

Memoria (parziale) Atto Camera C. 1209 - DL Genova

Il testo del Decreto all'esame della Camera sul quale è richiesta una memoria di Italia Nostra risulta sia sovrabbondante sia disomogeneo e richiederebbe uno studio approfondito (non solo dell'articolato, ma anche della Relazione e dei documenti accompagnatori) per il quale non c'è il tempo necessario. Tale esigenza si osserva che emerge anche nella discussione nella prima seduta della Commissione tant'è vero che **Italia Nostra si unisce alla richiesta di quasi tutti i parlamentari intervenuti che hanno chiesto maggior tempo per esaminare il testo ai fini della relativa deliberazione.**

In linea di massima, l'associazione ritiene utile comunque segnalare almeno i punti che seguono che appaiono decisamente critici sin dalla prima lettura:

- Si rilevano nel testo proposto forti criticità, sia formali sia di contenuto, peraltro espressamente indicate nella documentazione predisposta dai Servizi Studi della Camera. In particolare risultano pienamente condivisibili quelle evidenziate nel dossier del Comitato per la legislazione, che tra l'altro indica il mancato rispetto dei tempi di pubblicazione, la disomogeneità dei contenuti del provvedimento (che risultano tali da poter costituire almeno due distinti provvedimenti d'urgenza) e la mancanza della verifica dell'impatto della regolamentazione.
- Nel merito di quanto è previsto per il ponte di Genova, mentre non viene delineata una operatività immediata e già si possono preventivare molteplici teorie e progetti alternativi per la ricostruzione che fanno in ogni caso prefigurare tempi lunghi, in virtù dello stato di emergenza dichiarato il 15 agosto viene in compenso prevista per l'attività del Commissario la "solita" deroga assoluta e incondizionata a tutte le normative vigenti. Con ciò, mentre non si eliminano le incertezze quanto ai tempi di realizzazione, si spalancano le porte a forzature di procedure e ad abusi, come se ne sono viste in abbondanza in svariate analoghe circostanze in passato, che non dovrebbero essere ripetuti. In sostanza, le deroghe dovrebbero essere limitate al massimo e comunque tese unicamente alla contrazione dei tempi della ricostruzione del ponte ma non a consentire il superamento di ogni tipo di vincolo (compreso quello idrogeologico) e della partecipazione dei cittadini alle scelte di trasformazione del territorio.

In particolare sul **Ponte Morandi**, Italia Nostra Genova ha già scritto "a partire dalla situazione emergenziale in cui versa Genova e diciamo subito che quanto resta del ponte va immediatamente rimosso sia per l'incolumità dei cittadini (rischio di crolli ed aumento degli incidenti legati alla caotica circolazione stradale, cui in parte contribuisce anche la mancata eliminazione del vecchio ponte), sia per ridare alla Città le linee ferroviarie e le tre strade lungo la Val Polcevera, fra le quali un'arteria fondamentale quale era via Walter Fillak, sia per evitare il degrado di un intero quartiere e consentire la ripresa delle attività commerciali e artigianali, che dalla possibilità di circolazione in quella zona fortemente dipendono. Questa operazione si può fare in tempi brevissimi, senza attendere ulteriormente – a danno dei Genovesi - decreti legge dall'incerto e mutevole contenuto... : il Sindaco di Genova può avvalersi dei suoi poteri di Ufficiale di governo, adottando un'ordinanza "contingibile e urgente" in tal senso. Non è infatti dubitabile che ne sussistano tutti i presupposti di legge (urgenza a provvedere per prevenire ed eliminare gravi pericoli che minacciano l'incolumità pubblica e per scongiurare l'incombenza del degrado urbano) e tutti i motivi che devono supportare il contenuto precettivo di questo atto. Per fare ciò non occorre... aspettare le annunciate disposizioni speciali per Genova: le norme per provvedere a tali indilazionabili incombenze

esistono già. Cessate, quindi, le esigenze della Giustizia, un minuto dopo si potrebbe por mano alla demolizione e alla rimozione di quanto residua del Ponte Morandi. Il futuro Commissario straordinario preposto alla demolizione e ricostruzione del ponte non potrà che essere grato al Sindaco del lavoro già svolto”. Sul tema invece del “nuovo ponte”: “Preliminarmente occorre esprimere un fermo dissenso alla realizzazione di un ponte provvisorio – con o senza l’utilizzo di parti consolidate del ponte parzialmente crollato – per diversi ordini di motivi. In primo luogo in Italia le soluzioni provvisorie tendono a divenire definitive. In secondo luogo i tempi di realizzazione non sarebbero comunque brevissimi (si è parlato da parte di tecnici di tempi non inferiori all’anno e prossimi ai due) e il ponte sarebbe destinato a veicolare solo una parte del traffico che attraversava il Morandi. In terzo luogo, dovendo il ponte provvisorio raccordarsi agli svincoli e ai tunnel esistenti, necessariamente insisterebbe, in tutto o in parte, sullo stesso tracciato che dovrebbe essere poi utilizzato dal ponte definitivo. Conseguentemente non si potrebbe prescindere dalla sua rimozione prima di iniziare la costruzione del ponte definitivo, con l’effetto disastroso che fra uno o più anni si verificherebbe nuovamente un’interruzione del traffico autostradale per tempi lunghissimi e difficilmente prevedibili. Quanto alle caratteristiche che dovrebbe avere il nuovo ponte, non compete a Italia Nostra dare indicazioni sulle modalità e sulle tecniche costruttive che dovrebbe utilizzare il progettista, salvo dire che il nuovo ponte, probabilmente in acciaio, dovrà essere realizzato adottando le più moderne tecnologie e con i massimi standard di sicurezza, di affidabilità, di manutenibilità e di vita nel tempo. Compete, invece, a Italia Nostra chiedere che il nuovo ponte abbia caratteristiche tali da divenire un fattore evocativo e distintivo della Città, un elemento dell’iconografia urbana, quale era stato il Ponte Morandi, che con poche lunghe campate superava tutto il fondovalle del Polcevera. Ciò non significa che il nuovo ponte ne debba riprodurre le fattezze. Significa, invece, che, come il Ponte Morandi era espressione di soluzioni tecniche ed estetiche in allora ritenute di particolare pregio, anche il nuovo ponte dovrà essere un’opera d’arte ingegneristica e architettonica all’avanguardia rispetto agli attuali standard, attingendo anche, se del caso, alle numerose recentissime esperienze di analoghe realizzazioni in altri paesi (ad esempio nel Nord Europa e nel Giappone). E compete anche a Italia Nostra enunciare criteri e requisiti che la nuova opera deve possedere per potersi inserire nel paesaggio urbano, per non compromettere l’ambiente, per migliorare la qualità della vita dei cittadini utenti e residenti. Sotto questi profili si afferma che il nuovo ponte debba consentire un diverso assetto urbanistico della zona e che, quindi, non venga a costituire un vincolo insuperabile: l’area sottostante al ponte deve essere – al massimo possibile - priva di ostacoli (piloni, tiranti, ecc.) in modo da consentire, ad esempio, la realizzazione di un parco urbano (eventualmente alla memoria delle vittime) e miglioramenti della viabilità. Per l’ampiezza delle campate e la posizione dei piloni si dovrà assolutamente tenere conto del rischio idrogeologico non solo attuale, ma anche futuro, considerando che i mutamenti climatici in corso inducono a prevedere l’elevata probabilità di eventi di intensità via via crescente, rispetto ai quali i sostegni del ponte non dovranno rappresentare in alcun modo un fattore di aggravamento. Il nuovo ponte, inoltre, non deve costituire - né fisicamente, nè visivamente - una barriera fra l’alta e la bassa Val Polcevera. Per l’inserimento del ponte nel paesaggio urbano ci si dovrà avvalere di adeguate competenze e degli studi - del tipo di quelli già sviluppati ad esempio in Svizzera e in Francia - di mitigazione degli interventi ad elevato impatto. Ciò avviene mediante ulteriori interventi miranti al potenziamento della qualità del paesaggio e, ove possibile, della biodiversità e della sostituzione degli habitat distrutti o danneggiati. Nella progettazione del nuovo ponte, infine, occorre tenere ben presenti i problemi di traffico che il Ponte Morandi, con i suoi sbocchi e i connessi raccordi autostradali, determinava costantemente. In particolare appariva manifestamente insufficiente lo smaltimento con l’utilizzo di una sola corsia del traffico proveniente da ovest e diretto verso est e verso nord. Una progettazione sviluppata con larghezza (eliminare i precedenti inconvenienti) e preveggenza (in previsione sia del

realizzando miglioramento dei raccordi del ponte nelle quattro direzioni servite, che di un ulteriore incremento del traffico) renderebbe un ottimo servizio alla Città e alla Nazione. Siamo certi, che accanto ai generosi contributi già offerti alla Città, altri potranno ancora venire a breve da Istituzioni (pensiamo alla locale Scuola Politecnica), studiosi e tecnici, contributi che dovranno essere attentamente valutati. Si potrà così, pur nel rispetto di tempi di decisione molto stringenti, individuare e approfondire possibili soluzioni alternative rispetto all'unica proposta ad oggi presa in considerazione, soluzioni che soddisfino i requisiti che abbiamo prospettato e che riteniamo irrinunciabili, anche per dare un senso alla calamità che tutti – chi massimamente e chi meno - abbiamo subito. Infine, in merito alla viabilità e alla mobilità secondarie, formuliamo l'auspicio che gran parte delle soluzioni già attuate ovvero già cantierate per sopperire alle deficienze, verificatesi come effetto diretto e indiretto del crollo del Ponte Morandi, possano diventare definitive e, quindi, fruibili anche una volta risolta l'emergenza. Inoltre, nella prospettiva della riduzione del traffico leggero privato, Italia Nostra si associa alla richiesta, già formulata da altre Associazioni e Comitati, di potenziare adeguatamente e di rendere – almeno temporaneamente – gratuito il trasporto pubblico (bus, ascensori, treni e metropolitana), attingendo a risorse che dovrebbero trovare collocazione nelle annunciate disposizioni speciali per Genova. Il tema della mobilità complessiva di Genova deve infatti essere portato in primo piano visto che l'opera infrastrutturale nuova potrebbe ospitare 2-3 livelli di traffico. Si osserva inoltre che l'opera deve essere espressione di alta specializzazione in costruzione di ponti e viadotti e di conoscenza dell'intero sistema idrogeologico. Il rischio geologico cui è soggetto il sito del ponte infatti è dovuto ad una faglia, andamento sud-sud-ovest/nord-nord-est, che dalla piattaforma continentale al largo di Genova taglia l'appennino per raggiungere la pianura padana, le carte geologiche del piano urbanistico comunale lo evidenziano. Sarebbe quindi opportuno tener presente questa condizione obiettiva di rischio per progettare ed eseguire in modo sicuro.

Il testo del decreto sembra invece rinviare ad un regolamento attuativo che con successive procedure richiederebbe tempi lunghi e non l'operatività immediata.

Si segnala inoltre che Italia Nostra condivide le preoccupazioni espresse da Raffaele Cantone sui poteri commissariali per Genova che potrebbero creare criticità sulle norme antimafia e di sicurezza sul lavoro (R. Cantone: *«Ho perplessità sulla disposizione che prevede la deroga a tutte le norme dell'ordinamento italiano ad esclusione di quelle penali. Un fatto senza precedenti che consente al commissario di muoversi con assoluta e totale libertà, imponendogli solo i principi inderogabili dell'Unione europea ed ovviamente i principi costituzionali»*).

L'associazione pone l'attenzione per la ricostruzione del ponte Morandi anche sulla necessità di approfondire e approfondire il dibattito culturale legato al valore identitario storico-architettonico dell'opera incluso tra le 100 opere rappresentative dell'architettura italiana dall'università La Sapienza di Roma e dall'associazione Do.Co.Mo.Mo.

Ci sono poi numerosi punti che richiedono un approfondimento puntuale, cercando, con più tempo a disposizione, anche il coinvolgimento ufficiale di Italia Nostra:

- Art.8.
(Istituzione della zona franca urbana per il sostegno alle imprese colpite dall'evento).
- Art.13.
(Istituzione dell'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche – AINOP).
- Art.14.
(Sistema di monitoraggio dinamico per la sicurezza delle infrastrutture stradali e
-

autostradali in condizioni di criticità e piano straordinario di monitoraggio dei beni culturali immobili).

- 4. Nell'ambito delle attività di conservazione di cui agli articoli 29 e seguenti del codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al [decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42](#), il Ministero per i beni e le attività culturali adotta un piano straordinario nazionale di monitoraggio e conservazione dei beni culturali immobili, che definisce i criteri per l'individuazione dei beni da sottoporre a monitoraggio e ai conseguenti interventi conservativi, nonché i necessari ordini di priorità dei controlli, anche sulla base di specifici indici di pericolosità territoriale e di vulnerabilità individuale degli immobili, e i sistemi di controllo strumentale da utilizzare nonché le modalità di implementazione delle misure di sicurezza, conservazione e tutela.
- art. 14 comma 4 (***piano straordinario di monitoraggio dei beni culturali immobili***). Con questa norma si introduce un'ulteriore attività di conservazione dei beni culturali a carico del MiBAC, ma con la previsione di troppo scarse risorse finanziarie (10 milioni per ciascun anno 2019 e 2020) peraltro reperite mediante riduzione del Fondo per la tutela del patrimonio culturale. Ci si dovrà pertanto riservare di poter approfondire in merito alla sovrapposizione di norme relative alle competenze del MiBAC, la cui disanima non è possibile esaurire in così breve tempo.
- Art 25. Si fa notare che nel decreto all'art. 25 è stabilita per Ischia la concessione dei benefici del condono edilizio a tutto l'abusivismo realizzato sull'isola dal 1994 al 2003 (condono sinora vietato dalla legge 326/01- Berlusconi), nonché la condonabilità di tutti gli immobili abusivi di volumetria superiore a 750 mc realizzati dal 1983 al 1993 (condoni sinora vietati dalla legge 724/94- Berlusconi). Una volta conseguito il condono in tempi rapidi (vale anche il silenzio assenso) ai medesimi volumi "abusivi", lo Stato riconosce per essi una riduzione degli oneri concessori, concedendo pure -aggiuntivamente- i contributi per riparare o ricostruire quegli immobili (tutti in aree di vincolo paesaggistico, nonché in aree -com'è ovvio- oggetto di vincolo idrogeologico).

Italia Nostra dissente completamente. E' infatti da considerare la possibilità che in sede di conversione del decreto saranno sicuramente introdotte altre fattispecie di semplificazione e accelerazione degli interventi relativi a tutti i sismi e calamità dell'ultimo decennio, che potranno essere l'occasione per introdurre altri inaccettabili condoni e deroghe di ogni genere.

- **Art.27.**
(Soggetti attuatori degli interventi relativi alle opere pubbliche e ai beni culturali).
- **Art.40.**
(Cabina di regia Strategia Italia).
- 1. Entro dieci giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, è istituita, su proposta del Segretario del CIPE, una Cabina di regia, presieduta dal Presidente del Consiglio dei ministri o dal Sottosegretario di Stato delegato, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, composta dal Ministro dell'economia e delle finanze, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e integrata dai Ministri interessati alle materie trattate nonché dal Presidente della Conferenza delle Regioni, dal Presidente dell'Unione delle province d'Italia e dal Presidente dell'Associazione nazionale dei comuni italiani, con i seguenti compiti:

- a) verificare lo stato di attuazione, anche per il tramite delle risultanze del monitoraggio delle opere pubbliche, di piani e programmi di investimento infrastrutturale e adottare le iniziative idonee a superare eventuali ostacoli e ritardi;
- b) verificare lo stato di attuazione degli interventi connessi a fattori di rischio per il territorio, quali dissesto idrogeologico, vulnerabilità sismica degli edifici pubblici, situazioni di particolare degrado ambientale necessitanti attività di bonifica e prospettare possibili rimedi.
- 2. La Presidenza del Consiglio dei ministri, per il tramite del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, assicura l'attività di supporto tecnico, istruttorio e organizzativo alla Cabina di regia di cui al comma 1.
- Va in ogni caso stralciata la norma relativa alla gestione dei **fanghi di depurazione** di cui non si ravvede l'urgenza e in quanto del tutto estranea alle materie, già disomogenee, del decreto.

Rimane il fatto che “Tutta l’Italia aspetta il nuovo progetto del Ponte Morandi” che non potrà che rispettare le attese che il parere della sezione di Genova esprime. Italia Nostra raccoglierà dopo la pubblicazione del nuovo progetto i contributi delle sue sezioni e si farà parte critico-propositiva rispetto alle scelte che verranno adottate”.

Roma 11 ottobre 2018