

VIABILITÀ COMPROMESSA
Genova, poche code al rientro ma si teme per riapertura scuole



DOVEVA ESSERE un lunedì nero per la viabilità di Genova, il primo vero di rientro dalle vacanze dopo il crollo del ponte Morandi, ma è stato meno problematico del previsto. Qualche disagio però c'è stato e potrebbe crescere con la riapertura delle scuole. "Il bilancio di questo lunedì 27 agosto - ha affermato il vicesindaco e assessore al traffico Stefano Balleari - è, dal punto di vista della mo-

bilità positivo. La città non è bloccata. È ovvio che ci sia traffico più sostenuto nel Ponente. Il numero di veicoli lungo le strade urbane della zona è raddoppiato ma la città sta rispondendo bene". I disagi al traffico si sono riflessi ieri anche sulle autostrade A7 da Milano, A10 dalla Francia e A12 da Livorno, con rallentamenti. Genova intanto lavora per riuscire ad assorbire più traffico: "Stiamo intervenendo anche

sulle tempistiche dei semafori per scongiurare la formazione di code e aiutare lo scorrimento delle auto. Chiediamo ai genovesi - conclude Balleari - di servirsi per quanto possibile dei mezzi pubblici." "Procediamo per tentativi - ha detto il sindaco Marco Bucci -, e stiamo lavorando per riaprire corso Perrone e via 30 Giugno". In attesa che, il 15 settembre sia pronta la nuova viabilità portuale per i mezzi pesanti.

DOPO 20 ANNI

» DANIELE MARTINI

Bisognava che crollasse un ponte e morissero 43 persone per convincere Autostrade per l'Italia (Aspi) e i Benetton a considerare doverosa la pubblicazione dei documenti relativi alla concessione che li lega allo Stato italiano. Sommersi dal biasimo generale e sotto scacco da parte del governo che ha avviato le procedure per un'eventuale revoca del contratto, i dirigenti Aspi hanno provato a giocare d'anticipo e dopo aver diffidato in un primo tempo il governo a pubblicare gli atti della concessione, hanno improvvisamente deciso di rendere di dominio pubblico le carte tenute segrete per decenni con scrupolo maniacale. Ma non tutte: fino all'ultimo hanno provato a conservare una zona grigia preservandola dalla pubblicazione e c'è voluto l'intervento del ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, perché gli atti fossero tutti quanti finalmente desecretati. Da ieri sono online tutti gli atti con i 25 concessionari autostradali.

PER RENDERSI conto di quanto lontano fosse per i dirigenti della società Benetton l'obiettivo della vera trasparenza sul rapporto concessorio, basta guardare il frontespizio di ciò che hanno reso pubblico. Gli atti aggiuntivi messi sul sito, quelli che regolano nel concreto il rapporto di concessione, sono solo quelli vigenti. Che dicono molto, ma non tutto e in particolare non aiutano a capire come sia cambiato nel tempo e come sia di nuovo in procinto di cambiare il conte-

Figuraccia di Autostrade: la trasparenza è col buco

Pubblica la concessione ma senza la Gronda e i dati storici. Li svela il ministero



Benedetti dallo Stato I Benetton, azionisti di controllo di Autostrade, e il sito con la concessione Ansa

Una miniera d'oro
Il capitale investito remunerato al 10,2%
Da ieri online i testi dei 25 concessionari

nuto della concessione. Mancala serie storica degli atti (per esempio il piano finanziario del 2007) e mancano pure gli atti trasmessi alcuni mesi fa dal governo italiano all'Europa per la Gronda di Genova, grande opera che oggi è il cuore vero del business autostra-

dale Benetton alla quale è legata pure la durata della concessione. Stando ai documenti pubblicati da Aspi, la fine della concessione sarebbe nel 2038, mentre ormai molti sanno che non è così perché il precedente ministro dei Trasporti Graziano Delrio aveva concordato con i Benetton una nuova scadenza nel 2042 e inoltrato il tutto all'Unione europea sollecitando il suo assenso all'operazione.

Tanto per fare un altro esempio molto concreto, dai documenti resi pubblici da Autostrade per l'Italia non si può capire perché i costi della

stessa Gronda siano lievitati così tanto e così in fretta dal 2007 al 2018, da 1,8 miliardi di euro iniziali a 3,1 e infine a 4,3. Il costo di 1,8 miliardi di euro era quello comunicato a suo tempo da Autostrade per l'Italia e inserito nella parte della convenzione 2007 non pubblicata. Il costo di 3,1 miliardi è quello indicato dall'allegato K appena pubblicato, mentre infine il costo di 4,3 miliardi è quello contenuto in altri atti aggiuntivi che restano ufficialmente segreti, anche se sono stati pubblicati alcuni mesi fa dal *Fatto Quotidiano*. Sulla base della documen-

tazione consegnata dal passato governo all'Europa, Autostrade dovrebbe costruire la Gronda ed effettuare inoltre un'altra serie di interventi minori sfarinati per l'Italia per un valore di meno di 8 miliardi di euro. In cambio sta ottenendo il prolungamento della concessione e un diritto di subentro della bellezza di 6 miliardi di euro. Cioè, nel 2042, chiunque, Stato o privato, volesse prendere il posto di Autostrade nella gestione dei 3 mila chilometri della rete, dovrebbe sganciare ai Benetton o ai loro eredi una somma così elevata da scoraggiare qualsiasi velleità di cambiamento.

NEGLI ATTI aggiuntivi consegnati dall'Italia all'Europa c'è un cambiamento di rilievo anche per quel che riguarda il tasso di remunerazione dei capitali investiti dal concessionario (il Wacc, costo medio ponderato del capitale). Negli atti pubblicati, quel tasso è fissato al 6,85 per cento dopo le tasse (10,2 lordo), negli atti a base della concessione futura quel valore sale al 7,98 per cento. Un incremento che appare ingiustificato in un periodo di tassi sostanzialmente fermi. Così come ingiustificati appaiono gli aumenti annuali al casello, superiori all'inflazione programmata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PONTE MORANDI

Il "punto zero"
Non è stato solo lo strallo ad aver causato il crollo

» DAVIDE MILOSA

inviato a Genova

Si corre, ma con cautela. L'inchiesta della Procura di Genova sul crollo del ponte Morandi ha davanti un obiettivo decisivo: l'incidente probatorio. Per questo



bisogna chiarire le cause reali che hanno prodotto la caduta della pila 9 e parte dell'impalcato (la strada) sul fiume Polcevera. Centrale un video tratto da alcune telecamere di sorveglianza. La novità è che il cedimento iniziale non sarebbe da imputare integralmente al tirante (o strallo) rivestito da calcestruzzo compresso. Il "punto zero", secondo le ultime ricostruzioni, che dovranno essere analizzate dai periti, è da collocare poco sopra l'estremità del pilone. Ad avvalorare questa ipotesi lavorativa, il fatto che il pilone sia crollato in modo perpendicolare. Un primo cedimento che potrebbe aver prodotto una lesione interna allo strallo. Questa dinamica non contrasta con la torsione effettuata dall'impalcato e prodotta dal cedimento del tirante. Ieri, l'attività investigativa si è concentrata sull'analisi dei documenti. Si stanno analizzando anche i cosiddetti "tavoli informali" interni ad Autostrade, concessionaria del tratto crollato. In particolare comunicazioni intranet, email interne e verbali. Obiettivo: individuare un alert inascoltato nella catena di comando. Il procuratore Francesco Cozzi, dopo aver incontrato la Commissione ministeriale con il nuovo presidente Alfredo Mortellaro, stabilendo "ruoli e competenze", ha smentito qualsiasi scontro istituzionale. Sul punto nodale del dissequestro ha però precisato che ogni richiesta del Comune o del commissario Giovanni Toti per essere approvata deve essere subito eseguibile per evitare "situazioni di limbo temporale". Tutto potrà avvenire dopo l'incidente probatorio, la cui fissazione dipende dai prossimi avvisi di garanzia che si annunciano più numerosi del previsto. Proprio ieri sono stati acquisiti altri carteggi tra Autostrade e il ministero delle Infrastrutture.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN PARLAMENTO

Il ministro "Ricostruirà lo Stato". Silenzio, però, sulla legge per Genova. Il caso Toti

"I Benetton saranno fuori in ogni caso"



Il sistema dei controlli in passato è stato indebolito ad arte per favorire i privati
La revoca di Autostrade e la nazionalizzazione è un atto dovuto

DANILO TONINELLI

» MARCO PALOMBI

Il centro dell'audizione di Danilo Toninelli davanti alle commissioni Trasporti di Camera e Senato è, alla fine, quel che manca. Il ministro 5Stelle dice, in sostanza, quanto sostenuto finora: 1) il sistema delle concessioni autostradali è stato un enorme regalo ai privati (in particolare a Benetton e Gavio, che hanno in gestione il 70% della rete) e per questo "sarà rivisto integralmente" affinché non sia più "sproporzionato a vantaggio del concessionario"; 2) la revoca della concessione ad Autostrade per l'Italia "è un percorso dovuto" dopo "la gravissima inadempienza" del crollo del ponte Morandi e riguarderà l'intera concessione, non solo la A10; 3) anche la gestione statale di quella rete è "dovuta"; 4) il nuovo ponte sul Polcevera dovrà essere pagato da Autostrade ("è una piccola parte del risarcimento che devono ai cittadini") ma non sarà lei a farlo ("il ponte non lo ricostruirà chi lo ha fatto crollare"); 5)

il compito spetterà a Fincantieri e Cdp e "dovrà avere il timbro dello Stato"; 6) per il futuro "se l'intervento pubblico preminente va verso la nazionalizzazione, questo governo nazionalizzerà; nel caso in cui si dovrà costruire un'opera importante e investire soldi che il governo deciderà di non impegnare, con convenzioni serie e scrupolose in cui ci guadagnano tutti, li si valuteranno altre strade".

ALL'INGROSSO è il percorso ("dovuto") disegnato finora, almeno dai ministri grillini, anche se continuano a mancare molti particolari su come verrà realizzato: un po' è fatale visto che dal crollo sono passate solo due settimane, un po' è frutto della tensione finora non esplosa con la Lega, assai meno barricadera sull'estromissione della società controllata dai Benetton e la gestione pubblica della rete, oltreché sulla valutazione del passato, visto che non è estranea ai "favori" fatti ai concessionari. E poi c'è quel che Toninelli non

ha detto: ci sarà una legge speciale per Genova? Verrà nominato un commissario alla ricostruzione? Sarà il presidente ligure un po' berlusconiano e un po' leghista Giovanni Toti? L'ex volto Mediaset è particolarmente attivo in questi giorni in una direzione che non piace ai Cinque Stelle: ieri prima ha "affidato", per così dire, i lavori di ricostruzione ad Autostrade (becandosi una risposta da Di Maio) e poi l'ha persino invitata a darsi da fare con la costruzione della Gronda, un'opera che dovrebbe - nel 2030 - sgravare il traffico cittadino della A10 e non è mai piaciuta a Grillo, grillini e ambientalisti (come ricordato dall'ex Legambiente Rossella Muroli, oggi deputata per LeU, ieri alla Camera). Traducendo, nominare Toti commissario - come pure vorrebbe la Lega - è indicare una via per il



Infrastrutture
Danilo Toninelli Ansa

futuro che passa per l'appeasement con Autostrade: per questo della legge per Genova non si parla, prima va trovato un accordo nel governo.

Notevoli, infine, i dati presentati da Toninelli sul sistema dei controlli ministeriali sui 6 mila chilometri di strade in concessione. Sono i numeri di un tracollo seguito all'estromissione di Anas e al depotenziamento della nascente Autorità dei Trasporti (2011-2012): stanziamenti passati in dieci anni da 16,6 a 7 milioni; una pianta organica prevista in 250 unità con 110 persone in servizio (non tutte qualificate); poteri solo su aspetti secondari della gestione; numero dei controlli in calo dal 2011. "Ho l'impressione - è la conclusione del ministro - che il sistema dei controlli sia stato indebolito ad arte per favorire i concessionari".