

## A CHE PUNTO SIAMO Affari autostradali

# La Gronda



### 3

## S

» DANIELE MARTINI

ono almeno 22 anni che a Genova aspettano una soluzione che sollevi la città dal caos del traffico delle autostrade da cui è toccata e attraversata. Allora era l'Anas, l'azienda statale delle strade, che sarebbe dovuta intervenire, oggi è Autostrade per l'Italia (Aspi) della famiglia Benetton. Al rimedio di volta in volta ipotizzato hanno trovato un nome, chiamandolo in alcuni casi Passante in altri Gronda, ma per ora di lavori veri e propri ce ne sono stati zero. Poco prima delle elezioni del 4 marzo il ministro dei Trasporti di allora, Graziano Delrio (Pd), aveva annunciato di aver finalmente trovato la quadra. Ma si tratta di una soluzione per modo di dire la sua: il piano concordato con Aspi dall'ex ministro scaricava infatti sullo Stato, cioè gli automobilisti e i contribuenti, un costo da 4 a 5 volte superiore a quello preventivato per la Gronda che è di 4 miliardi e 300 milioni di euro.

**SIGNORI DEL CASELLO.** Il progetto, presentato all'Unione europea, si basa sull'affidamento della costruzione alle società dei Benetton in cambio di un allungamento della concessione di 4 anni, dal 2038 al 2042, per tutti i circa 3 mila chilometri della rete autostradale che gli stessi Benetton possiedono attraverso la holding Atlantia. In più, prevede che chiunque provi a subentrare ai Benetton nella gestione delle autostrade alla fine della concessione, Stato compreso, avrebbe dovuto pagare un balzello di quasi 6 miliardi di euro come diritto di subentro. Di fatto grazie alla Gronda di Genova i Benetton e presumibilmente i loro eredi si sarebbero trasformati in una dinastia regnante su più della metà del sistema autostradale italiano con una rendita di posizione stellare. Più che una soluzione quella di Delrio&Be-



In numeri

### 3,6

Miliardi sono i ricavi da pedaggi nel bilancio 2017 di Autostrade per l'Italia (gruppo Benetton)

### 2038

È la data di scadenza delle concessioni autostradali; le intese dell'ex governo con i Benetton prevedono una proroga di 4 anni

### 136,5

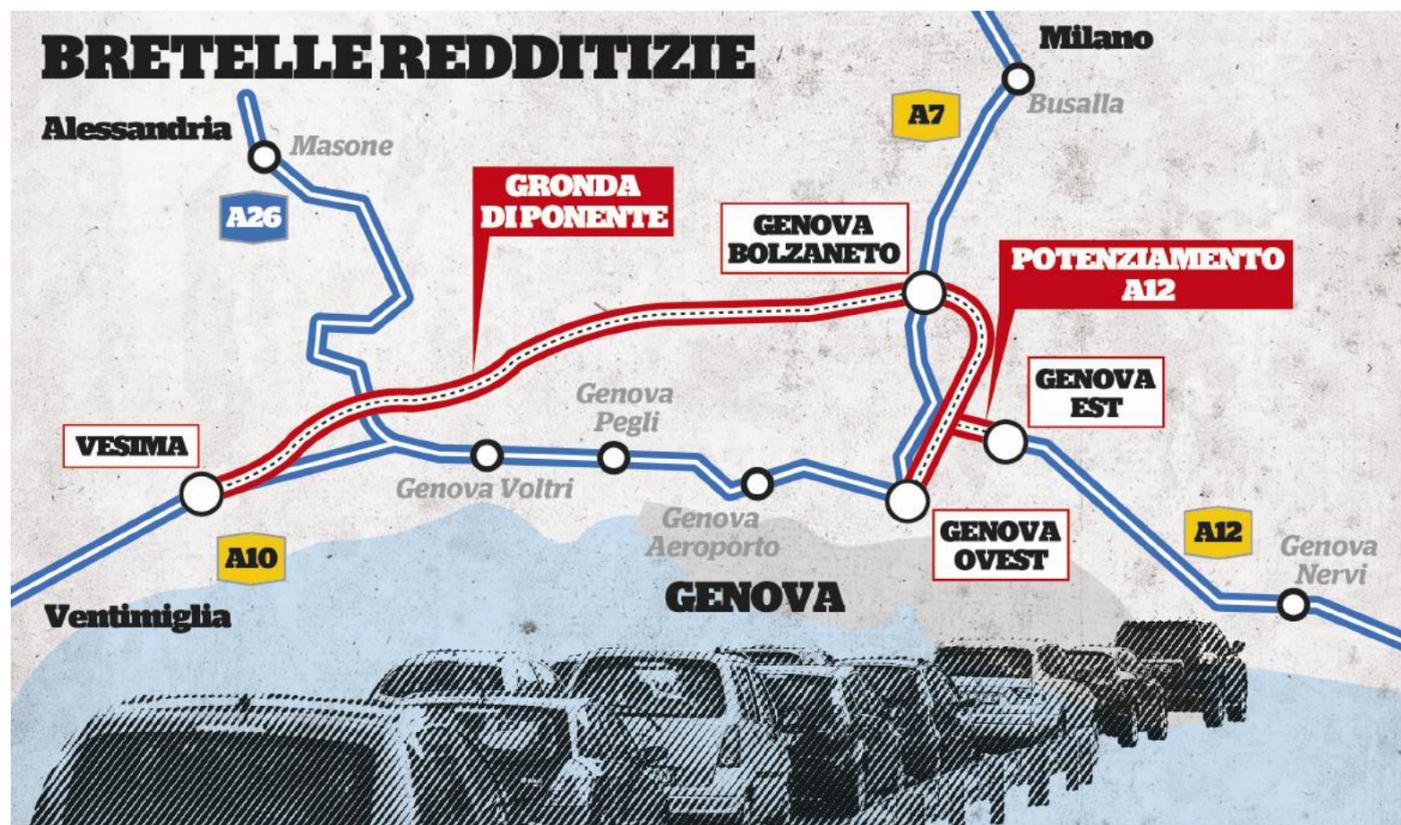
Milioni, è l'importo del primo bando per i lavori, pubblicato da Autostrade per l'Italia 2 settimane dopo il 4 marzo

**PAGANO UTENTI E CONTRIBUENTI**

*Il costo, contando la proroga delle concessioni e il balzello da 6 miliardi del "diritto di subentro", sale di 4 volte*

**IN ATTESA DELL'APPROVAZIONE EUROPEA**

*È tutto bloccato, ma con gli 1,8 miliardi della convenzione Stato - Benetton del 2002 si è fatto il primo bando di gara*



## Il passante di Genova che arricchisce i Benetton



netton era una stangata per l'Italia. Ovvio che il nuovo ministro, Danilo Toninelli (5 Stelle), prima di andare avanti voglia vederci chiaro, soprattutto per quanto riguarda i piani finanziari dell'opera, tenendo presente che una soluzione per il traffico autostradale di Genova ci vuole, ma per averla non è necessario che lo Stato si genufletta di fronte ai signori del casello.

**IL TRACCIATO.** Il primo progetto ufficiale della Gronda fu inserito nella Convenzione del 2002 tra lo Stato e la società dei Benetton. Costava meno di 2 miliardi di euro, ma da allora ci sono state diverse e significative modifiche. C'è stato un secondo progetto definitivo nel 2011 che ha comportato un aggravio di costi facendo lievitare la spesa a 3,26 miliardi di euro. Poi nel 2016 sono state apportate altre modifiche imposte soprattutto

**Ma chi ci guadagna?**

Con la soluzione escogitata dall'ex ministro Delrio (foto) pagano i Benetton, ma poi estraggono un valore molto superiore

Ansa

dalla necessità del previsto trattamento delle rocce amiantifere degli scavi che ha comportato un ulteriore aggravio di costi di 1,15 miliardi di euro. Alla fine il costo complessivo in base al progetto approvato dal ministero dei Trasporti a settembre di un anno fa è di 4,3 miliardi di euro per un tracciato di circa 40 chilometri quasi tutti su ponti sospesi e in galleria. Le caratteristiche principali sono queste: attraversamento della Val Polcevera in corrispondenza dello svincolo di Bolzaneto con un ponte "strallato", cioè sospeso. Il tracciato finale viene allontanato dal mare e viene assicurata un'interconnessione con la A10 Genova-Ventimiglia a nord di Vesima.

**OPERE SIMILI.** In Italia non sono mai state realizzate opere con caratteristiche simili alla Gronda di Genova tranne, forse, la Variante di



L'OPERA

### 40

Chilometri è il tracciato della strada, quasi tutta da realizzare su ponti e in gallerie. In Italia un'opera con difficoltà simili è stata la Variante di Valico

### 4,3

Miliardi è il costo della Gronda secondo l'ultimo progetto, approvato dall'ex ministro, Graziano Delrio. Autostrade per l'Italia si fa carico dell'opera

Valico dell'Autostrada del Sole sull'Appennino toscano-emiliano per collegare Firenze e Bologna: 32 chilometri tra la Quercia e Barberino del Mugello costati circa 3,8 miliardi di euro e inaugurati nel dicembre 2015 dopo circa 11 anni di lavoro effettivo. Nel mondo il progetto più simile alla Gronda è il Big Dig (Grande Scavo) di Boston, 11,2 chilometri tutti in mezzo alla città per un costo di 14 miliardi di dollari. Un'altra opera simile è l'M30 di Madrid, autostrada urbana di 32,5 chilometri, un anello intorno alla città come il romano Gra, ma sotto terra con gallerie che sono le più lunghe d'Europa: costo 4,7 miliardi di euro.

**DIFFICOLTÀ.** Secondo Autostrade per l'Italia le difficoltà principali per la costruzione della Gronda sono date dal fatto che si tratta di avere a che fare con "materiali particolarmente pericolosi

si in area di lavoro fortemente antropizzato e con una penuria estrema di basi e infrastrutture logistiche".

Due settimane dopo il voto del 4 marzo Autostrade per l'Italia ha pubblicato il primo bando per la Gronda per la "prequalifica per i soggetti interessati a realizzare la cosiddetta opera a mare". In pratica nel porto di Genova, per la precisione tra il cosiddetto canale di calma tra la pista dell'aeroporto Cristoforo Colombo e la diga foranea, deve essere costruita una cassa di colmata per raccogliere le montagne di materiali di scarto ottenuti dalle perforazioni per la costruzione delle gallerie della Gronda. Il costo previsto per la realizzazione della colmata è di 136 milioni e mezzo di euro, la durata dei lavori 4 anni e mezzo.

**ALTERNATIVE.** Per costruire la Gronda il metodo Delrio&Benetton basato sull'allungamento della concessione e un diritto stellare di subentro non è ovviamente l'unico possibile. L'alternativa più semplice, ma anche la meno praticabile da un punto di vista politico e sociale, sarebbe quella di aumentare i pedaggi sui 3 mila chilometri della rete di Autostrade per l'Italia per finanziare la grande opera.

Altra soluzione possibile, rivoluzionaria per l'Italia, sarebbe quella di far guadagnare di meno il concessionario, cioè i Benetton, rivedendo da cima a fondo concessioni e piani finanziari. Toccherebbe al governo: ce la farà?