volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Genova, un Ferragosto fa (e qualche considerazione per l'oggi)

Autore: Claudio Giorno

A ferragosto ? si sa (anzi si sapeva) ? quotidiani e telegiornali sono a corto di notizie. Esaurite le immagini e le interviste ai turisti più temerari attorno a fontane prese d'assalto nei centri storici roventi, archiviata la "cerimonia del ventaglio" in cui augurano buone ferie ("di crisi"?!) ai presidenti della Repubblica e di Senato e Camera, dato conto degli inevitabili fatti di cronaca nera che non vanno mai in ferie, si fatica a riempire le pagine e gli spazi televisivi tra gli affollati (e redditizi) inserti pubblicitari di stagione.

Ma da un anno non è più così, da quel "maledetto" 14 agosto del 2018 in cui le prime notizie frammentarie accennavano al crollo di un ponte in una Genova che si era svegliata sotto una delle ormai sempre più frequenti tempeste estive di acqua e vento. Un ponte? Un ponte autostradale? "Il Ponte", il viadotto Morandi, il *Brooklyn della Superba*, che (assieme alla brutta sopraelevata che ha nascosto per sempre le splendide facciate dei palazzi dei potenti del passato) aveva stravolto la *skyline*, il panorama urbano anche per chi si poteva permettere di entrare in porto da una cabina dell'ultimo piano di una *Costa crociere*. 43 le vittime che l'improvvisa, devastante torsione dell'impalcato stradale (causata verosimilmente dallo spezzarsi di uno dei tiranti ammalorati ma mai adeguatamente mantenuti) aveva scaraventato, assieme a migliaia di metri cubi di calcestruzzo, sul greto del torrente Polcevera, sul fascio-binari sottostante, su raccordi stradali, capannoni e case scavalcate dall'ardita opera di ingegneria degli anni del boom economico, della motorizzazione di massa, dell'orgoglio di imprese e maestranze impiegate nella realizzazione delle Grandi opere che – iniziate con la ricostruzione del dopoguerra – nessuno osava mettere in discussione.

«La data di apertura fu il 4 settembre 1967» – ci ricordano Marco Lillo e Ferruccio Sansa in un dossier de *il Fatto Quotidiano* dell'11 agosto; un documento di straordinaria importanza storica e forse anche giudiziaria se la Procura di Genova vorrà acquisirlo. Ma qui quel che voglio evidenziare è "la madre" del Viadotto sul Polcevera: perché del "padre" ? l'ingegner Riccardo Morandi – hanno parlato tutti; della "madre" senza il lavoro di Lillo e Sansa non si saprebbe neanche il nome: «Parliamo della Società Italiana Condotte d'Acqua. Fondata nel 1880, e che fino al 1970 è stata di proprietà dell'Amministrazione Speciale della Santa Sede e di Bastogi. Dopodiché è stata acquistata dal finanziere Michele Sindona che l'ha venduta al gruppo IRI-Italstat. Oggi si chiama Condotte e sta affrontando un difficile risanamento». Vorrei che ci si concentrasse su questi nomi e sulla situazione attuale: il Vaticano-impresario, Lo Stato-impresario e il tramite, Michele Sindona, "banchiere di dio", pericolosamente vicino ad Andreotti e affiliato alla mafia italo-americana (che lo avrebbe soppresso in carcere, ma solo dopo che era divenuto troppo scomodo quale mandante dell'omicidio dell'avvocato Ambrosoli, l'eroe borghese lasciato solo dalla politica della *Milanodabere* a liquidare la banca del finanziere sodale del cardinal Marcincus). Ma vorrei soprattutto che si riflettesse su una

impresa storica, un tempo tra le più solide, passata più volte di mano e presieduta fino all'arresto dello scorso anno da un rampollo di un'altra "famiglia-impresaria", Duccio Astaldi. È, per alcune classifiche, la terza in Italia con tremila dipendenti e con una "qualificazione" (il curriculum delle società) da fare invidia a molti gruppi di finanza e costruzioni del nostro Paese; quantomeno per quel "portafoglio ordini" che comprende (in associazione temporanea con altre aziende) il sottoattraversamento TAV di Firenze, la linea TAV tra Brescia, Verona e Vicenza, il lotto austriaco del tunnel di base del Brennero e ? in Svizzera ? il tunnel di base del Monte Ceneri, tra Bellinzona e Lugano e l'autostrada Chiasso-San Gottardo; e, tornando in Italia, la partecipazione al consorzio Venezia Nuova per il famigerato MOSE, e l'autostrada Messina-Gela sui cui appalti è inciampato il presidente accusato sia in sede civile che in sede penale di gravissimi reati che lo hanno condotto lo scorso anno agli arresti domiciliari. Ma non prima di aver portato i libri in tribunale per anticipare i creditori (banche e fornitori) con una esposizione di poco meno di 2 miliardi di euro!

Perché l'ammaloramento delle infrastrutture del nostro Paese pare andare di pari passo con quello, intimo, delle imprese di costruzioni ? vasi di coccio tra i giganti di ferro degli altri paesi UE ? che, paradossalmente, sembrano essere state penalizzate proprio da quel mercato domestico e protetto degli anni del Morandi in cui non dovevano lottare con la concorrenza. L'inchiesta di Lillo e Sansa riesuma un ponderoso carteggio fatto di fogli battuti a macchina, annotazioni a penna, schizzi su carta ingiallita, a corredo di ricordi degli abitanti del disgraziato quartiere finito sotto un viadotto e di foto d'agenzia in bianco e nero dei megacantieri di realizzazione delle torri, di tesatura dei cavi, di assemblaggio degli impalcati. Emergono i dubbi e le preoccupazioni (per la incolumità di automobilisti e abitanti) che fin dai primi lavori di realizzazione delle tre imponenti torri, serpeggiavano tra coloro che firmarono i progetti, i libri di direzione lavori, i verbali dei collaudi statici. Lo stesso ingegner Morandi viene più volte chiamato direttamente in causa. Lillo e Sansa citano una lettera raccomandata del 23 novembre 1968 in cui l'ingegner Nicolò Trapani, capo dipartimento Anas, scriveva: «A seguito di sopralluogo effettuato congiuntamente a tecnici dell'impresa e di Autostrade, che ha in concessione la Genova-Savona, è stato rilevato che su entrambe le pareti laterali esterne della travata scatolare facente parte dell'elemento bilanciato (pila 11) in corrispondenza dell'attacco dei ritti sono visibili filature capillari con inclinazione a 45 gradi circa». Trapani era un ingegnere puntiglioso che non aveva timore di mettere nero su bianco i suoi dubbi. A lui non importava che quel ponte fosse un'arteria fondamentale per il traffico del Nord. Che la politica premesse tanto perché si trattava di un simbolo dell'Italia che in quegli anni cavalcava il boom. Trapani temeva che lo Stato pagasse miliardi di lire per un'opera che eventualmente non fosse stata eseguita a regola d'arte. Ma soprattutto si curava della "pubblica incolumità".

Dai faldoni polverosi conservati in qualche archivio (dell'ente concedente? di un funzionario diligente?) emerge un'altra Italia, elettrizzata dalla crescita a due cifre ma intransigente, organizzata in modo semplice ma rigoroso: il progettista, il direttore dei lavori, una concessionaria (pubblica) deputata alla realizzazione del tronco autostradale,

l'ente concedente Anas (braccio operativo del ministro non a caso denominato dei Lavori pubblici), l'impresa costruttrice che ha vinto la gara d'appalto (spesso coi famigerati massimi ribassi). Emerge un conflitto di interessi in delicato equilibrio che, se ben governato, produce opere durature e corretto uso del denaro pubblico, ma se "traccheggiato" genera tangenti e infrastrutture destinate a deperire in pochi anni e a trasformare la pubblica amministrazione in un *appaltificio* permanente: abbattimenti, rifacimenti, manutenzioni ordinarie assenti perché poco appetibili e manutenzioni straordinarie che divengono *routine* e, soprattutto, contenziosi legali infiniti (coi quali si "recuperano" i ribassi d'asta più inammissibili e si creano le "provviste" per una *tangentopoli infinita*). È quel che succede oggi con la legalizzazione della intermediazione parassitaria attraverso l'invenzione dei contraenti generali di cui non si capisce la funzione e l'utilità e con la progettazione definitiva in mano all'impresa costruttrice (nelle cui sedi crescono a dismisura gli uffici legali a scapito degli uffici tecnici).

I giornalisti del *Fatto* correttamente non pretendono di sostituirsi al, peraltro arduo, compito che attende la Procura di Genova. Il loro dossier è un contributo (straordinario) alla storia contemporanea destinato non a stabilire la responsabilità penale del crollo, ma (appunto) a capire "cosa siamo" attraverso il "come eravamo". Non dà risposte a domande quali: «Il ponte era mal progettato? Il collaudo statico fu svolto superficialmente caricando l'impalcato con autocarri meno pesanti del prestabilito? Doveva essere chiuso perché pensato per un traffico giornaliero medio di 30mila veicoli di peso e velocità anni-settanta e *costretto* a sopportare 100mila veicoli di peso e velocità anni duemila e oltre? Un viadotto di quell'impatto (anche inquinante) era la soluzione giusta per bypassare una *città-porto*, annodare la viabilità tirrenica con quella della Pianura padana che l'apertura della Voltri-Gravellona Toce fece più che duplicare?». Perché sono domande alcune delle quali si pongono tal quali oggi visto che il percorso della "bretella autostradale" sarà lo stesso (sia pure attraverso una struttura che si annuncia più *pragmatica*, nonostante la *Grande firma* posta sotto il primo progetto di massima). Perché ci vorrebbe un processo parallelo (e di difficile classificazione tra penale, civile e amministrativo) per stabilire chi e con quale motivazione ha stravolto l'impianto (già di per sé discutibile) delle concessioni autostradali, stabilendo che la privatizzazione di un monopolio naturale e la garanzia di utili adeguati a reggere le dinamiche speculative della Borsa non avrebbero determinato queste e – dio non voglia – altre tragedie nel futuro prossimo e a maggior ragione in quello "remoto". Quante altre morti rischia di provocare ancora il calcestruzzo (sulla cui "aspettativa di vita" molti sono gli allarmi lanciati in Italia come in Francia e in tutto il mondo), unito alla tutela degli interessi dei costruttori (e delle banche con essi esposte) e all'idea criminale di affidare la gestione delle utility (autostrade, ferrovie, porti e aeroporti, energia, acqua ecc.) a finanziarie multinazionali garantendo loro profitti mal governati da *authority* sempre più notarli?

Capisco che i familiari delle vittime abbiano chiesto con dignità e forza che non fossero presenti alla commemorazione dei loro congiunti i vertici della concessionaria cui è stata affidata più di metà della rete autostradale pubblica (costruita e mantenuta col denaro dei

cittadini, sia attraverso le tasse che col pedaggio), persone ambiguamente e incautamente invitate dalle autorità civili e religiose che si sono intestate la cerimonia. Ma forse – se vogliamo per una volta essere ammaestrati da quanto emerge dalla nostra storia pur recente ? è ora di riconsiderare radicalmente la gestione delle reti nevralgiche del Paese sottraendole alle speculazioni (e ai capricci) del “mercato” e denunciando la responsabilità morale di chi ha deciso questo sistema e continua a permetterlo a vantaggio di cittadini evidentemente “più uguali degli altri”.