

L'INCHIESTA

# I miliardi persi per la Gronda che non c'è

**Svaniti i 602 miliardi di lire disponibili all'inizio degli anni Novanta. Poi 10 milioni di euro spesi per progetti mai realizzati**

MARCO MENDUNI

**GENOVA.** All'inizio degli anni Novanta c'erano 602 miliardi di lire sul piatto per la Gronda, che allora si chiamava ancora bretella. Dopo l'addio al progetto, a cantieri già aperti, finirono sparpagliati a pioggia.

SEGUE &gt;&gt; 15

dalla prima pagina

Nel frattempo, fino a oggi, sono stati spesi altri dieci milioni di euro nel ping pong infinito sui tracciati. Da qualche parte dovranno comunque rientrare. È vero, e le carte verificate dal *Secolo XIX* lo confermano, che Autostrade fino a oggi non ha incassato un euro di finanziamento "specifico" per la Gronda, facendo pagare un aggravio di pedaggio agli automobilisti di tutta Italia. Dal punto di vista "formale" non un euro è uscito dalle tasche degli automobilisti, fino a oggi, per il maxi-progetto genovese.

Ma l'aumento, come previsto da un accordo del 2004 e dal burocratico nome di "quarto atto aggiuntivo", lo prevede comunque, dal momento in cui l'opera partirà. Nel frattempo, però, gli incrementi del pedaggio sono arrivati, per finanziare altre opere italiane (che riportiamo nella tabella di questa pagina) già decollate, mentre la bretella rimane impantanata nell'incapacità di decidere. O, almeno, di dire un "no" chiaro e definitivo. Continuando ad assorbire energie che hanno sicuramente il pregio di dar da lavorare a qualcuno, ma che non hanno fatto fare un passo avanti nella realizzazione (o meno) dell'opera.

Quando arriverà, di quanto sarà l'aumento? Lo 0,99 per cento, cioè l'un per cento sulle tariffe di tutta Italia (pari all'aumento già concesso ad Auto-

strade all'inizio del 2008 la sola realizzazione del "quarto atto") è una base di partenza che trapela solo come possibile ipotesi. Ufficialmente la società ha una posizione difficilmente contestabile: «A tracciato non ancora scelto, senza nessuna idea sul percorso definitivo e quindi dei suoi costi, qualunque ipotesi diventa solo un esercizio di accademia».

**UNA CRONOLOGIA** redatta dalle stesse Autostrade, comunque, finisce per procrastinare, e di molto, la realizzazione del progetto. Consultandola, si scopre che, se la decisione sul tracciato fosse giunta entro la fine dello scorso anno, l'approvazione del Cipe, il comitato interministeriale per la programmazione economica, sarebbe arrivata tra il dicembre di quest'anno e il giugno del 2010. A seconda del percorso scelto, che comporta tempi più o meno lunghi per la realizzazione del progetto. E questo nell'ipotesi più favorevole, cioè che il Cipe stesso decida nei tempi previsti di sei mesi. In realtà, come spiega lo stesso documento, «a tutt'oggi l'approvazione di un generico Progetto da parte del Cipe ha sempre, largamente, superato i 6 mesi previsti dalla Legge». Queste, ripetiamo, le previsioni più ottimistiche: se la decisione fosse arrivata entro il 2008.

Ma il Cipe, come in ogni storia che, per la sua lunghezza, tenda ad avvolgersi su se stessa, caratterizza anche l'inizio della lunghissima fase dell'indecisione. C'è infatti la firma di Carlo Azeleglio Ciampi, che di lì a un anno sarebbe diventato presidente della Repubblica, sulle delibera del Comitato del 1998, che redistribuiva i finanziamenti per la bretella Voltri-Rivarolo. Progetto ufficialmente abbandonato nel 1993 (con la redistribuzione a pioggia dei fondi per la bretella), ma in realtà abbattuto già tre anni prima dagli "atteggiamenti ostili delle comunità locali". Atto primo, quello del 1990, che sancisce la chiusura dei cantieri, il pagamento delle penali per i lavori già assegnati, l'affossamento dei progetti finanziati.

Sta qui il prologo di una storia decennale che oggi, tra costi economici, sociali, territoriali, si presenta ancora una volta alla ribalta della discussione. Una storia iniziata addirittura nel 1983, con la prima progettazione (due anni), l'approvazione trascinata per altri tre, fino al 1988,

l'inizio dei lavori nell'89 e la loro sospensione nel 1990.

Tutto questo mentre, nel resto dell'Europa, la media per la progettazione e la realizzazione di un'opera restava fissa a cinque anni e i tempi di realizzazione, sempre in media, a tre anni e otto mesi.

Per capire che cosa accade oggi, è sempre opportuno rivisitare il passato. E non, in questo caso, solo dal punto di vista dei sommovimenti sociali e dalle contraddittorie risposte della politica. Ma anche, e soprattutto, delle scelte tecniche.

Dopo le polemiche degli anni Novanta il progetto conosce un periodo di assopimento. Per risvegliarsi nel 2003, quando Autostrade presenta agli enti locali un nuovo studio di fattibilità. In realtà c'era già stata in precedenza l'offerta di una rosa, di un ventaglio di possibilità. La scelta cade sul tracciato "medio", quello

che avrebbe attraversato la Valpolcevera poco al di sotto di Bolzaneto.

Nel maggio dell'anno successivo parte il cosiddetto tavolo tecnico. Lo presiede la Regione (giunta di centro-destra guidata da Sandro Biasotti) e ha il compito di offrire indicazioni per una serie di progetti, come si dice, a tutto tondo: la bretella di Ponente, l'autostrada A7, quella che dal capoluogo corre verso milano e fa ritorno, gravata da sempre da problemi pesantissimi nel tratto ligure. E, ancora, il nodo di San Benigno, il tunnel di Rapallo.

Anche la storia di queste riunioni diviene evidenza delle difficoltà di far passi avanti, estenuandosi in lunghissime discussioni. Un esempio? Solo tra il giugno 2004 e il gennaio 2005 il "tavolo" si riunisce 23 volte. Si incontrano gli enti locali, le Autostrade e il loro braccio ingegneristico, la Spea. Nel frattempo arriva il primo progetto preliminare per la bretella, insieme a quello per la carreggiata verso nord dell'A7, la cui redazione ha impegnato 17 mesi di lavoro. Ma c'è un problema non da poco. Le stime dei progetti già prefigurano il superamento delle risorse finanziarie. Tradotto: costerebbero esattamente il doppio del denaro disponibile.

Quant'è il costo della gronda, a questo punto? È il luglio 2005 e anche l'Ordine degli Architetti, sul suo settimanale, lancia l'allarme. La spesa stimata è di 3 miliardi e 400 milioni di euro. Autostrade ne ha in cassa 1.836 e il pro-

blema è che i tempi stringono: per poterli spendere, e non perderli a favore di altre realizzazioni, occorrerebbe una capacità decisionale straordinaria.

Forse il cambio di maggioranza in Regione appare anche come il *deus ex machina* che può italianamente procrastinare i tempi di una situazione complicata. Il 3 e il 4 aprile 2005, con il 52,6% dei voti, Claudio Burlando si impone al presidente uscente della Regione, Sandro Biasotti. E, come ram-

menta una nota delle Autostrade, "la nuova Giunta Regionale modifica gli indirizzi pianificatori, arrestando di fatto l'avviato iter approvativo, e definendo nuove priorità". Insomma: si ricomincia da capo.

Marzo 2006 : il tavolo tecnico. Un'altra volta. Per mesi e mesi si trascina il dibattito sullo "smarino", cioè sulla collocazione dei materiali di scavo dei tunnel.

Un'altra chicca. Autostrade, nel maggio 2007, accogliendo anche una richiesta degli enti locali, individua nel Canale di calma di Prà il luogo più idoneo; a novembre viene istituito un nuovo tavolo tecnico. Di nuovo riunioni su riunioni. Il 10 settembre 2008, individua nel Canale di calma di Prà il luogo più idoneo. Sedici mesi dopo. È fatta?

Arriva il nuovo colpo di scena. Che Autostrade, nel suo documento, sintetizza così: «Nel frattempo il Sindaco di Genova chiede, in data 4 agosto 2008, ad Autostrade per l'Italia di effettuare un nuovo confronto tra la soluzione del Progetto Preliminare già consegnato ed ulteriori tre alternative di tracciato mettendo così in discussione la soluzione già condivisa e costringendo Autostrade per l'Italia a sospendere la redazione del Progetto Preliminare inviato all'Anas il 15 febbraio 2008».

Si ricomincia, con i dibattiti pubblici e i tentennamenti. I progetti esposti agli abitanti, come rivela una fonte che preferisce restare anonima, «non sono progetti, ma righe tracciate sull'ipotesi di eventuali alternative: nessuno, sicuramente, ha intenzione di spendere ancora per progettazioni che costano milioni di euro e poi vanno in fumo». Autostrade non ha interesse ad accelerare. I

costi previsti per la Gronda sono il doppio esatto di quel che c'è in cassa. Ma questo non fa paura ad Autostrade. C'è sempre quell'accordo del 2004, il "TV atto ag-

giuntivo", che comprende la Gronda tra le opere da finanziare con l'aumento (nazionale) dei pedaggi. Non subito, ma dal giorno in cui l'opera partirà e poi via via, a scaglioni, con l'avanzamento delle opere. Ma sono soldi sicuri. Per quanto la Gronda potrà costare, la ripercussione economica sarà sulle tasche di chi è al volante.

(1 - continua)

**MARCO MENDUNI**

menduni@ilsecoloxix.it

**TUTTA CARTA**  
**Soltanto i progetti**  
**mai attuati**  
**sono costati**  
**fino ad oggi**  
**10 milioni di euro**

**INCONTRI INUTILI**  
**Il "tavolo tecnico"**  
**si è riunito**  
**40 volte. Poi**  
**si è ricominciato**  
**tutto dall'inizio**



L'AUTOSTRADA DI GENOVA

# La Gronda non c'è ma è costata milioni

Ecco le spese già affrontate per le indecisioni della politica  
Anche non scegliere ha i suoi costi: ve li sveliamo

## I PROGETTI DELLA GRONDA

### Progetti preliminari

aprile 2005: redazione 17 mesi

luglio 2007: redazione 22 mesi

Entrambi annullati

### Protocolli d'intesa

Febbraio 2006

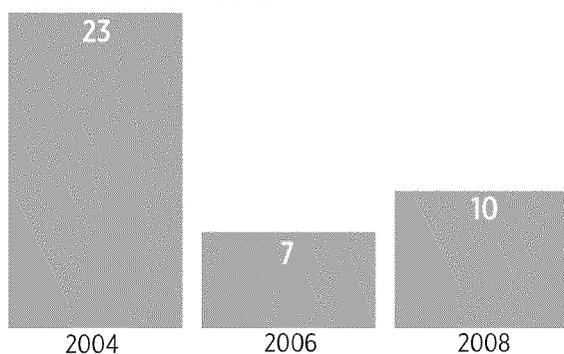
Agosto 2006

4 gli itinerari  
alternativi  
proposti  
nel 2003

5 gli itinerari  
alternativi  
proposti  
nel 2008

10 i milioni  
di euro già  
spesi per le  
progettazioni  
fino a oggi

Riunioni del Tavolo Tecnico



## L'ACCORDO DEL 2004

Le opere ipotizzate per gli aumenti  
di pedaggio concessi nell'anno  
2004 (2,26 per cento)

**A1** Grande Raccordo Anulare  
Roma Nord terza corsia

**A4** Milano - Bergamo, quarta  
corsia

**A9** Lainate - Como - Grandate,  
terza corsia

**A14** Rimini Nord - Pedaso, terza  
corsia

### Passante di Genova

Gronda di Ponente e opere di  
raccordo

### Nuovi svincoli

Piano di sicurezza delle gallerie

### Aumento dal gennaio 2008

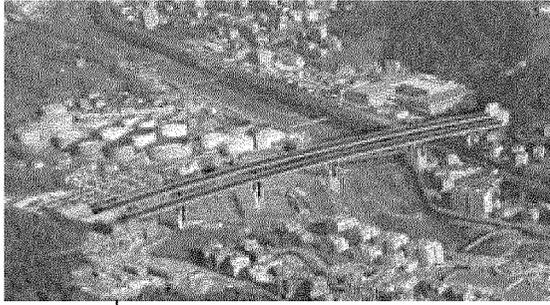
(3,61 per cento) di cui lo 0,99 per  
cento per i costi per gli investimenti  
previsti del 2004, calcolato sulla  
base degli stati di avanzamento

0 gli aumenti determinati dalla  
Gronda genovese a oggi

## LE CINQUE IPOTESI

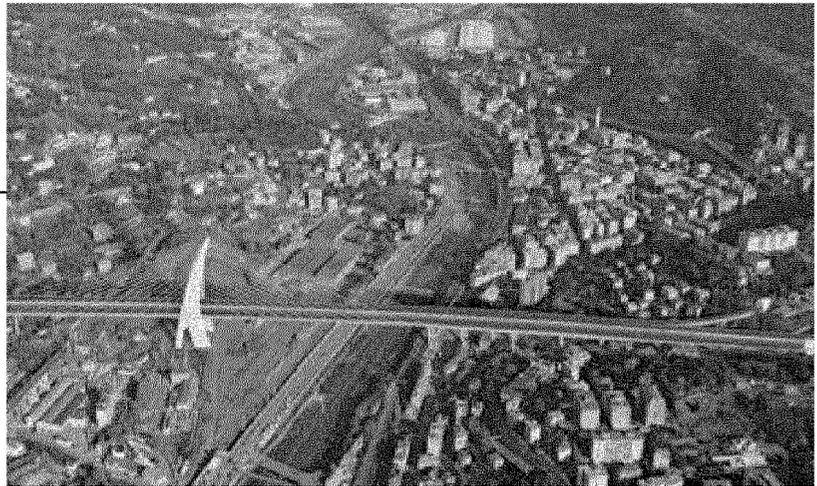
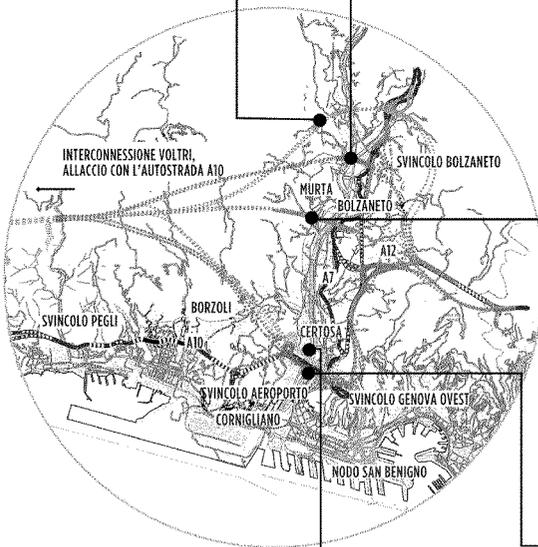
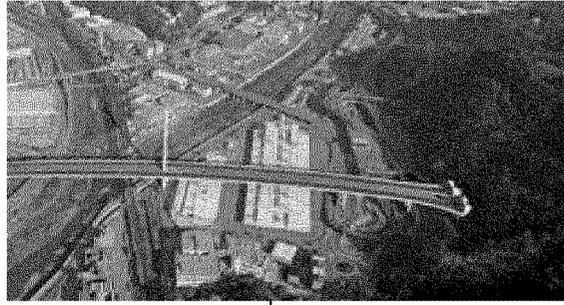
**Tracciato 1**  
Alternativa  
alta

Ponte sul  
Polcevera  
all'altezza  
di San Biagio



**Tracciato 2**  
Alternativa  
medio-alta

Viadotto che  
scavalca il  
mercato  
ortofrutticolo  
di Bolzaneto

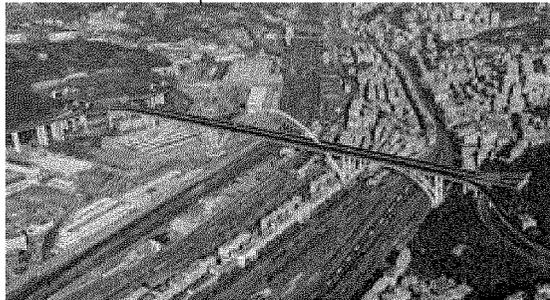


**Tracciato 3**  
Alternativa intermedia

Viadotto sopra le aree  
ferroviarie di Trasta

**Tracciato 4**  
Alternativa bassa

Viadotto  
ad arco  
a monte  
dell'attuale  
Morandi



**Tracciato 5**  
Alternativa bassa

Viadotto  
a valle  
dell'attuale  
Morandi

