

## CONTROCANTO • Quello che non si dice

# Il Modello Genova e le sue ombre: costi, tempi, opacità

» Jacopo Rocca

La cerimonia che ieri s'è celebrata sopra al nuovo ponte di Genova, e a cui partecipano in pochi, non può far dimenticare cosa c'è sotto: l'inaugurazione del nuovo viadotto è stata disertata dai familiari delle vittime, che attendono ancora giustizia e mal sopportano l'atmosfera di festa; la Valpolcevera, una zona depressa e alle prese con una lunga crisi post industriale, che rischia di essere dimenticata dopo l'inaugurazione della nuova opera.

Da mesi non si fa che parlare di "Modello Genova": il riferimento è alla rapidità con cui è stato costruito il nuovo ponte, al clima di unità nazionale, più in generale all'efficienza di procedere senza lacci e laccioli burocratici. Quel modello, però, riprodotto in un contesto diverso e senza avere alle spalle il peso di una simile tragedia, rischia di aprire grosse incognite.

**È PASSATA** inosservata, ad esempio, una notizia di qualche giorno fa: la Procura di Genova ha chiesto il rinvio a giudizio nei confronti di Pietro Salini, amministratore delegato di Salini Impregilo, partner di Fincantieri nella costruzione del nuovo viadotto e ieri tra i protagonisti dell'inaugurazione. L'accusa è

di turbativa d'asta. La vicenda giudiziaria riguarda le presunte mazzette pagate per costruire il Terzo Valico. Una storia che rimonta a trent'anni fa, eppure sembra scritta ieri: all'inizio degli anni Novanta si pensava che la burocrazia soffocasse le grandi opere in Italia e per questo si scelse di affidare i cantieri dell'Alta Velocità a un *general contractor*, sul modello anglosassone, nella convinzione che i privati avrebbero magicamente posto fine a lentezze e opacità nelle politiche infrastrutturali. Si è visto come è finita.

Nel frattempo Salini è uno dei maggiori sponsor del "Modello Genova" e della sua esportabilità: basta guardare la sua pubblicità sui maggiori giornali italiani. Eppure è difficile immaginare che in un altro contesto, senza il peso di 43 vittime, l'azienda concorrente dei vincitori - Cimolai, leader mondiale nella costruzione dei ponti (con tanto di progetto firmato dall'archistar Santiago Calatrava) - avrebbe accettato di buon grado di evitare un ricorso al Tar.

Per illustrare l'efficienza di questo modello prenderemo le parole di ieri di Marcello Sorrentino, amministratore delegato di Fincantieri Infrastrutture: "L'emergenza Covid ha determinato extra-costi, di cui ci siamo fatti carico. Sarebbe spiacevole finire in tribunale per questo. Sono certo che troveremo una soluzione". Il messaggio è al sindaco-commissario, Marco Bucci, che si è affrettato a rispondere: "Se ci sono extra costi, li faremo pagare ad Autostrade per l'Italia". Insomma, il costo finale di un'opera e chi paga non sono proprio dettagli, ma a Genova va così.

**QUANTO ALLA VELOCITÀ**, è stato dimenticato in fretta l'incendio di una pila, divampato all'alba della vigilia di Capodanno, che in altri contesti avrebbe forse portato a bloccare il cantiere e ad approfondire meglio le condizioni di sicurezza in cui è maturato. A tutto questo si aggiunge un ultimo elemento: il limite di 70 km/h, decisamente poco autostradale, imposto perché il tracciato, che ricalca il vecchio, non è più a norma con le nuove regole di sicurezza.

Un altro tema da valutare con calma riguarda l'economia sotto al ponte. Il decreto Genova ha riversato sulla città milioni di euro: per le imprese e i lavoratori in difficoltà sono stati stanziati 30 milioni di euro, ma oltre 13 non sono stati spesi dal commissario all'emergenza Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria impegnato nella campagna elettorale per la rielezione. Mentre gli incentivi per portare nuove aziende nelle zone più colpite sono finiti ad aziende fantasma, molti commercianti intorno alla zona rossa, nei quartieri operai di Certosa e Sampierdarena, non hanno ancora visto un euro: il loro timore è che, una volta spente le luci dell'inaugurazione, i fondi rimasti siano distribuiti a pioggia, dimenticando quelli che le ferite del disastro di due anni fa le portano ancora addosso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

