

ALESSANDRO CASSINIS, GENOVA

Ogni volta che lo imboccavi avevi la sensazione di salire su un tappeto volante. Il piano stradale non era mai del tutto orizzontale. Saliva e scendeva, e il rumore dei giunti sotto le ruote sembrava quello di una vecchia ferrovia. E poi ci si metteva il vento a farlo oscillare: che fosse tramontana o libeccio, quei piloni alti 90 metri facevano vela e tremavano. E ti mettevano l'angoscia le reti sospese per ripararti dalla caduta dei calcinacci, e i lavori sempre in corso, e le chiusure notturne. No, il ponte Morandi non era amato dai genovesi. Era il collo di bottiglia alla porta occidentale della città, il transitto quotidiano di 5mila Tir sulla A10, il guado obbligato per la transumanza infinita di pendolari e turisti. La sua storia è nata male dall'inizio, l'accompagnano precedenti infausti, Cassandre inascoltate e una lunga serie di polemiche. Lo chiamavano il piccolo ponte di Brooklyn, ma del modello americano non aveva il fascino, né la leggerezza o tanto meno l'elasticità. Invece di costruirlo in ferro, come sarebbe stato logico nella città dell'acciaio sede dell'Italsider di Cornigliano, l'Italia del miracolo economico e della cementificazione decide di farlo in calcestruzzo armato precompresso, una tecnica di cui è maestro, appunto, Riccardo Morandi, l'ingegnere che nel 1948 ha brevettato il sistema M5, dove M sta per il suo cognome.

Progettista di grido, intoccabile, ha già sperimentato la sua idea all'estero: travi strallate in cemento armato al posto dei tradizionali cavi in acciaio a vista dei ponti sospesi. Più piloni, meno spazio fra un pilone e l'altro. Il ponte General Rafael Urdaneta, progettato da Morandi nella baia di Maracaibo in Venezuela, crollerà nel 1964 per l'urto di una petroliera su un pilone, evento tutt'altro che imprevedibile. Ci saranno sette morti.

A Genova il grande ragno grigio sul Polcevera impiega quattro anni a crescere nel cielo annerito dal fumo

dell'altoforno e della cokeria e il 4 settembre 1967 il presidente della Repubblica Giuseppe Saragat inaugura l'ultima meraviglia dell'ingegneria italiana, cinquantamila metri cubi di calcestruzzo e cinquemila tonnellate di acciaio. Ma è un progetto inadeguato, realizzato con molta approssimazione, e i guai arrivano subito. La viscosità del calcestruzzo non è quella desiderata e già negli anni '70 cominciano i primi interventi. Nel decennio successivo si cerca di rendere più orizzontale e connessa la sede stradale. Nel 1990 vengono sostituiti alcuni cavi del pilone più a Est. Ancora nel 2016 le Autostrade sostituiscono barriere, riparano strutture in calcestruzzo e fanno un risanamento generale. È una fabbrica del Duomo lunga 1.182 metri e larga 18, un incubo per i genovesi e un cruccio continuo per lo stesso progettista. Oggi il

Cinquant'anni di paure e allarmi inascoltati

“Prima o poi verrà giù tutto”

Da ultima meraviglia dell'ingegneria a fonte perenne di guai
E i detrattori del maxi viadotto dicevano: abbattetelo subito o sarà tardi

figlio Maurizio, che ha insegnato Urbanistica all'Università di Firenze, si stringe al dolore delle vittime ma difende l'opera del padre: «Era un ponte all'avanguardia. La manutenzione non ha mai riguardato lo studio Morandi, il ponte era poi monitorato per flussi di traffico che oggi sono cambiati». Riccardo Morandi, da tempo, non può più rispondere della sua eterna incompiuta: è morto il giorno di Natale del 1989.

Il primo a esprimere perplessità sull'opera, di cui pure ammirava lo slancio innovativo, fu venticinque anni fa Claudio Burlando, allora sindaco di Genova e poi ministro dei Trasporti e presidente della Regione. Disse che sarebbe stato un problema mantenere un ponte con l'anima in ferro nascosta nel cemento e soggetta alla corrosione dell'aria salmastra. Poi sul viadotto passarono molte altre

Le tappe



Il progettista

Il viadotto Polcevera fu poi chiamato ponte Morandi dal nome del suo progettista, l'ingegnere romano Riccardo Morandi



La copertina

L'inaugurazione del ponte, avvenuta dopo quattro anni di lavori, fu celebrata dalla copertina della Domenica del Corriere



Il presidente

Fu il presidente Saragat, il 4 settembre 1967, ad inaugurare il ponte. Quel giorno Genova fu colpita da un violento nubifragio

profezie negative. Antonio Di Pietro, da ministro delle Infrastrutture, disse a Repubblica: «Il Morandi non è eterno». Era già in onda la telenovela della Gronda, il progetto di una nuova bretella autostradale per liberare la città dal traffico pesante, alleggerire o sostituire il Morandi e migliorare il collegamento con la Liguria di Ponente. Esasperato dai veti degli ambientalisti, nel 2012 il leader degli industriali Giovanni Calvini disse al Secolo XIX: «Quando tra dieci anni il Ponte Morandi crollerà, e tutti dovremo stare in coda nel traffico per ore, ci ricorderemo il nome di chi ha detto "no" alla Gronda». Chiamato in causa, il consigliere comunale di M5S Paolo Putti, che

poi romperà con Grillo, si difese con rabbia: «A noi Autostrade ha detto che per altri 100 anni il ponte può stare in piedi». Ma la stroncatura più netta è quella di un tecnico, Antonio Brencich, professore associato di Costruzioni in cemento armato all'Università di Genova e grande appassionato di ponti, anche antichi, che in un'intervista del 2016 alla tv Primocanale disse che il Morandi non era affatto un capolavoro, ma un «fallimento dell'ingegneria» e che sarebbe stato necessario ricostruirlo. Oggi spiega perché. Il problema sta proprio nel sistema Morandi, ossia nell'idea di sospendere il ponte a stralli in cemento armato. I cavi ("trefoli") inguainati in un

tubo pieno di malta e incapsulati nel cemento sono tesi al massimo e la corrosione li minaccia, ma proprio perché non sono a vista non è facile capire a che punto siano usurati. «Non è un caso – dice Brencich – che dopo un ponte simile in Libia e quello in Venezuela, all'estero nessuno abbia più voluto costruire viadotti con il sistema Morandi». A Genova, invece, ne hanno fatto un motivo d'orgoglio. «E poi hanno pagato in manutenzione più di quanto sia costata la costruzione. Quando un'auto è troppo vecchia, che cosa facciamo? La rottamiamo. In Italia, invece, c'è la filosofia che non si butta giù niente. Si spendono milioni per fare lavori, ed ecco il risultato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

