

Il destino della Gronda? Sarà deciso da un funzionario

Il parere contrario di un ufficio affondò il progetto del tunnel. Così, anche dopo il dibattito pubblico, nulla sarà definitivo

MARCO MENDUNI

SCENE DA UN FUTURO prossimo venturo. Il dibattito pubblico è concluso, il percorso della Gronda è stato deciso. La scelta finale è sul tavolo di un funzionario della Regione, il dirigente dell'ufficio infrastrutture. Deve firmare il via libera da presentare alla giunta regionale. Deve mettere una firma e lo deve fare assumendosi le responsabilità civili e penali. Ma non è convinto della sostenibilità di quel tracciato, oppure che vi sia davvero un adeguato rapporto costi-benefici da sottoporre all'Anas. Così non firma. Tutto si blocca. Ancora una volta.

È una scena da un futuro immaginario ma tutt'altro che impossibile. Dopo la riforma del titolo quinto della Costituzione, quella sorta di pre-federalismo che regola le cose d'Italia dal 2001, la competenza finale sulle grandi infrastrutture è comunque della Regione. E per la terza volta nella sua storia il destino della Gronda s'intraccerebbe con quello politico dell'attuale presidente Claudio Burlando. Cui spetterebbe comunque la valutazione finale. Dopo lo stop imposto nel 1990 alla bretella Voltri-Rivarolo (allora era vicesindaco) e quello del 2005, già era sullo scranno più alto della Regione. Lo sviluppo futuro della vicenda: il risultato del pubblico dibattito voluto dal sindaco di Genova Marta Vincenzi, quale che sia, ancora una volta non sarà definitivo. E la palla tornerà in mano alla Regione.

Ma per capire meglio questo scenario vale la pena di fare un passo indietro. Molto indietro, in un percorso che porta a comprendere quale potrà essere lo scenario finanziario ed economico della Gronda, quanto la sua convenienza per chi la costruirà, quali le ripercussioni sulle tasche dei cittadini.

Percorso che parte addirittura (tassello molto antico della storia, ma fondamentale per capirne il seguito) al 1977. In quell'anno il presidente del Consiglio è Giulio Andreotti. Il quale decide che l'Italia, all'epoca Paese avanzatissimo sul piano delle infrastrutture, non ha più bisogno di nuove autostrade. Il passaggio numero due è

del 1998, quando *Schema 28*, la finanziaria di Benetton, acquista da Iri-Italstar la concessione della società Autostrade. In quell'occasione *Schema 28* chiede un adeguamento delle tariffe e che, per il futuro, i pedaggi siano legati all'inflazione programmata.

Perché anche questo passaggio è fondamentale per capire? Perché nel frattempo, nel 1998, Paolo Costa, amministratore dei Lavori pubblici, e Carlo Azeglio Ciampi, ministro dell'Economia del primo governo Prodi, emanano una direttiva. E impongono alle concessionarie l'impossibilità di finanziare nuove opere con il prolungamento delle concessioni quarantennali, che scadranno nel 2038. Quella direttiva non è mai stata cancellata.

Il risultato? È vero che le opere potranno essere ripagate da aumenti tariffari su tutto il territorio nazionale, Gronda compresa. Ma è vero anche che il recupero degli investimenti non potrà essere "spalmato" su un numero di anni che eccede quella data. Via via che il tempo passa, gli anni diventano sempre meno. Così o l'investimento diviene antieconomico, o i pedaggi devono aumentare in maniera consistente, per "sopportare" un'opera che rispetto alla previsione di spesa di 1.836 milioni di euro nel 2004 ne costa, a oggi, già il doppio.

La Gronda di Ponente, come già abbiamo spiegato nella prima puntata di questa inchiesta, è già costata una decina di milioni di euro per progettazioni che non hanno portato a nulla.

Ricompare ancora una volta in un documento del 2004, dal burocratico nome di "IV atto aggiuntivo", nel quale viene dato il via libera a una serie di grandi opere infrastrutturali da finanziare con l'aumento dei pedaggi. La tabella di questa pagina spiega lo stato di avanzamento dei lavori delle opere autorizzate insieme alla Gronda. Eppure anche quel parto è travagliato. Perché? L'allora ministro Giulio Tremonti teme il riaccendersi dell'inflazione e non porta al Cipe, il comitato interministeriale per la programmazione economica, queste scelte.

Così la trafila, stavolta, è molto diversa dal solito. Il governo non decide e passa la patata bollente al Parlamento. Che approva il progetto 24 maggio 2004. C'è l'aumento per l'inflazione programmata. E c'è l'aumento dei pedaggi per finanziare le opere. Ma a un patto; che parta solo quando l'opera ha avuto il via libera e sia progressivo man mano che i lavori vanno avanti.

In realtà i lavori preparatori di questo accordo iniziano già nel 2002. Vale la pena anche ricostruire gli incontri più importanti, per capire anche come si sia arrivati, sempre nel 2005, alla bocciatura di un progetto che aveva raccolto un robusto consenso: il tunnel sotto il torrente Polcevera, che in un colpo solo avrebbe spazzato via tutte le polemiche su ponti e viadotti. Perché anche in quel caso fu un ufficio della Regione (il Via, cioè quello che valuta l'impatto ambientale) a sancire, con il suo no, l'affondamento del progetto.

Il 3 ottobre 2002 s'incontrano a Roma, nella sede dell'Anas, il direttore generale Francesco Sabato, il capo ispettorato di vigilanza concessioni

autostradali Mario Coletta, e i tre assessori degli enti liguri interessati al progetto. C'è anche Marta Vincenzi (area vasta del Comune). Viene accettata l'ipotesi della Gronda medio bassa. La Vincenzi afferma: «Il punto di vista del Comune non prevede l'opzione zero». La Provincia «si adegua ai concetti espressi dalla Vincenzi» e mette a disposizione i piani di bacino.

Il 28 gennaio 2003 Mario Virano, consigliere di amministrazione di Anas, poi commissario per la Tav in Val di Susa, prende atto della situazione: «Se esiste una preoccupazione per il tracciato, lo stesso sarà analizzato sulla base della corrispondenza tra autostrade e Anas». È in questo momento che, per superare l'impasse, inizia a farsi strada una nuova idea. Un tunnel. Una galleria che passi sotto il Polcevera, tagliando la testa al toro e non coinvolgendo gli abitanti. O, almeno, il minor numero possibile.

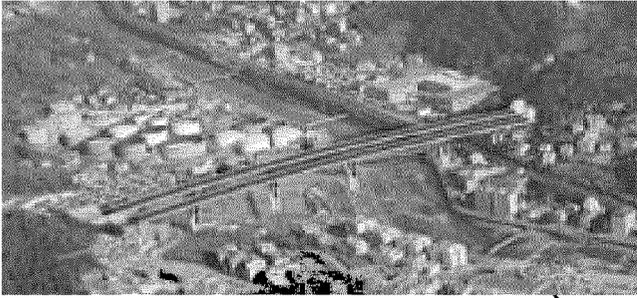
Il 4 marzo 2003 il progetto viene quasi acclamato. Marta Vincenzi: «Siamo in sintonia». Alessandro Repetto, presidente della Provincia: «Interessante, da sottoporre alla giunta». Virano: «Consente di risolvere subito e bene il problema del nodo di Genova senza interferire con i piani finanziari della gronda di levante».

Nell'ottobre 2004 il progetto preliminare avanzato di "passaggio in subalvero", cioè sotto il torrente, è pronto e già allega lo studio di impatto ambientale. Poi, però arriva lo stop degli uffici della Regione: «Potrebbe compromettere le falde che danno acqua al quartiere di Sampierdarena». Si ferma tutto. Così come potrebbe accadere ancora.

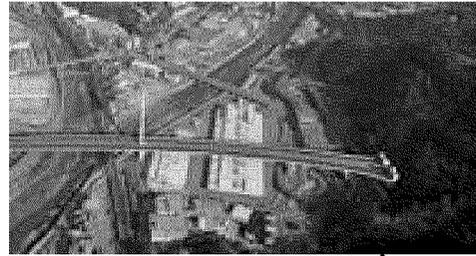
(2 - continua. la prima puntata è stata pubblicata il 16 marzo)

menduni@ilsecoloxix.it

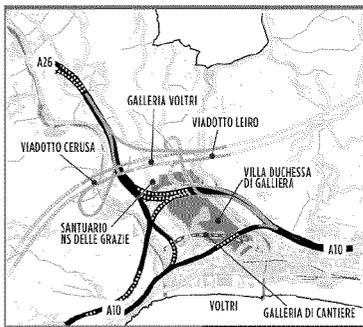
LE CINQUE IPOTESI DI TRACCIATO



Ponte sul Polcevera all'altezza di San Biagio

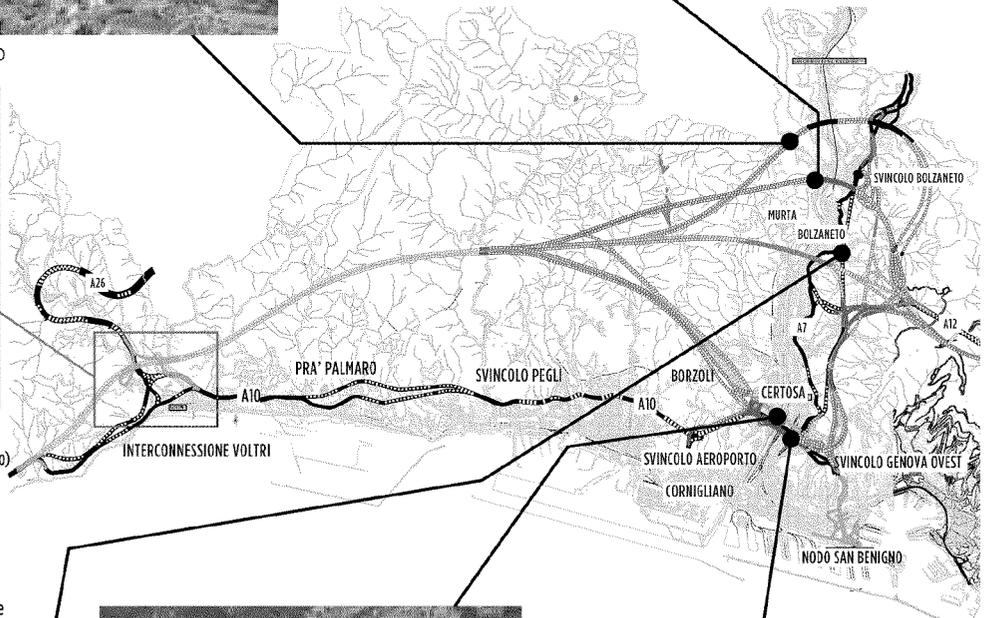


Viadotto che scavalca il mercato ortofrutticolo di Bolzaneto

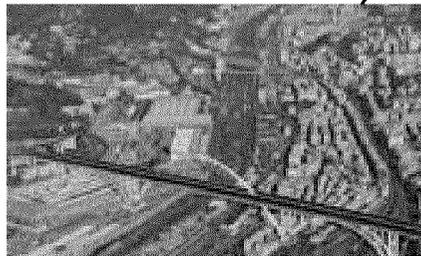


LEGENDA

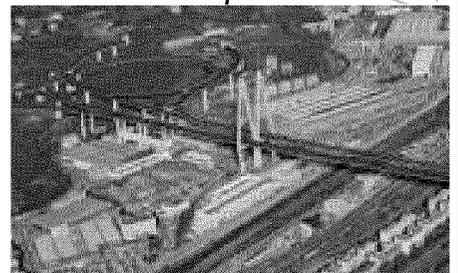
- Tratto comune (Interconnessione Voltri, Nodo San Benigno)
- Tracciato 1 Alternativa alta
- Tracciato 2 Alternativa medio-alta
- Tracciato 3 Alternativa intermedia
- Tracciato 4 Alternativa bassa
- Tracciato 5 Alternativa bassa
- In autostrada con rifacimento del ponte Morandi a monte
- In galleria con rifacimento del ponte Morandi verso mare



Viadotto sopra le aree ferroviarie di Trasta



Viadotto ad arco a monte dell'attuale Morandi



Viadotto sopra le aree ferroviarie di Trasta

LE ALTRE OPERE PREVISTE DAGLI ACCORDI DEL 2004

ROMA NORD-SETTEBAGNI

Realizzazione della terza corsia (16 km)



Stato dell'opera: **in corso** Apertura al traffico prevista: **2012** Importo dei lavori: **169 milioni di euro**
 affidamento lavori

AUTOSTRADA A4 MILANO - BERGAMO

Quarta corsia



Stato dell'opera: **Lavori ultimati** Apertura al traffico: **settembre 2007** Importo dei lavori: **513 milioni di euro**

AUTOSTRADA A9 LAINATE-COMO GRANDATE

Realizzazione della terza corsia



Stato dell'opera: **In corso integrazione progetto definitivo** Apertura al traffico: **settembre 2013** Importo dei lavori: **274 milioni di euro**

AUTOSTRADA A14 RIMINI NORD-PORTO S.ELPIDIO

Realizzazione della terza corsia



Stato dell'opera: **In corso integrazione progetto definitivo** Apertura al traffico: **settembre 2013** Importo dei lavori: **274 milioni di euro**

