



Genova, 28 aprile 2016

Interrogazione a risposta scritta

Al Ministro delle Infrastrutture e trasporti

Premesso che:

- la situazione viaria della città di Genova e del ponente ligure è da anni critica a causa della carenza di infrastrutture ferroviarie (è noto il binario unico in zona Andora) e autostradali;
- queste carenze infrastrutturali comportano gravi criticità di traffico tanto che, in diversi orari di ogni giorno, il tratto Pegli - Genova risulta totalmente congestionato da mezzi privati in transito e commerciali sia in transito che in entrata ed uscita dal porto di Genova,
- la soluzione è stata individuata, da oltre un decennio, nella costruzione della Gronda di Genova che libererebbe dal traffico la viabilità autostradale intorno alla città alleggerendo tutto il traffico verso e dal ponente (lunedì 25 aprile, come anche tutte le domeniche estive, la coda in autostrada ha raggiunto 50 km);
- l'obiettivo del sistema porto Genova - Savona è di un forte incremento dei traffici container, cosa che lascia presagire un ulteriore aumento di traffico su gomma essendo pura utopia credere ad un traffico solo su ferro;
- il turismo della regione, uno dei pochi dati positivi per la Liguria, necessita di collegamenti che migliorino e facilitano la mobilità dei turisti oggi penalizzati sia su ferro che via autostrada;
- l'attuale blocco dell'iter dei lavori per la costruzione della Gronda di Genova deve trovare immediata soluzione;
- l'iter amministrativo per la costruzione della Gronda, oggi inspiegabilmente fermo, inizialmente era stato ben impostato. Infatti sul tema si svolse un *débat publique* che all'epoca coinvolse la popolazione genovese. Questo istituto, utilizzato forse per la prima volta in Italia, fu accolto favorevolmente dalla città e consentì di "non far calare dall'alto" una scelta politica così importante e invasiva per la viabilità e per il territorio. Venne così deciso il tracciato dell'opera in modo condiviso;
- durante le prime fasi dell'iter amministrativo dei lavori della Gronda, risultava che la necessità finanziaria per i lavori fosse già nella disponibilità della Società Autostrade, grazie ad aumenti tariffari concordati e subito applicati su tutto il territorio nazionale;
- sembra che la Società Autostrade abbia recentemente chiesto una proroga di 7 anni della sua concessione, legando la necessità di detta proroga proprio alla realizzazione della Gronda di Genova;



considerato che:

- il viadotto Polcevera dell'autostrada A10, chiamato ponte Morandi, è una imponente realizzazione lunga 1.182 metri, costituita su 3 piloni in cemento armato che raggiungono i 90 metri di altezza che collega l'autostrada Genova - Milano al tratto Genova - Ventimiglia, attraversando la città sulla Val Polcevera;
- recentemente, il ponte è stato oggetto di un preoccupante cedimento dei giunti che hanno reso necessaria un'opera straordinaria di manutenzione senza la quale è concreto il rischio di una sua chiusura;
- se non si predispongono immediatamente una nuova strategia stradale di più ampio respiro del capoluogo ligure, i mancati lavori di realizzazione della Gronda, sommati alla possibile futura chiusura totale o parziale del Ponte Morandi, determinerebbero inevitabilmente il collasso dell'intero sistema viario genovese;

si chiede di sapere:

- i motivi per i quali il necessario iter amministrativo per la costruzione della Gronda di Genova è fermo da anni e quale sia il cronoprogramma fissato per proseguire celermente nell'opera;
- a quanto ammontano le somme ad oggi percepite dagli aumenti autostradali concordati all'epoca con Società Autostrade;
- se le disponibilità finanziarie, finalizzate alla costruzione della Gronda di Genova e incassate in anticipo da Società Autostrade, siano state utilizzate per altre finalità o se siano state accantonate per la realizzazione dell'opera;
- se corrispondano al vero le notizie che la Società Autostrade avrebbe chiesto al Ministero dei Trasporti, una proroga della sua concessione a livello nazionale per 7 anni, adducendo come primaria motivazione proprio la necessità di costruire la Gronda di Genova;
- se corrisponda al vero che la Società Autostrade sostiene che la costruzione della Gronda di Genova abbia un costo che la obbligherebbe, in mancanza di una proroga di 7 anni, ad aumentare le tariffe autostradali sul territorio nazionale del 30%, mentre ottenendo la proroga, potrebbe contenere l'aumento tariffario entro il 5%;
- se corrispondano al vero le notizie che il Governo abbia già chiesto una deroga in sede europea, per l'eventuale gara da effettuare per l'assegnazione delle nuove concessioni autostradali, al fine di evitare di ricorrere proprio all'istituto della gara. Questo al fine di accogliere la richiesta di proroga della Società Autostrade che è strettamente legata alla costruzione della Gronda di Genova;
- prima di procedere con eventuali richieste di deroga, se non si ravvisi la necessità di fare il punto della situazione con gli enti locali del territorio ligure e la Società Autostrade, al fine di evitare che i lavori della costruzione della Gronda di Genova possano essere strumentalmente utilizzati al solo fine di ottenere una ulteriore proroga di 7 anni su tutto il territorio nazionale. Infatti l'eventuale proroga, non tutelerebbe di certo dal rischio, poi, di non portare a compimento i lavori stabiliti perché senza le opportune garanzie il



concessionario potrebbe motivare la mancata realizzazione dell'opera con ipotetiche colpe imputabili alle amministrazioni locali. Cosa già accaduta in questi anni e che ha un fondo di assoluta verità;

- quali garanzie di realizzazione dei lavori siano state presentate dalla Società Autostrade in considerazione anche del fatto che, negli anni, le continue richieste di modifiche e inserimenti di nuovi tratti autostradali da parte degli enti locali liguri, spesso sono stati causa/motivo/alibi per il concessionario autostradale per non iniziare neppure l'opera principale;

- stante la richiesta di proroga della concessione se la Società Autostrade ritiene di mettere a norma di sicurezza, secondo gli standard europei, la rete autostradale ligure, con particolare riguardo proprio al tratto tra Voltri e Genova che comprende l'uscita per l'Aeroporto e il Ponte Morandi ad oggi fuori dalle normative comunitarie così come altre parti delle autostrade liguri;

- il dettaglio della attuale situazione dei lavori di messa in sicurezza del Ponte Morandi, gli interventi che ancora devono essere realizzati, se gli interventi saranno tali da comportare gravi disagi alla circolazione della città e la tempistica di fine lavori;

- se corrisponda al vero che il Ponte Morandi, viste le attuali condizioni di criticità, potrebbe venir chiuso, almeno al traffico pesante, entro pochi anni gettando la città nel totale caos.

Sen. Maurizio Rossi