

Dopo il [ponte Morandi](#) di Genova, l'Italia continua a crollare. È notizia di mercoledì mattina il crollo di un viadotto ad Albiano Magra, in provincia di Massa Carrara.

Seppur l'attuale emergenza Coronavirus in cui è riversata l'intera nazione ha scongiurato una strage a causa della drastica riduzione degli spostamenti, sono comunque due i feriti che si trovavano in transito coi rispettivi furgoni (Tim e Bartolini) sul ponte al momento del cedimento.

Durante lo scorso autunno furono molte le segnalazioni all'ANAS da parte dei cittadini riguardo [una crepa comparsa sul manto stradale](#) che fu subito tappata senza però effettuare i necessari controlli sull'intera struttura, al contrario di quanto fu affermato; ritenendo quindi il ponte sano.

### **Una causa tecnica, un responsabile politico**

Il cemento armato (o meglio calcestruzzo armato) è un materiale economico e di ampio utilizzo a partire dalla fine dell'ottocento. Il suo processo di fabbricazione si porta dietro una rilevante, e ovvia, caratteristica che però - per questioni di profitto - pare sfuggire agli occhi dei diretti interessati: la sua affidabilità è limitata nel tempo, approssimativamente attorno ai 70 anni. Ne conviene che tutte le strutture costruite con l'utilizzo di questo materiale durante gli anni '50 necessitino ora di meticolosi controlli e quasi sempre di lavori di manutenzione.

Il problema è che se queste infrastrutture non sono sottoposte a monitoraggio costante ed efficiente, questa è una responsabilità tutta politica. Come ben sappiamo la gestione privata è da sempre orientata al profitto; la valutazione di un fabbricato, e quindi l'eventuale decisione di apportare opere di ristrutturazione è una faccenda prettamente economica e mai di sicurezza.

Sulla questione della gestione privata (per farla breve perché si potrebbe aprire un capitolo a parte) basta dire che dagli utili di Autostrade per l'Italia a partire dal 2001, 18,6 miliardi sono stati reinvestiti, ma solo 5 miliardi di essi per la manutenzione, mentre 13,6 miliardi impiegati per **“la realizzazione di ampliamenti, migliorie e nuove opere”**. Questo lo sanno bene gli abitanti di Genova che si sono visti crollare un ponte a pochi passi da un quartiere; per fortuna verrebbe quasi da dire, ma molto meno per chi quel ponte lo stava percorrendo proprio quel giorno.

Eppure il presidente della regione Toscana Enrico Rossi, nonostante dichiarò che le infrastrutture italiane sono al collasso e malgrado la attuale emergenza sanitaria, a Firenze si continua l'ampliamento dell'aeroporto (150 milioni spendibili altrove).

In questo incubo (di fatto è definibile tale), gli interessi economici in gioco sulle grandi opere sono incessanti, a partire dalla Tav Torino-Lione dove appunto la volontà è sempre quella di impiegare somme stratosferiche per nuove infrastrutture anziché fare controlli su quelle di vecchia data, dove quotidianamente transitano centinaia di migliaia di cittadini. Si parlava infatti di 15 miliardi di euro iniziali per la Tav, lievitati poi attorno a 32 miliardi, quando per la messa in sicurezza dell'intera rete autostradale nazionale la cifra si aggirerebbe - più o meno - attorno a 40 miliardi.

Una ragione che spiega questi grossi investimenti è sicuramente legata alla produzione di cemento in Italia che nell'ultimo decennio è calata di una notevole percentuale. Bisogna sostenere il settore del cemento insomma, ma non certo per lavori di pubblica utilità... semmai per sostenere dei privati profitti!

La procura di Massa Carrara ha aperto un'inchiesta per il crollo del ponte ad Albiano Magra, mettendo sotto sequestro l'area del crollo, nel mentre il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha istituito una commissione d'inchiesta per fare chiarezza sulla vicenda e accertarne le responsabilità. Eppure c'è poco da indagare: società concessionarie e ministri alle infrastrutture degli ultimi vent'anni hanno letteralmente lasciato andare in malora le infrastrutture di tutto il paese per sole questioni di guadagno, giocando con la vita dei cittadini.

### **La questione ambientale: tanto evidente, poco contemplata**

In tutto questo c'è una questione parallela, ma non di minore importanza, che è quella ambientale. Costruire opere pubbliche dovrebbe essere diverso da quella che di fatto è una cementificazione selvaggia volta solo a distruggere in maniera del tutto indiscriminata il territorio e il suo ecosistema. Anziché incoraggiare la filiera edilizia speculativa, è sempre più necessario pensare a modelli che possano conciliare gli aspetti della progettazione con la dimensione naturale; del suolo e dell'ambiente per intero. E soprattutto la riqualificazione di fabbricati già esistenti dovrebbe essere, insieme alla meticolosa manutenzione dell'intera rete di infrastrutture nazionali, la principale priorità anche per ovvie ragioni di consumo del suolo e di dissesto idrogeologico; più ora che mai in questi anni in cui la crisi climatica sta già bussando alle porte.

### **Una lotta impervia, ma necessaria**

Dato che la negligenza nei confronti della messa in sicurezza delle infrastrutture a favore della costruzione di grandi opere che nulla giovano al paese (se non a chi ha da guadagnarci, e di certo la popolazione è l'ultima della lista) continua assiduamente, è sempre più necessaria una lotta su tutto il territorio, con il dovere di perdere la visione per cui debba essere quasi solo localizzata in zone o regioni dove la questione è fortemente critica, poiché la problematica è ormai tale per tutto il paese.

Che siano le comunità popolari a poter decidere quali sono le infrastrutture necessarie e quali no è un passaggio sempre più necessario da conquistare così come un ripensamento radicale dell'attuale modello di sviluppo. La grande opera prioritaria è la messa in sicurezza del territorio nazionale e delle sue infrastrutture con meticolosi, ordinari e straordinari controlli. Per far sì che non debba essere una casuale quarantena nazionale ad evitare una tragedia.



## Lascia un commento

commenti