

DOPO LA TRAGEDIA DEL PONTE DI GENOVA

Toninelli blocca la Gronda

Protestano sindacati e imprese

di Marco Preve

GENOVA – La fumosa posizione del governo gialloverde sulla Tav Torino-Lione, il sì grillino al Terzo Valico Genova-Milano, e infine lo sbarco di Atlantia nella squadra soccorritori di Alitalia. Al ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli, che pochi giorni fa sulla spiaggia di Portovenere aveva sfoggiato bicipiti di tutto rispetto, non restava che un'occasione per mostrare i muscoli pentastellati: la Gronda di Genova. E lo ha fatto con queste parole, a margine della presentazione del bilancio di sostenibilità delle Ferrovie: «L'iter autorizzativo della Gronda di Genova è sospeso perché è in corso di avanzamento il procedimento amministrativo che potrebbe portare alla revoca della concessione».

La Gronda è la bretella autostradale del ponente cittadino di cui si discute in Liguria da almeno 15 anni a fasi alterne. Fino alla scorsa estate, un po' per la crisi un po' per le polemiche ambientaliste, era quasi scomparsa dal dibattito politico locale. Ma con il crollo di ponte Morandi era tornata prepotentemente alla ribalta. Per altro, negli ultimi

due anni, quasi sotto silenzio, l'iter di approvazione della Gronda era stato completato con un costo preventivato di 4 miliardi e 200 milioni. E la sua realizzazione spetterebbe, come da contratto, ad Autostrade per l'Italia.

Senonché, la componente pentastellata del governo ha avviato la procedura di revoca della concessione con Aspi a seguito del crollo del viadotto sul Polcevera e dei 43 morti. Se davvero si arriverà e con che tempi all'estromissione di Autostrade dal ruolo di concessionario, è tutto da vedere, specie in funzione delle penali previste dalle sofisticate clausole della convenzione. Cavilli per i quali il trasferimento dei rapporti, si legge «è subordinato al pagamento da parte del concedente di un importo corrispondente al valore attuale netto dei ricavi della gestione... sino alla scadenza della concessione, al netto dei relativi costi, oneri, imposte...» decurtato di una serie di voci e di una penale «pari al 10%». Poiché i ricavi di gestione annuali di Aspi sono valutati attorno al miliardo di euro e la concessione ha termine nel 2038, prorogata al 2042, la penale oscillerebbe attorno ai 15-20 miliardi.

A questo punto la situazione è

piuttosto aggrovigliata. Autostrade ha tutto il diritto di aprire i cantieri. Ma con la spada di Damocle della revoca chi potrà garantire il pagamento a lavoratori ed aziende in subappalto e a fornitori? Ad esempio scadranno il 31 luglio i bandi per ben 500 milioni legati soprattutto alle talpe, gli enormi macchinari per scavare le gallerie Monterosso, Amandola e Borgonuovo. Ma Toninelli a questo punto mette in forse la prosecuzione dei bandi stessi.

Anche Autostrade interviene per ribadire che il progetto è stato approvato in tutti i suoi passaggi definitivi e che «non è di conseguenza necessario, ai fini dell'avvio dei lavori, il preventivo inserimento della Gronda nell'aggiornamento del Pef e la sua approvazione». Il presidente di Confindustria Genova Giovanni Mondini è furibondo: «L'iter era già terminato, c'era il progetto esecutivo al Mit, mancava solo la sua firma ma Toninelli non l'ha mai voluto avviare e oggi siamo delusi e arrabbiati». I sindacati sostengono che senza la Gronda la città rischi un declino inarrestabile, mentre il presidente nazionale di Confrastporti, Paolo Uggè, parla di una scelta «assurda e incomprensibile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La realizzazione della
bretella spetterebbe
ad Autostrade
Il ministro: "Potrebbe
arrivare la revoca
della concessione"



▲ **La demolizione** Lo scorso 28 giugno, a Genova, è iniziata la demolizione del ponte Morandi

FOTOGRAMMA

L'opera, di cui si discute da 15 anni, è tornata alla ribalta dopo il crollo del Morandi. La società: "L'iter del progetto è già concluso"

