potrà consentire di gestire nel modo più moderno – e ambientalmente compatibile – la crescita dei traffici portuali, così come potrà favorire in-

vestimenti capaci di generare lavoro e benessere.

Un grande piano di modernizzazione delle infrastrutture non può e non deve contrapporsi a un progetto complessivo di tutela di un territorio fragile e ripetutamente ferito. A Genova si sono avviate negli ultimi anni opere, attese da decenni, per la messa in sicurezza della città dal rischio idrogeologico (o almeno per una significativa riduzione di esso). È evidente che nel progettare ogni nuovo intervento si dovrà valutare con grande attenzione non solo l'impatto che può avere sugli equilibri idrogeologici ma anche sull'ambiente in senso più ampio, guardando ad esempio alle externalità negative (e quindi ai costi sociali) delle diverse modalità di trasporto. In ultimo, ma non certo per importanza, esiste il tema dei costi ingentissimi di tali politiche, costi che sono a carico della collettività (anche quando venissero scaricati su aumenti di pedaggi o compensati con prolungamento di concessioni che farebbero venire meno entrate significative per il soggetto pubblico).

Dunque la tragedia che ci schiaccia nell'emergenza, drammatica, ci impone al tempo stesso di pensare alla

politica, come governo della *res publica*, nel senso più alto del termine. E in questa com-

plexa equazione a più variabili dobbiamo guardare allo sviluppo, alla sua sostenibili-

tà, ai suoi costi e ai suoi impatti. Ogni approccio parziale e limitato alla grande sfida che

ha di fronte la nostra comunità ferita ci vedrà inesorabilmente perdenti.



**Il ponte Morandi crollato visto dal lato di via Canepari**  
foto di Marco Alpozzi/LaPresse



Anche oggi come nel 1967, quando il ponte venne inaugurato, la domanda cruciale riguarda «il modello di sviluppo» che si vuole garantire al paese con le infrastrutture



Appaiono strategici i collegamenti ferroviari, quello Milano-Genova, in fase di realizzazione, può rispondere al bisogno di favorire i traffici portuali e investimenti sostenibili

