

LE GRANDI OPERE

Gronda al bivio l'ultima trincea prima del verdetto

La valutazione costi-benefici potrebbe essere positiva, ma il giudizio finale sull'infrastruttura è tutto politico e divide Lega e Cinque Stelle

di **Massimo Minella** ● a pagina 2

LE INFRASTRUTTURE

Più benefici che costi Gronda verso il sì tecnico

Lo studio dovrebbe già essere stato completato, dimostrando come i vantaggi derivanti dallo spostamento dei mezzi pesanti dalla A10 sarebbero superiori agli impatti dell'opera su un territorio comunque fragile

di **Massimo Minella**

Grande è grande, niente da dire. Un impatto pesante, quella Gronda, su un territorio fragile come quello della Liguria. Ma alla fine, se sulla bilancia tutto bisogna mettere e pesare, allora la prospettiva di spostare oltre il 60% del traffico odierno, il 100% del quale di veicoli pesanti, dalla A10 alla nuova infrastruttura, eliminando il traffico che passa dal tratto più urbanizzato della città in cui risiede il 40%

dell'intera popolazione supera i costi e le servitù che una simile opera impone al territorio e ai suoi cittadini. Nessuno l'ha ancora vista, ma la valutazione costi-benefici sulla Gronda dovrebbe già essere stata completata e pienamente a disposizione del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Come per il Terzo Valico i tecnici mettono a confronto tutti gli elementi che compongono le due macro-voci (appunto costi e benefici) e formulano una propria valutazione. La scelta, però, è totalmente politi-

ca. La si può confermare, oppure respingere. Per questo, la partita della Gronda è ormai squisitamente politica e sembra addirittura rappresentare l'ultima trincea in cui il Movimento Cinque Stelle ha scelto di restare per opporsi al fronte leghista, che sul tema delle grandi opere è sul fronte opposto. Luigi Di Maio, ancora in campagna elettorale, nel suo ultimo comizio si congedò annunciando la sua intenzione di fermare tutte le grandi opere del Paese, a cominciare in Liguria dal Terzo Valico e dalla Gron-

da. Sul Terzo Valico, nonostante la valutazione costi-benefici negativa secondo l'analisi dei tecnici, il governo ha alla fine scelto di procedere. «Troppo costoso fermarlo» spiegò nei mesi scorsi Toninelli, quasi a voler prendere un'ultima volta le distanze dall'infrastruttura ferroviaria. Con la Tav è finita da pochi giorni allo stesso modo. Si farà, intervenendo sul tracciato con modifiche e migliorie, perché cancellarla sarebbe anche questa volta troppo costoso. Rimane soltanto la Gronda e di fronte a una resa, raccontano le cronache politiche, sarebbe stato impossibile per il vicepremier Di Maio difendere il titolare delle Infrastrutture anche dalle critiche emerse all'interno del movimento. Il suo no ribadito alla Gronda, con l'unica apertura a un ridisegno dell'opera, sembra avergli garantito la prosecuzione del mandato. Il problema comunque resta e toccherà al premier Giuseppe Conte provare ancora una volta a mediare su posizioni ormai antitetiche che sono ormai arrivate alla palese sfiducia di uno schieramento nei confronti dei rappresentanti dell'altro (Salvini: «Toninelli? Disastroso, un danno d'immagine per tutto il governo»).

Per questo la soluzione (o meno) della partita-Gronda rappresenta una sorta di paradigma dei futuri rapporti all'interno dell'esecutivo. In questo scenario si attende, come si diceva all'inizio, la pubblicazione della valutazione costi-benefici sulla grande opera. Se dovesse essere confermate le indiscrezioni di questi ultimi giorni, ribadire il no all'apertura dei cantieri (che il precedente esecutivo con l'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio aveva fissato a fine 2018) sarebbe ancora più complicato. Le forze economiche e sindacali genovesi, intanto, continuano a riflettere su una iniziativa pubblica, una marcia a favore del sì alla Gronda.



▲ Il ministro

Danilo Toninelli, titolare dei Trasporti e delle Infrastrutture, ha ribadito il suo no all'opera



▲ Il premier

Giuseppe Conte, presidente del Consiglio, dovrà mediare fra Lega e Cinque Stelle e arrivare a una decisione

I numeri

60

Il traffico

L'obiettivo della Gronda è spostare oltre il 60% del traffico odierno, di cui il 100% dei veicoli pesanti, dall'attuale A10 sulla nuova infrastruttura, eliminando il traffico passante dal tratto più urbanizzato della città, dove risiede il 40% della popolazione

50

L'anello

L'infrastruttura va considerata come un anello di relazione diretta fra i principale sistema portuale nazionale, che è esteso per circa 50 chilometri e costituito dai porti di Genova Sampierdarena, Voltri-Pra', Savona e Vado, il Nord Ovest e il corridoio Reno-Alpi



la Repubblica
Genova

**Gronda al bivio
l'ultima trincea
prima del verdetto**

**Ponte Morandi
l'abbraccio
di Mattarella**

Aquo Marina

**Futura Cassa
alla campagna
di Genova**

**Più benefici che costi
Gronda verso il sì tecnico**

**Risai: l'alternativa?
Distrugge Pegli e Pra**

**Vertice d'acciaio
"Il futuro ci preoccupa"**

**SALVA
SILVENE**

A TAV DIFENDE