

TUTTE LE STRADE NON PORTANO A GENOVA

DOPO 18 ANNI LA GRONDA È ANCORA UN PROGETTO E DOPO 38 IL TERZO VALICO FERROVIARIO RESTA DA FINIRE. COSÌ NAUFRAGANO I SOGNI DELLA CITTÀ CHE DOVEVA FARE DA SNODO PER L'EUROPA

di Michela Bompani

GENOVA. Dodici mesi e mezzo, probabilmente, per ricostruire il ponte Morandi. Diciotto anni di attesa, costi lievitati e un recente stop dal ministero delle Infrastrutture a guida grillina che ha bloccato il via libera ai cantieri della Gronda autostradale. Trentotto anni dal primo progetto e una recente, accelerazione, per concludere il Terzo valico ferroviario e farlo finalmente arrivare al porto.

Genova è la città dei destini incrociati delle infrastrutture in Italia. Destini che, per la verità, si assomiglierebbero tutti: progettazione infinita, manovre politiche e mille ingranaggi burocratici, ricorsi, cantieri aperti poi chiusi poi riaperti, imprese fallite, lavoratori licenziati e poi appesi alle clausole di solidarietà, dibattiti pubblici, indagini (necessarie) della Dia, inchieste, litigi.

Un ponte crollato, una variante autostradale mai realizzata (che a quel ponte sarebbe servita) e una nuova direttrice ferroviaria che procede a singhiozzo, mentre il porto, il primo scalo italiano, rischia di soffocare, trascinandosi con sé l'economia del Paese. Perché Gronda autostradale e



RICCARDO ARATA / FOTOGRAMMA

+

1 Alcuni operai montano una gru nel cantiere di ricostruzione del nuovo ponte per Genova

2 La galleria del Terzo Valico in costruzione



LUCA ZENNARO / ANSA

ITALIA
SITUAZIONI ESPLOSIVE

Terzo valico ferroviario sono opere d'importanza europea, corridoi necessari ai traffici Nord-Sud ed Est-Ovest. A cambiare il destino delle infrastrutture, e di Genova, è stata la tragedia del Morandi.

Oggi tutte le istituzioni sanno, non fosse altro per motivi elettorali, che il cantiere va chiuso nei tempi. Così si sono inventati una struttura commissariale straordinaria che opera in deroga e dispone di finanziamenti blindati, 320 milioni. Secondo il premier Conte, il ministro delle Infrastrutture Toninelli il commissario per la ricostruzione, e sindaco di Genova, Marco Bucci, e quello per l'emergenza, e governatore, Giovanni Toti, ad aprile 2020 il nuovo ponte disegnato da Renzo Piano sarà percorribile. Ma dopo? L'acciaio chiaro del viadotto s'aggraverà a infrastrutture vecchie, che non funzionano più. La città è tutta una coda di auto, gli abitanti della Val Polcevera hanno anticipato la sveglia al mattino anche di quattro ore per arrivare in tempo al lavoro, le aziende hanno modificato i turni e introdotto a tappeto il telelavoro perché timbrare in tempo è spesso impossibile: il disastro del Morandi non fa che rendere evidente un gap, che sfiora il secolo, sulle infrastrutture.

72 CHILOMETRI DI POLEMICHE

Il progetto bloccato di potenziamento autostradale di Genova si chiama Gronda di Ponente, ha la data del 2001 e ha molto a che fare con ciò che è successo al ponte. Consiste in un nuovo tratto autostradale ad arco, di 72 chilometri, che dal Ponente flette a Nord, bypassando la città, dirottando il traffico a lunga percorrenza verso i rami delle A7 e A12. Traffico che passava proprio sul ponte, chiamato a reggere volumi di veicoli decuplicati in cinquant'anni, fino a 60 mila mezzi al giorno prima del crollo. La Gronda, dopo 18 anni, è ancora un progetto bloccato. E se si tiene conto di una versione precedente di passante autostradale, più breve, la "bretella", che aveva la stessa finalità di liberare Genova dal traffico pesante, allora di an-



Nella cartina il sistema della viabilità intorno a Genova (in verde il progetto della **Gronda di Ponente**). Governo e Regione promettono che il ponte di **Renzo Piano** sarà percorribile da aprile 2020

ni ne sono passati 27: i cantieri di quell'opera furono aperti e poi bloccati dalla bagarre politica e mille miliardi di lire vennero dirottati a Brescia, dall'allora ministro dei Lavori Pubblici, Giovanni Prandini. La Gronda nel 2001 costava un miliardo 700 milioni. Oggi è arrivata a tre miliardi 600 milioni e Autostrade è pronta a finanziarla e realizzarla. Anche i viaggiatori hanno cominciato a contribuire, visto che dal 2018 i pedaggi hanno subito un rincaro proprio per quella finalità. Di fatto, connettendo i sistemi portuali liguri con Francia, Spagna e Portogallo, la Gronda rappresenta l'unico collegamento autostradale Est-Ovest.

«Sarebbe l'opera più green finora realizzata in Italia, perché abatterà l'inquinamento nel centro abitato», assicura Walter Bertini, per cinque anni consulente sulle Infrastrutture per l'ex governatore ligure, Sandro Biasotti. Autostrade ha già speso 490 milioni e realizzato il 92 per cento degli espropri e, semmai l'opera partirà, la durata prevista del cantiere è di dieci anni.

Un destino altrettanto tortuoso ha segnato il Terzo valico dei Giovi, la nuova linea ferroviaria ad alta capacità veloce, di 53 chilometri, che dovrebbe far volare le merci al di là dell'Appennino verso il Nord, e che collegherà

il porto a Novi Ligure, innestandosi nel corridoio europeo Reno-Alpi. Gallerie più grandi, per far passare treni merci moderni e lunghi fino a un chilometro, dovrebbero assicurare il futuro alle banchine di Genova, ora servite da una linea stretta, tortuosa e con pendenza fuori norma, che ha tracciato Cavour. La prima idea, legata alle necessità portuali, risale a prima di lui: 1901.

IL DISCO VERDE DEL MINISTRO

Il progetto vero e proprio però parte negli anni Ottanta: l'opera ha un valore di 6,1 miliardi. Per due terzi è già realizzata, è stata sbloccata dal Cipe, poche settimane fa, dopo due anni di stop, e dopo che Toninelli l'ha sottoposta all'analisi costi benefici, come la Tav. Luigi Di Maio in campagna elettorale 2018, a Genova, aveva detto: «Se andremo al governo, il Terzo valico non si farà più».

Il suo ministro Danilo Toninelli, invece, non solo ha dato il disco verde, ma ha pure nominato come commissario straordinario dell'opera Marco Rettighieri, supermanager dei trasporti che ha fatto partire proprio la Tav. Mentre i progetti invecchiano, i costi lievitano, l'economia soffoca: nella città dei destini incrociati, degli uomini e delle infrastrutture, come nel romanzo di Calvino, non si può attendere di pescare la carta giusta dei tarocchi. Perché si rischia, come accaduto un anno fa, di girare quella peggiore.

Michela Bompani