

Mani troppo pulite

>>>> **Roberto Timossi** intervistato da **Roberto Capocelli**

Tra i tanti aspetti della tragica vicenda genovese c'è una storia che vale la pena di ricordare: quella del cosiddetto canale "scolmatore" del Fereggiano. Il Fereggiano è l'ultimo affluente sinistro del Bisagno, uno dei tanti corsi d'acqua che attraversa la città, "protagonista" dell'alluvione del 2011 in cui persero la vita sei persone. Il fiume, che nasce in località Pedegoli, improvvisamente si inserisce in mezzo all'abitato, passando letteralmente sotto le case: da decenni si insiste sulla necessità di sistemare quella che rappresenta una situazione di vera e propria minaccia costante, perché quando quello che normalmente è poco più di un rigagnolo ingrossa l'esondazione è inevitabile.

L'idea dello scolmatore, in sostanza un canale deviatore del corso d'acqua, nasce con l'amministrazione del repubblicano Campart alla fine degli anni '80, e nel '91, con la giunta del sindaco Merlo, socialdemocratico, diventa una realtà. Due assessori socialisti, Roberto Timossi e Giuseppe Saitta, sono l'anima dell'opera: un'opera che non ha mai visto la luce e di cui si discute ancora oggi: «Ero assessore alle opere idrauliche in una zona idro-geologicamente complessa come la città di Genova. Il problema delle esondazioni era più che noto. Sul l'asse terminale del Bisagno, dopo l'immissione dell'ultimo affluente di sinistra, il Fereggiano, nella zona dello stadio Marassi, si era costruita una copertura che risultava assolutamente insufficiente a contenere la portata in caso di forti piogge. I periti avevano messo in luce questo stato di cose molto chiaramente», racconta proprio Roberto Timossi ripercorrendo le tappe della vicenda.

La "copertura" di cui parla l'ex assessore socialista è quella voluta, a cavallo fra gli anni '20 e '30, dall'allora sindaco di Genova, Gerolamo Da Passano, che ordinò una canalizzazione con relativa copertura del tratto terminale del Bisagno, tra la stazione di Brignole e la foce: all'epoca si stimò una portata massima di 500 metri cubi al secondo. Le ultime alluvioni hanno causato un flusso con punte di 1300 metri cubi al secondo. Dalla costruzione della famosa copertura, le inondazioni si sono succedute con regolarità: nel 1939, nel 1945, nel

1951, nel 1953. Poi, il disastro nel 1970 che costò la vita a 44 persone. Poi, ancora, nel 1977 e nel 1992, fino ad arrivare al novembre del 2011 con l'esondazione proprio del Fereggiano. L'ultima alluvione del 9 e 10 ottobre scorsi è cronaca dei giorni nostri. Una bomba a orologeria, insomma.

La realizzazione di un canale scolmatore è considerata, quasi unanimemente, come la sola soluzione in grado di evitare il riproporsi di eventi alluvionali con effetti devastanti sulla città. Nella perizia affidata ai tecnici dopo i gravi fatti del 2011 si legge: «Il progetto della Italstrade per lo scolmatore avrebbe evitato il disastro. Sono stati spesi 10 miliardi per un chilometro di galleria e poi i lavori sono stati interrotti. Se fosse stata portata a termine, il rio non sarebbe mai esondato». Il progetto Italstrade era quello promosso da Timossi e poi messo in cantiere da Saitta.

Secondo i pubblici ministeri l'opera era stata ideata non per rispondere ad una esigenza del territorio, ma per portare voti al Psi, molto forte in quella zona

A fermarlo ci pensarono i giudici. Secondo i pubblici ministeri che misero sotto accusa gli assessori socialisti, l'opera era stata ideata non per rispondere ad una esigenza del territorio, ma per portare voti al Psi, molto forte in quella zona. In più, si contestava il fatto che l'appalto fosse stato assegnato all'Italstrade. «L'opera fu data in affidamento diretto a Italstrade che si era presentata in consorzio con altre aziende formando il Clit: questo mi fu contestato dai magistrati ai quali spiegai le ragioni ovvie che ci avevano portato a quella scelta», spiega Timossi. «Riuscimmo ad avere un finanziamento di 50 miliardi di lire, che però era insufficiente per tutto lo scolmatore, che sarebbe costato 200 miliardi. Per questo decidemmo di partire dal Fereggiano che era il foro pilota. Del resto esisteva già, sin dalla metà degli anni '80, una proposta di legge speciale per lo scolmatore, il cui primo firmatario era Ciriaco De Mita con tutti i parlamentari liguri (meno i Verdi). Gli idraulici se-



gnalavano il fatto che si fosse in presenza di un fenomeno caratterizzato da piene trentennali, cioè da eventi alluvionali che avevano un carattere di ciclicità. Dato il rischio per la città, inserimmo il progetto nella legge sui finanziamenti d'urgenza per i Mondiali del '90. Per questo il cantiere fu assegnato a Italstrade, che era già stata precedentemente incaricata di realizzare lo studio, e aveva il progetto in mano, pronto. Se non avessimo fatto così si sarebbe perso almeno un altro anno finché le altre aziende fossero riuscite realizzare gli studi e i progetti».

Una scelta consequenziale. Non per gli ambientalisti, però, che teorizzano il divieto assoluto di intervenire sulla natura: «Dovevamo partire, ma trovammo una resistenza fortissima da parte dei Verdi e dello stesso Pci, che all'epoca, proprio con Burlando, era all'opposizione. Questo ha determinato uno slittamento dei tempi per cui, a quel punto, non riuscivamo più a stare all'interno dei progetti per i Mondiali. Allora, visto che la legge lo consentiva, abbiamo trasformato lo scolmatore in opera colombiana», ricorda l'ex assessore socialista.

Nel '91 Timossi, dopo aver reperito i fondi e approvato il progetto, lascia l'assessorato a Giuseppe Saitta che, a maggio dello stesso anno, fa partire i cantieri. Si scava. Ma, oltre agli ambientalisti, c'erano anche i giudici che vedevano dietro ogni opera pubblica, inesorabilmente, l'ombra della corruzione. «Nel '93 arriva la tangentopoli genovese: ci hanno tirato dentro per poi assolverci undici anni dopo», spiega Timossi.

Per i giudici, che contestano ai due assessori l'abuso d'ufficio e il falso ideologico, i due amministratori avevano scelto di avviare l'opera dello scolmatore perché, in realtà, volevamo fare carriera politica. L'opera, nella lettura dei Pm, non aveva alcun carattere di urgenza e necessità, ma serviva a ingraziarsi l'elettorato e i vertici del Psi, in particolare la corrente dell'allora senatore Meoli: «Secondo le accuse noi eravamo supini alle richieste del partito e questo si dimostrava dal fatto che l'opera non era assolutamente da considerarsi prioritaria né indispensabile, anche perché, così si disse, era remota la possibilità dell'esondazione contemporanea del Fereggiano e del Bisagno, cosa poi avvenuta 2 volte in 3 anni. Il Pm ci ha messo 3 anni per la richiesta di rinvio a giudizio poi 4 anni per fare il primo dibattimento». Undici anni di processo, due gradi di giudizio. Assoluzione piena perché «il fatto non sussiste».

A curare il caso fu il Pm Terrile, che oltre agli assessori socialisti mise sotto accusa tecnici e periti che, con il loro lavoro, avevano avallato la necessità dello scolmatore. Nel frattempo Burlando, divenuto sindaco, viene arrestato, anche lui travolto dalla Tangentopoli genovese per le «Colombiadi». La chiusura del cantiere viene decretata dal commissario prefettizio Vittorio Stelo, nominato dopo l'arresto dello stesso sindaco Burlando. Poi sulla poltrona di primo cittadino arriva il magistrato Adriano Sansa, che avvia la liquidazione decretando la fine dell'opera. Comincia una lunga storia di risarcimenti alle ditte appaltatrici. Ancora l'11 giugno del 2013 il

Comune di Genova ha pagato una rata di risarcimento di 624mila euro alla Astaldi. Complessivamente il Comune dovette pagare una penale di 9 miliardi di lire oltre ai 12 già spesi per la galleria iniziale.

«Solo il nostro processo, tra perizie, avvocati e giudici, supera abbondantemente il miliardo delle vecchie lire. Senza considerare il danno personale e umano a me e Saitta e al direttore del servizio idraulico, oltre che la perdita di una generazione politica. Un processo conclusosi con un nulla di fatto a spese dello Stato», analizza Timossi, che aggiunge: «Se ci avessero permesso di portare avanti quei lavori, senza ombra di dubbio non ci sarebbero stati i morti del 2011, e forse nemmeno quello del 2014, perché se il Bisagno non avesse incontrato la pressione del Fereggiano sarebbe esondato, ma non in quella maniera. Chi decise di bloccare l'opera porta sulla coscienza quelle persone».

Il progetto dello scolmatore del Fereggiano, qualche anno fa, è stato ripreso. In pochi hanno il coraggio di sostenere la sua inutilità, ormai. Ma, ancora oggi, nonostante tutto, è di nuovo bloccato; non più dai giudici con le mani pulite, questa volta, ma da una selva di ricorsi incrociati al Tar. Il suo costo è lievitato rispetto al piano varato dall'allora assessore Timossi: da 50 miliardi di lire si è passati a 45 milioni di euro, il doppio. L'imbocco di quello che avrebbe dovuto essere lo scolmatore, un tunnel di una ottantina di metri da cui parte il foro pilota, è stato fotografato dopo l'ultima alluvione: usato come deposito di barche. Le talpe, le scavatrici che servivano ad aprire il varco, sono ancora lì dentro, rimaste a marcire e ormai ridotte a un cumulo di ruggine e muffa: non potevano andare in retromarcia e sarebbero potute uscire solo a completamento del traforo. Risarcite anche quelle, con danaro pubblico, naturalmente. Soldi letteralmente buttati.

Non resta che fare una valutazione politica di quanto accaduto. Cosa è successo in quegli anni, perché l'assurdità ha prevalso sul buon senso? Erano giorni strani quelli dell'ormai sbiadito 1993: sul paese pesava una cappa buia. Ogni mattina si aprivano i giornali per vedere a chi fosse "toccata". In tanti cadevano sotto l'inarrestabile onda giustizialista incarnata dal ciclone delle "Mani Pulite". L'immagine del Tribunale di Milano era onnipresente, rimbalzava riflessa in milioni di schermi televisivi, da Aosta a Ragusa. Gli eroi del momento erano i giudici del Pool, osannati dalla piazza e aizzati dalla stampa. Nel Parlamento si esponevano cappi e, del resto, il clima era da forca.

I partiti, pur responsabili di gravi errori, furono identificati come i colpevoli da distruggere, il male da annientare per pu-



rificare la società italiana. Sappiamo come è andata a finire. Nessuno si è ancora azzardato a fare questo accostamento, ma chissà se è legittimo dire che proprio in quei giorni si assistette alla nascita dei prodromi di quello che oggi è il populismo pentastellato, quello del "tutti a casa senza se e senza ma". Timossi, una delle vittime di quell'oscurantismo della ragione, ricorda quegli anni con uno strano tono della voce, un misto di rassegnazione e indignazione: «È stato un cortocircuito sia storico che costituzionale. Finiva un'epoca e non ce ne si era resi conto; qui ci furono anche le responsabilità dei partiti, di tutti, soprattutto riguardo al finanziamento illecito. Un errore che non si sarebbe dovuto commettere. Era caduto il Muro di Berlino e, con esso, una fase storica. Tutto era cambiato. Così è iniziata una nuova parentesi istituzionale, in cui si è trovato ad agire un ordine giudiziario legittimato a intervenire e a sostituire la classe politica. Si è interrotto un percorso di democrazia normale. Tutti i partiti sono saltati e, a differenza di quanto accaduto nel resto di Europa, ci siamo trovati a improvvisare una classe politica. Se ne vedono i risultati».

>>>> **genova**

Storia del Bisagno

>>>> **Giorgio Olcese**

Il torrente Bisagno è da molti secoli profondamente integrato nella storia urbana di Genova. La piana alluvionale prossima alla foce, posta fino ad oltre la metà dell'Ottocento fuori dei baluardi stellari della cinta muraria barocca, costituiva una preziosa risorsa per l'economia genovese, in quanto, periodicamente fertilizzata proprio dalle piene del torrente libero di esondare, veniva a costituire l'humus agricolo/ortivo cui la città primariamente attingeva per i bisogni alimentari vegetali. Non per nulla le venditrici di frutta e verdura – quanto meno fino all'ultimo anteguerra – si usava chiamarle correntemente *besagnine*. Allora la porta cinquecentesca della città corrispondeva all'attuale Ponte Monumentale, da cui iniziava il percorso dell'antica strada, sul tracciato della via San Vincenzo e del Borgo Incrociati, con attraversamento del Bisagno sul ponte in pietra cosiddetto "romano", che per un vasto letto del torrente libero da arginature giungeva – ne esistono residue arcate, ovviamente interrata – in prossimità della chiesa di S. Agata, fulcro dell'antico borgo, aldilà di Corso Sardegna. Da qui con la vecchia via di S. Fruttuoso, attraverso il Colle di San Martino, si scendeva e proseguiva per la strada "romana" di Sturla, Quarto ed oltre.

Soltanto a partire dall'ultimo triennio dell'Ottocento – quando con la rivoluzionaria energia del vapore, finalmente diffusa anche in Italia, Genova, tra nuovi bastimenti in ferro e prima ferrovia merci a trazione locomotiva, avrebbe, per la sua naturale collocazione geografica e portuale, acquisito il ruolo e il prestigio di capitale industriale e finanziaria del regno d'Italia – l'esplosione della città fuori le mura barocche aggredì, prima di ogni altro, la eccezionale risorsa della citata piana alluvionale, aggregando amministrativamente prima gli antichi borghi, quindi direttamente i suoli giudicati ed acquisiti come fabbricabili: e dando luogo, fino agli anni della prima guerra mondiale (con la nuova via XX Settembre, la seconda Stazione ferroviaria di Brignole, il Ponte Pila, l'asse della via Libertà, il tessuto viario di palese stampo "torinese" intorno ai Corsi Torino e Buenos Aires; non meno che, a monte della ferrovia, con i vasti quartieri di San Fruttuoso e Marassi) ad

una ordinata e qualificata urbanizzazione che sarebbe andata ad assegnare al corso terminale del Bisagno stesso, ormai integralmente arginato, un ruolo assiale di collegamento tra le due parti della città primo Novecento.

L'anno 1932 – dunque in pieno e dominante regime fascista – Genova vede la progettazione e in buona parte attuazione di quello che – insieme ai romani Foro Mussolini ed Eur e alle nuove città dell'Agro Pontino – rappresenta forse una delle





più vaste iniziative urbanistiche del cosiddetto ventennio. Oltre lo sventramento del quartiere storico di Ponticello – con la realizzazione della piazza Dante e adiacenze, segnato dai due grattacieli – l’enfasi monumentale perseguita dal fascismo avrebbe trasformato la vecchia Piazza d’Armi, fuori le mura, nella retorica e super-celebrativa piazza della Vittoria: anomala e sostanzialmente marginale rispetto alla intensa vita civile urbana, fino al punto di aver collocato un arco monumentale in mezzo alla piazza stessa: quasi fosse un monolito, del resto sostanzialmente ignorato; e pressoché contestuale alla piazza, l’iniziativa di coprire con un largo e costoso impalcato, per sovraccarichi dinamici di traffico urbano, il letto del tratto terminale del Bisagno dal bastione della ferrovia al mare.

Qui i giudizi si sprecano, differenziandosi tra loro - spesso con una superficialità indotta, ma comprensibile e giustificabile – dalla più che legittima indignazione per i tragici eventi alluvionali che nell’ultimo mezzo secolo hanno periodicamente colpito il contesto piazza/copertura, dilagando nei quartieri cittadini all’intorno. Siamo a metà degli anni ’30, e i lavori di realizzazione di una idonea riarginatura a canale del menzionato tratto del torrente e della copertura vengono realizzati con rapidità da una delle più efficienti e stimolate imprese edilizie cittadine. L’impalcato appoggia su una serie di travi in cemento armato, da un muro di sponda all’altro, di altezza rapportata alla loro lunghezza per motivi statici, cioè di resistenza relativa ai più forti carichi stradali: quelli pesanti dei mezzi

pubblici, camion, e simili. L’altezza è notevole, quindi tale da ridurre di fatto la sezione rettangolare netta da porre in relazione al volume di acque che vi può liberamente scorrere. Ovviamente da un trave all’altro si realizzano solettoni in cemento armato, di spessore e resistenza adeguate alla continuità della copertura e alla funzione soprastante di piano stradale. Tuttavia la sezione, nonostante la presenza riduttiva delle travi, se mantenuta costantemente pulita da depositi di pietre e fango od altro materiale ocludente il letto del torrente, è adeguata a smaltire l’eventuale punta di piena alluvionale. Si ricorda il dato di 800 metri cubi al secondo calcolato dagli esperti sulle ricorrenze statistiche di lungo periodo, posto allora a base del progetto di canalizzazione coperta.

Al tempo lo scempio del selvaggio sviluppo
edilizio del dopoguerra è ormai compiuto

L’autunno del 1970 segna l’episodio improvviso, non previsto e cruciale – tragico per le conseguenze in persone travolte e gravi e diffusissimi danni economici pubblici e privati – della prima esondazione del Bisagno, con allagamenti disastrosi, diffusi ovunque dall’enorme volume delle acque in piena: una esondazione che per quota di livello risale oltre l’incrocio delle vie Cesare e Galata con la via XX Settembre. E’ di tutta drammatica evidenza che il sottovia è assolutamente insufficiente a convogliare e smaltire una tale portata, valutata dagli esperti



intorno ad un valore di circa 1400 metri cubi al secondo: oltre il 50% in più rispetto ai valori stimati negli anni '30. Si aggiunga che la menzionata presenza delle travi in sequenza determina, per motivi di ordine idraulico in spinta vorticoso, fenomeni di rigurgito tali da ostacolare ulteriormente, in termini di velocità di scorrimento, il pur rapido, perché violento, deflusso delle acque di piena.

Al tempo lo scempio del selvaggio sviluppo edilizio del dopoguerra è ormai compiuto, quanto meno in massima parte. La crescita demografica della città, passata da circa 650.000 abitanti della fine anni '30 ad oltre 850.000, aveva alimentato una attività edilizia diffusa ovunque possibile, sostanzialmente senza regole, salvo un Regolamento edilizio fondato su rapporti altezza/distanze, soprattutto a riguardo della prescrizione e regolamentazione di un fattore fondamentale per uno sviluppo regolato e civile, quello delle infrastrutture. Che significa strade di circolazione e di accesso proporzionate alla densità degli insediamenti abitativi, spazi di parcheggio, sistemi di raccolta e canalizzazione delle acque bianche in collettori adeguati, controllo del loro convogliamento a mare (oltre, ovviamente, quanto afferente alle reti idriche, elettriche, telefoniche ecc.).

Sulle motivazioni storiche, in termini soprattutto di indirizzo politico e di mancata pianificazione urbanistica, ho avuto occasione di esprimermi in una recentissima intervista pubblicata su un giornale cittadino cui per economia di discorso faccio rinvio. Dopo il 1976 – data di adozione del nuovo Piano regio-

latore generale elaborato dal mio ufficio – lo sviluppo edilizio, drasticamente contenuto e comunque rigorosamente regolato in tutte le sue componenti, si è sostanzialmente e ovunque fermato. Con la scomparsa graduale della grande industria e il rapidissimo decremento della popolazione (giunta al di sotto i 600.000 abitanti) mancava ormai la domanda. Mi preme invece aggiungere che l'assetto di Genova degli anni '30 si appoggiava su di un raggiunto equilibrio, che vedeva in primis sparsi residui di attività agricola nelle delegazioni collinari o comunque di presidio delle aree verdi sul perimetro urbano; inoltre una mobilità urbana affidata pressoché soltanto ad una efficiente rete tranviaria, estesa fino ai capilinea delle due riviere e delle due grandi vallate; mentre la raccolta dei rifiuti, di gran lunga più limitata in quantità, era affidata al prelievo da porta a porta. Lo straordinario sviluppo dell'auto e dei motocicli e il loro stazionamento a saturazione sui margini di tanti esigui e impropri spazi di circolazione, come la diffusione dei cassonetti per i rifiuti anche differenziati, è stato un fattore aggiuntivo di fortissima incidenza, di ostacolo e di trascinarsi insieme, che ha potenziato l'irruenza dell'alluvione moltiplicando ostacoli, vortici, deviazioni, ribaltamenti e quant'altro: fattore di straordinario incremento dei danni disseminati ovunque.

Infine – certamente non ultimo, forse anzi primo – il cambiamento climatico che da decenni ha fortemente alterato il regime delle precipitazioni, rendendo sempre più problematico – anche per i climatologi competenti e nonostante i forti



progressi di miglioramento strumentale – la previsione e soprattutto la valutazione anticipata della presumibile intensità delle piogge, precipuamente le ricorrenti autunnali, concentrate nell'unità di tempo. Dunque un'ampia serie di fattori che motivano questi drammatici eventi alluvionali posti a fronte di un letto/canale coperto di sezione e caratteristiche ormai del tutto inadeguate.

Una volta assicurato in permanenza il regime del tratto finale del Bisagno, il suo letto si sarebbe potuto coprire in assoluta sicurezza

È essenziale soffermarsi in passaggio su questo punto, per sgombrare il campo da dichiarazioni, proposte o previsioni che sembrano affermare di poter e dover ampliare la sezione del vano sotto copertura per consentire lo smaltimento di tali nuovi massimi regimi di piena. E' di immediata evidenza che il fondo del canale, già al limite della pendenza anche in rapporto alla sua foce e alla quota del mare, non è modificabile. Né sono spostabili per allargamento i due muri laterali di sponda, poiché l'edificazione successiva lungo tutte e due le fiancate lo rende impossibile. Non resterebbe che l'ipotesi balzana del rialzo della copertura, cioè dello stesso piano stradale funzionalmente collegato a tutta la viabilità che vi confluisce, in un sistema di circolazione divenuto lo snodo di ogni collegamento veicolare del centro cittadino con tutti i quartieri di levante della Grande Genova. Queste considerazioni possono sembrare a taluni ovvie e persino pedantesche: ma – a fronte di affermazioni appena udite anche da parte di persone di alta responsabilità – andavano qui ricordate.

Si obietterà che è pur stata fatta la scelta di rifare la copertura del torrente, proprio dalla ferrovia alla sua foce, per adeguarlo alle nuove necessità. L'esigenza fu nota fino dal 1970, e forse

anche prima, per un complesso di considerazioni. Prima di tutto – persino a prescindere dalla tragica evidenza conseguente all'esonazione della città bassa – per gravi motivi di manutenzione. La tecnica costruttiva del nudo cemento armato, quasi universalmente adottata per decenni nel secolo scorso (oggi meglio affinata con correttivi e protezioni di vario tipo) si è rivelata debole nei confronti del tempo. Sono sufficienti anche soltanto piccole lesioni capillari nella copertura in cemento (va ricordato che il cemento "ritira" quanto la calce "espande") per consentire all'umidità – specie con il clima salino proprio di una città di mare – di attaccare alla ruggine il ferro di armatura, con la conseguenza di indebolire fino a distruggere la solidarietà ferro/cemento essenziale alla resistenza strutturale. E' facile comprendere come – dopo alcuni decenni privi di ogni possibile, efficace manutenzione – la struttura molto sollecitata della copertura stradale sia andata degradandosi, anche in ragione dell'alto, ovvio grado di umidità senza areazione. Il suo rifacimento si imponeva comunque. E fu opportuno, per non dire ovvio, che nella circostanza venisse adottata una più moderna struttura a "piastra", cioè con un solettone continuo privo di travi trasversali, idoneo ad aumentare non poco la sezione del canale coperto, dando un significativo contributo a fronteggiare nuove inondazioni, quali purtroppo, in oltre quarant'anni si sono ripetute fino alla recentissima del 13 ottobre scorso.

L'intervento – irresponsabilmente tardivo, frazionato, a tempi eccezionalmente lunghi, disturbanti in superficie e comunque tuttora incompleto (motivazioni sulle quali, ormai da vent'anni fuori del contesto, non posso esprimermi in termini di conoscenza) – è dunque un contributo certamente significativo ma non del tutto risolvete. Si innesca qui il tema risolutivo dello "scolmatore del Bisagno". Quando, nell'ormai lontano 1978, fui chiamato al ruolo di Coordinatore del Dipartimento del Territorio/Ingegnere Capo del Comune di Genova, affrontai, tra i molti temi, anche quello di una possibile messa in assoluta sicurezza del bacino del Bisagno. La ricerca di una soluzione ebbe i suoi tempi, trascorsi in approfondimenti e dialogo con competenze tecniche, vuoi dell'articolato Gruppo Ansaldo – allora già in permanete relazione con il mio Dipartimento (avendo in corso il contratto di realizzazione della linea Metropolitana), vuoi con diversi istituti universitari competenti per materia. Si pervenne così all'individuazione di una soluzione di grande valenza tecnica ed urbanistica: quella di poter limitare con assoluta certezza il massimo livello di smaltimento della portata del Bisagno, proprio nell'eccezionale regime di piena conseguente a precipitazioni alluvionali, convogliando

le acque – che definiremo correntemente di “troppo pieno” – in una condotta indipendente ed autonoma direttamente scaricante in mare.

Come realizzare territorialmente e tecnicamente una tale soluzione? Attraverso la costruzione di una diga, laterale al corso del torrente, tale che – nel ruolo di “sfioratore” - assicurasse che ogni esubero di portata rispetto al volume di acqua prestabilito come compatibile venisse riversata e convogliata in un tunnel (un grande tubo di adeguato diametro), per essere convogliata in sotterraneo direttamente al mare. Si individuò il miglior tracciato, a partire dalle Gavette per terminare, con andamento rettilineo, alla spiaggia comunale di San Nazaro, facendovi confluire anche alcuni affluenti particolarmente incisivi per portata e violenza di piena (in primis il rio Fereggiano, ma anche il Rio Noce). La soluzione individuata e tecnicamente condivisa da ogni competente in idraulica avrebbe avuto altresì una ben significativa valenza propriamente urbanistica. Infatti, una volta assicurato in permanenza il regime del tratto finale del Bisagno, il suo letto si sarebbe potuto coprire in assoluta sicurezza (vedi i due tratti, già in regime prudenziale, di Staglieno/Genova Ovest e dello Stadio di Marassi), ricavandone spazi sicuri di parcheggio e impianti all’aperto. Ma altresì – limitata in permanenza la portata – potendo indurre il Genio Civile, che sempre ha giustamente vietato di costruire fabbricati sopra la copertura di corsi d’acqua, ad un recupero di assetto urbano ed economico in assoluto positivo.

La soluzione oggi perseguita – relegata fra i tabù quella più economica ed efficace – è enormemente più costosa

Il progetto esecutivo dello “scolmatore” integrale del Bisagno nella seconda metà degli anni ’80 venne dunque messo a punto, approvato e appaltato, per un primo lotto all’inizio degli anni ’90. Si succedevano allora al vertice politico amministrativo del Comune il Sindaco Campart, per breve tempo il Sindaco Merlo, quindi il Sindaco Burlando. Le opere iniziarono dall’estremo più facilmente aggredibile, cioè dalla spiaggia di S. Nazaro, e fu realizzato un tratto di galleria di alcune centinaia di metri. Poi il dilagante fenomeno definito “tangentopoli” che mosse ogni procura italiana ad indagare sull’esteso campo delle opere pubbliche coinvolse anche i due assessori comunali preposti al Servizio Tecnico competente, il Direttore dei lavori, l’impresa. Personalmente, ultimata con il progetto di Renzo Piano la realizzazione

dell’Expo ’92 – oggi Porto Antico, primo polo di attrazione dei cittadini e dei turisti – ho iniziato il mio lungo periodo di pensionamento, tutto rivolto alla mia numerosa famiglia. Non sono dunque in grado di esprimermi se non come cittadino. Ho soltanto appreso dai media che assessori e funzionario sono risultati innocenti.

Dirò quindi la mia amarezza nell’assistere a ritardi di decenni, senza più un qualsivoglia provvedimento, fino alla mancanza di un puro e semplice mantenimento in pulizia del greto del torrente, ripieno di pietre, sabbia, terriccio, detriti, piantumazione spontanea e financo spazzatura. Laddove questa condizione ha contribuito non poco ad alzare il livello di piena, già condizionato dal viadotto ferroviario, comunque irreversibile presenza. Immotivata inerzia pur nel susseguirsi di diverse Amministrazioni – Sansa, Pericu, Vincenzi, Doria – ed a fronte di una condizione del Bisagno sempre incumbente, mentre il progettato “scolmatore”, abbandonato da decenni, riemerge soltanto per titolo in un clima di polemiche e accuse reciproche tra esponenti politici diversamente palleggianti le proprie responsabilità. Si ribalta la colpa su comportamenti altrui del passato, sulla magistratura penale e amministrativa, sulla burocrazia, se non sulla fatalità.

Intanto si sta per iniziare, tenacemente voluta e perseguita la “gronda”. In anni ormai lontani si chiamava “bretella”: un raccordo certamente utile anche a trasformare l’attuale tratta per Voltri in superstrada urbana, prevista dal Prg elaborato dal mio ufficio. Allora – era la seconda metà dei lontani anni ’80 – fu combattuta, montando con successo l’opinione pubblica contro la soluzione più lineare ed economica, che proseguiva in rettilineo il tratto al piede del quartiere di Begato con la ricostruzione programmata di appena qualche casa: quindi con un tracciato ben articolato tra gallerie e viadotti poco a meridione della ferrovia di Ovada, in piena campagna (e comunque ben lontano dalle punte vallive urbanizzate), per raccordarsi al nodo autostradale di Voltri.

Così si fece perdere a Genova, all’epoca, un finanziamento di 600 miliardi di lire già stanziati. La soluzione oggi perseguita – relegata fra i tabù quella più economica ed efficace – è enormemente più costosa, prevedendo un viadotto molto più lungo ed incumbente anche al di sopra dei nuovi Mercati Generali ortofrutticoli, per proseguire al di là del Polcevera con una galleria unica già definita tra le più lunghe in Europa, costosissima per aereazione e sicurezza, inquietante e pericolosa per chi dovrà percorrerla.

>>>> **genova**

Stillicidio sul fango

>>>> **Tommaso Gazzolo**

SCIACALLI. La scritta nera sulla vetrina rotta del negozio dice «Scarpe alluvionate – tutto a metà prezzo». Fuori, scarpe esposte su due lunghi tavoli di legno, abiti appesi ad attaccapanni, giornalisti, prezzi stracciati: i “saldi del fango”, li hanno già ribattezzati. La telecamera muove sulla faccia della negoziante: *allora, che dice, pensa che arriverà qualche cliente?* La negoziante, braccia conserte e voce che sa troppo di dignità: *Oh, sa ... di sciacalli se ne trovano sempre*. Per il piccolo commerciante il cliente che compra la merce a basso costo in fondo è sempre uno sciacallo, un profittatore, uno speculatore (un «pescecanone»): mito reazionario, in quanto funzionale a *de-politicizzare* la realtà, a spiegare i fatti in termini di *natura* (natura umana: l’avidità del cliente) e non di *storia*.

LA PIOGGIA È PASSATA. Mentre piove, mentre la pioggia passa e solleva i tombini e fa straripare i torrenti, i rii, i fiumiciattoli da quattro soldi coperti dalla strade, la gente tace: Genova è solo le sue pietre, i suoi muri che si sgretolano, le sue automobili portate via dal fango. Senza commento televisivo che l’accompagni. Soltanto dopo, *più tardi*, ecco che si scopre quella «segreta vocazione a farsi set, filmico e telefilmico, pubblicitario e cartellonistico» (Sanguineti): non più Genova, ma fotogramma, registrazione; non più la pioggia che batte le strade, ma la città raccontata, codificata, significata, moralizzata, testimoniata. Insomma la pioggia, come diceva Borges, è qualcosa che succede sempre *nel passato*, proprio come la morte. Ed è per questo che ciò che raccontiamo – la nostra *ripresa* – non è la pioggia, né la morte, quanto piuttosto «il morto a Genova», «la notte dell’alluvione», «l’ennesimo nubifragio killer». Tutte cose false, stupide, «mitizzate»: il fango su Palma, Trony, McDonald’s, Sisley, il fango nei negozi di abbigliamento per signore, sul palazzone venuto giù, il fango nel *coiffeur*, spazzatura, motorini, *blue jeans*, immigrati: «S’abbatte, su tutto questo, l’Alluvione; poi, la retorica dell’Alluvione; e della solidarietà ritrovata nell’Alluvione» (Arbasino).

IL SESSO DEGLI ANGELI. Non più *flâneur*, ma “cronista” per *Mondoperaio*, mi metto in coda dietro alcuni giornalisti che con fili e telecamere seguono gli «angeli del fango». Una

pala, un *selfie*, un paio di stivali, *t-shirts*, canottiere scollate: *belle tette, quella*, faccio sorridendo ad uno del *Corriere*, con quella complicità che si usa tra colleghi di vecchia data della carta stampata. Mi guarda come se fossi un pervertito. Già, dimenticavo, gli angeli non hanno sesso. Neppure quando, *mysterium iniquitatis*, hanno l’aria di essere appena usciti da una lotta-nel-fango in *mini-shorts-jeans*. All’insopportabile *virtuismo* della stampa, grazie a Dio, replica involontariamente un tizio che sento parlare dietro di me con un amico, il quale ribattezza i nostri angeli i «culetto del fango».

GRILLO A TORSOLO IGNUDO. Grillo contestato dagli angeli del fango e dai commercianti: *vieni a spalare, invece di parlare, niente passerelle*. Povero Grillo, gli italiani lo vorrebbero più fascista di quel che in fondo è. I genovesi lo volevano musso-lineggiare a petto nudo con una pala in mano, immediato e peloso: volevano Grillo a cavallo, Grillo *el testun*, Grillo mascellone (insomma, per dirla col Gadda, un Grillo *torsolo ignudo, poppe in fuori*), Grillo sudato come ai bei vecchi tempi. Altro che i «parlamentari». Una bella lezione, insomma, per i fautori dell’*e-democracy*: a noi piace ancora vedere il vecchio pelo (sul petto).

«COME È ANDATA L’ALLUVIONE DALLE VOSTRE PARTI? DA NOI LA CRITICA NE HA PARLATO BENE, MA AL PUBBLICO NON È PIACIUTA» (ENNIO FLAIANO). Quasi inutile precisarlo: il rovescio dello “sciacallaggio” (la sua parte *buona*) è la solidarietà, che spopola soprattutto tra i calciatori, le commesse, giovani membri del *Rotary*, neo-fascisti, tassisti, parroci, studenti di giurisprudenza, amici delle raccolte-fondi, degli *hashtag*, degli sms, delle *t-shirts*, dei gratta-e-vinci, dei moduli-per-il-rimborso, del «costruire-sul-costruito», del de-costruire, del no-tasse per i negozi colpiti, e probabilmente anche degli ottanta euro per le mammine appena promessi da Renzi. Impazzano le magliette non-c’è-fango-che-tenga. Insomma, questa volta sembra che l’alluvione sia stata apprezzata sia dalla critica che dal pubblico.

SINISTRA(TI). Nessuno in città se l’è davvero presa con il governo, con l’amministrazione comunale e regionale. La verità è che – folklore a parte (Burlando-Travaglio, Doria



insultato in un ristorante di Courmayeur), richieste di dimissioni a parte – i genovesi non hanno di fatto *dato la colpa* a nessuno, non hanno eretto barricate, ma hanno chiesto *dove sono i soldi?* Chi lo avrebbe detto che avremmo avuto nostalgia per il vecchio *piove, governo ladro?*

OMELIE. Ai genovesi è piaciuto, più di tutti, il cardinal Bagnasco, che con la tunica sporca di fango ha passeggiato, *tantum ergo*, tra gli alluvionati ed esortato lo Stato a «non nascondersi». Meritevole il commento di Spinoza.it: «Genova, il cardinale Bagnasco cammina sul fango. Ma così son buoni tutti».

«NON TORBA M’HA ASSEDIATO...». Devo confessarlo: l’alluvione, io, non l’ho vista. Al più, ho sentito la pioggia dalla finestra del mio ufficio (e, lo dico con un certo snobismo, tutto è stato molto proustiano: «Un breve colpo dal vetro, come se qualcosa l’urtasse, seguito da un’ampia cascatella leggera come di grani di sabbia lasciati cadere da una finestra più alta; poi la cascatella s’estendeva, diventava regolare, prendendo ritmo, facendosi fluida, sonora, musicale, innumerevole, *universale*: era la pioggia»). Ma l’alluvione, poi, è forse qualcosa che *si vede?* O, piuttosto, che *si parla?* L’alluvione non rimanda ad una *visibilità*, ad un «regime di luce»: non è qualcosa che si possa vedere o meno. Certo, anche la pioggia *si dice*, ma essa è anche sempre una funzione che ripartisce luce ed ombra, che fa vedere o non vedere, che si lascia sia vedere che dire

(anche se mai *nello stesso* tempo, ma il calligramma *il pleut* di Apollinaire è esemplare). L’alluvione, invece, è sempre *mitologica*: non è altro che il regime di segni che rende la pioggia *diluvium, pestilentia*, punizione o, più modernamente, «catastrofe», «disastro». Quel che è davvero insopportabile, che è terrorifico, è questo funzionamento meta-linguistico che obbliga a *naturalizzare* l’evento (le «cause» idro-geologiche, le progettazioni, le perizie ambientali, etc.), e così a *moralizzarlo* (la retorica della «tragedia nazionale», le «vittime», le «popolazioni colpite»). Tutti miti reazionari belli e pronti: il naturalismo, il catastrofismo, il *positivismo*, il culto dei «fatti», la responsabilità (politica!) come *imputabilità* (giuridica!). Più che il fango, dunque, poterono i semantemi, i mitemi, ed anche un po’ i «podemi», visto che i calciatori sono stati tra i *testimonial* più gettonati dell’evento.

FINTA COMMozione. Ci voleva Paolo Villaggio – così meschino, cattivo, con tanta merda girata nei film da cassetta degli anni ’80 e ’90, vecchio, una lunga tunica bianca – per prendere per il culo i ragazzini: «*Cosa eravate, spalatori di fango? Esagerazione dire degli eroi, perché io a sedici anni sono andato nel Polesine, voi non eravate ancora nati, ed è stato il periodo più felice della nostra vita, per molti sono stati le prime scopate*». E poi ha detto la cosa più bella: *Mi rendo conto che Genova è - lo dico con finta commozione, naturalmente - ma è la mia città*. Il cronista sottoscrive, con finta commozione.

>>>> **genova**

La prevenzione ignorata

>>>> **Bruno Zanardi**

I recentissimi disastri creati dall'ennesima alluvione che ha colpito Genova evidenziano una volta di più il prezzo che l'Italia paga per non aver mai valutato quale sia il saldo economico d'una politica dell'ambiente che mai si è degnata far entrare nei propri conti il costo del dissesto idrogeologico, del disordine urbanistico, dell'incuria verso il patrimonio edilizio storico, monumentale e non: il prezzo dei morti, dei feriti e degli sfollati, come dei danni alle cose (in primis il patrimonio artistico) che tutto ciò ha creato, e – se il futuro si può ragionevolmente immaginare dal passato – purtroppo continuerà a creare, visto l'immenso ritardo culturale accumulato dal paese su questi temi. Quello di cui sono oggi prova Genova e la Maremma, ieri il Gargano, l'altro ieri la Valdobbiadene, mesi fa Olbia, così via via negli anni passando per le Cinque Terre, la *banlieue* di Milano, di nuovo Genova, di nuovo la Maremma, ancora la Sardegna, poi Messina, Asti, Vibo Valentia, Novara, Sarno, Modena e giù giù fino al 1966 dell'alluvione di Firenze, primo palesarsi in Italia d'una moderna questione ambientale; moderna, perché frutto dell'improvviso abbandono a se stesso del territorio del medio e alto Appennino da parte dei contadini richiamati nelle pianure dal meno faticoso e meglio remunerato (allora) lavoro nelle fabbriche aperte a migliaia nell'Italia del boom economico. Una lunga serie di disastri, quella appena detta, che evidenzia

una volta di più il fallimento di una classe politica mai in grado di formulare un coerente e razionale progetto organizzativo (quindi tecnico-scientifico, giuridico, economico, eccetera) di salvaguardia e di cura d'una nazione come l'Italia, bellissima e fragilissima. Ciò per aver continuato a vedere nell'edilizia il volano dell'economia, da cui il suo strizzare l'occhio alla speculazione edilizia, fino a consentire di costruire a tre metri dalle rive dei torrenti, come ha legiferato proprio la Regione Liguria di Burlando; e da cui la gravissima crisi in cui oggi versa un'economia drogata, appunto quella della speculazione edilizia, nonché il fallimento dell'architettura e dell'urbanistica, dimostrato – se non dallo scarsissimo valore aggiunto che ha la ricerca scientifica in quelle due materie – certamente dalla morte dei centri storici, museificati in forza d'uno storicismo crociano d'accatto cui fa da contraltare il proliferare di periferie il cui risultato estetico e di qualità dell'abitare è sotto gli occhi di tutti. Né per questo si deve pensare che mai nessuno in Italia ha posto in rapporto la questione ambientale con l'evolvere socio-economico del paese. All'alluvione di Firenze del 4 novembre 1966 il governo fa seguire nello stesso anno, quindi a un solo mese dal disastro, l'istituzione di una *Commissione interministeriale per lo studio della sistemazione idraulica e della difesa del suolo in Italia* presieduta da un noto ingegnere idraulico, Giulio De Marchi, che così scrive in conclusione



dei lavori nel 1970: «L'alluvione del 1966 ha posto in assoluta evidenza la necessità e l'urgenza d'affrontare il problema della difesa idraulica e del suolo contro gli eventi idrogeologici in un quadro più vasto, nel quale tutti i molteplici aspetti di esso fossero convenientemente considerati». Una frase scritta da chi era convinto che il suo lavoro sarebbe servito a qualcosa. Mentre la verità d'oggi, 44 anni dopo, è che quando piovesse ancora come fu nei primi giorni del novembre 1966 Firenze andrebbe di nuovo sott'acqua. Ed è quel che hanno scritto in tutta disinvoltura i giornali nel 2006, festeggiando il quarantennale dell'alluvione: con molta retorica sugli "angeli del fango" e nessuna indignazione per il pericolo che continua a minacciare la città e il suo gloriosissimo patrimonio artistico.

Quelle Regioni che dovevano divenire
il modello d'un governo alternativo
e migliore di quello dello Stato centrale

Ma anche altre iniziative istituzionali vennero prese in quegli anni per affrontare il problema ambientale, allora in fase aurorale, e perciò ancora redimibile con successo e con una spesa sostenibile. Iniziative prese sull'onda dall'attenzione che, per un attimo, viene data da governi e mezzi di comunicazione di massa ai temi dell'ambiente e dell'ecologia: la fortuna di una figura come quella di Konrad Lorenz, piuttosto che la visibilità assunta in quegli anni dal Club di Roma di Aurelio Peccei e Alexander King, o il brevissimo momento in cui Lucio Gambi provò a parlare alla politica dell'esistenza d'una "geografia per la storia". E iniziative nate intorno allo stesso 1970 in cui si istituiscono quelle Regioni che, nelle intenzioni della rivoluzionaria (si fa per dire) sinistra sessantottesca (specie l'allora Pci) dovevano divenire il modello d'un governo alternativo e migliore di quello dello Stato centrale (perciò viste come cavallo di Troia per arrivare alla guida del paese: Regione Emilia docet). Un modello alternativo di governo cui anche corre l'obbligo di far proprio l'assai complesso problema tecnico-scientifico e organizzativo posto dalla questione ambientale, allora ancora detta "questione ecologica", e tema in grande voga nel popolo del '68. Obbligo risolto dalle Regioni, prima, con reboanti, provinciali, dilettesche e inutili grida ideologiche e demagogiche; subito dopo, supinamente piegandosi, anche in via legislativa, alle imposizioni dei cementificatori e degli inquinatori; fino a diventare clone dello Stato centrale, ma ancora più corrotto e improvvisato e costoso. Il 29 giugno del 1973, 41 anni fa e tre anni dopo la chiusura dei lavori della Commissione De Marchi, viene presentata a

Urbino la *Prima relazione sulla situazione ambientale in Italia*. Un ancor oggi formidabile lavoro di ricerca promosso dall'Eni, alla cui realizzazione viene chiamato a partecipare il meglio del pensiero scientifico italiano e internazionale. *Prima relazione* che però resta anche l'ultima, perché stroncata sul nascere dall'allora Pci, nella persona di Giovanni Berlinguer, che non vede nell'Eni una delle grandi industrie strategiche del paese, ma un'associazione a delinquere che, dopo aver inquinato, vuol guadagnare disinquinando. Un ragionamento da bambino, quello di Berlinguer, documentato dall'*Unità* (1 luglio 1973) e del cui nefasto esito per il paese così racconta anni dopo Marcello Colitti, allora altissimo dirigente dell'Eni e testimone diretto di quel 29 giugno: "A Urbino bastarono i dieci minuti dell'intervento di Giovanni Berlinguer per segnare l'atto di morte del tentativo dell'Eni di conquistare un ruolo istituzionale nel settore dell'ecologia. Un grande lavoro e



un'équipe di qualità risultarono sprecati. La relazione sui problemi dell'ecologia nel paese non fu più rifatta. Da allora, al discorso ecologico italiano è mancato per molti anni un elemento fondamentale: un centro di rilevazione e di elaborazione che avesse i mezzi per operare e la capacità tecnica e imprenditoriale, oltre alla credibilità verso il pubblico”.

Nel 1976, 38 anni fa, viene reso noto il *Piano pilota per la conservazione preventiva e programmata dei beni culturali in Umbria*, un annoso lavoro di ricerca ideato e messo a punto da Giovanni Urbani, allora direttore dall'Istituto centrale del restauro; in esso per la prima volta si introduce in Italia la nozione di “rischio ambientale” (nel caso idrogeologico e sismico), ponendolo in rapporto con la conservazione del patrimonio storico e artistico, per poi indicare come sola via d'uscita dal problema l'attuazione di una politica di tutela fondata su conservazione preventiva, manutenzione e programmazione. Risultato? La compatta opposizione al *Piano* umbro da parte di soprintendenti, professori universitari e

politica: Spadolini *in primis* e per secondi quelli, moltissimi, legati all'allora Pci, tutti manifestamente inadeguati (anche oggi) a capire la modernità e l'utilità pubblica di quel lavoro, perciò tutti intenti a difendere come un sol uomo il dopolavoristico modo di far tutela indicato nel corpo di leggi del 1939 (cioè tutti intenti a difendere una tutela che coincide con il restauro, il restauro con il restauro critico e estetico della *Teoria del restauro* di Cesare Brandi, e perciò intenti a difendere il loro enorme ritardo culturale). Dove la compatta opposizione di soprintendenti, professori universitari e politica trova voce nel frontale attacco - sull'*Unità* (22 settembre 1976) - di un docente di Perugia, l'etruscologo Mario Torelli: un dilettante allo sbaraglio che dà sul Piano umbro un giudizio tra ideologico e semi-farneticante; “Un lavoro di bassissimo livello culturale e largamente disinformato, un preciso attentato alle proposte avanzate dalle forze di sinistra per una più democratica gestione dei beni culturali”.

Soluzioni per risarcire l'immenso ritardo culturale in cui vivono oggi in Italia restauro, conservazione e tutela? Una immediatamente pronta. Che il ministro Franceschini recuperi quanto d'attuale ancora c'è nei quattro lavori di ricerca appena citati (moltissimo sul piano metodologico, molto su quello dei dati) e inserisca nel suo disegno riformatore la ripresa del *Piano pilota per la conservazione preventiva e programmata dei beni culturali in Umbria*, adattandolo però alla Liguria. Questo infatti resta ancora oggi l'unico e vero modo per creare un pratico modello su cui finalmente poter discutere, nel concreto del fare, circa la soluzione degli immensi problemi che hanno oggi ambiente e patrimonio artistico del paese: tra l'altro facendo anche uscire la tutela dalle secche dei principi dell'art. 9 della Costituzione - principi nobilissimi, ma pur sempre e solo ideali, quindi inapplicabili se non nell'iperuranio del cielo - dando finalmente loro “corpo di azione tecnica” (Urbani). Perché, se è inammissibile che in Italia (non nel Burkina Faso o nelle isole Cayman) nel 2014 si tutelino le opere d'arte come ancora fossimo nell'intatto paese del 1939, ancor più inammissibile è, ad esempio, che dopo l'ennesimo terremoto o l'ennesima inondazione non si abbia subito pronto un modello operativo, restando in tal modo anni a discutere tra dilettanti irresponsabili e restauratori da bar se ricostruire monumenti e edifici storici com'erano e dov'erano, oppure com'erano, ma non dov'erano; se lasciare le lacune in vista, oppure risarcirle a imitazione del contesto: così assumendo ritardi organizzativi e culturali indegni non solo e non tanto d'una comunità scientifica che pretenda d'essere tale, ma d'un qualsiasi paese civile.

