

GRONDA, INTERVISTA A CASTELLUCCI

«Espropri, Comune in ritardo sulle scelte»

Il numero uno di Autostrade: indicare subito le aree per le nuove case

dal nostro inviato

DANIELE GRILLO

ROMA. Il débat public che si sta tenendo a Genova «è una novità assoluta per l'intero Paese», ma risulta «inquinato» da un movimento confuso di protesta che unisce sostenitori dell'opzione zero e famiglie semplicemente preoccupate per le sorti della propria abitazione. «Se il Comune di Genova indicasse le aree dove realizzare nuove case e ricollocare chi perderà la propria, il 70% dei malumori scomparirebbe». Nel dibattito pubblico per scegliere il tracciato della nuova autostrada irrompe anche Giovanni Castellucci, numero uno di Società Autostrade. Che nel suo ufficio romano, per la prima volta in un'intervista dopo l'avvio del dibattito pubblico, avverte: «Se gli enti locali e i genovesi non vorranno la Gronda, si potrà anche rinunciare a realizzarla».

Cosa rappresenta per Autostrade per l'Italia il débat public?

«È una "prima". Non solo per noi, ma anche per l'Italia. Una scelta coraggiosa e doverosa per un'opera così importante».

Quanto vi costa?

«Molto poco. In questo caso l'abbiamo gestito da genovesi anche noi».

Non lo considerate un eccesso di democrazia?

«No. Parlare dei problemi è sempre positivo, diventa negativo se ci si nasconde dietro ad altri per non prendere decisioni. Se, in pratica, alla fine del dibattito pubblico noi e Anas non ci prendessimo la responsabilità di scegliere la soluzione migliore».

La scelta potrebbe però cadere vittima delle proteste...

«Certo è che, qualora l'esito del dibattito dovesse condizionare troppo le decisioni del Comune, potrebbero verificarsi dei problemi. Ma mi sembra che il sindaco Vincenzi abbia le idee abbastanza chiare e anche lei abbia il co-

raggio di scegliere».

Cosa ne pensa della nascita di tanti comitati anti-Gronda?

«Che occorre distinguere i comitati nati per dire no alla Gronda nei punti interessati dagli espropri dai comitati sorti per il no alla Gronda in quanto opera di potenziamento stradale».

Parliamo dei primi...

«In questo dissenso si manifesta la preoccupazione legittima di 250-300 famiglie che dovranno lasciare la propria casa per far posto all'autostrada. E qui il tema non è tanto convincere le famiglie sulla necessità di costruire o no l'opera, ma dar loro una soluzione adeguata di ricollocazione».

E chi la deve fornire?

«Il Comune. L'unico tema che a mio parere manca dal débat public è quello della ricollocazione in un contesto qualificato e qualificante delle famiglie che dovranno lasciare le proprie abitazioni. È un tema che, se trovasse una soluzione adeguata risolverebbe una grande quota dei problemi di accettazione da parte della popolazione».

Poi ci sono i contrari, che lamentano l'assenza dell'opzione zero.

«Genova è l'unica città italiana che possiede ancora un sistema infrastrutturale dimensionato esattamente come negli anni '60 e '70. A Milano, Roma, Firenze, Napoli e Bologna abbiamo realizzato allargamenti da due a tre corsie, by pass e altri miglioramenti. A Genova no».

Il sindaco ha dichiarato di confidare in importanti modifiche anche sulla progettazione della connessione con la A7 e a Voltri.

«Prendo atto dalle parole del sindaco, ma l'innesto dell'A7 è già parte del progetto e del dibattito pubblico. Non lo era l'interconnessione di Voltri, ma i nostri tecnici stanno lavorando per renderlo meno impattante».

Il sindaco Vincenzi sostiene che abbiate cambiato atteggiamento, soprattutto sul tema degli espropri.

«Noi non sottovalutiamo il problema degli espropri e sicuramente nessuno verrà penalizzato, ma non possiamo condizionare scelte che impattano per miliardi di euro sul costo complessivo dell'opera alle legittime preoccupazioni sulla congruità degli espropri delle famiglie alle quali occorrerà trovare un'altra collocazione. Rischieremo per poche famiglie di spendere un miliardo di euro in più».

Provi a convincere i genovesi.

«È difficile per me convincere il principale beneficiario dell'opera sull'utilità dell'opera stessa. E non sarò certo io a poter sperare di convincerli. Mi limiterò a esporre i fatti. Che ci dicono che nell'area genovese vengono perse 800 mila-900 mila ore l'anno a causa del traffico congestionato in autostrada».

La possibilità di non costruire quest'opera esiste?

«Fino a oggi l'opzione zero non fa parte delle opzioni possibili prese in esame dalla Regione, dalla Provincia e dal Comune. Qualora al termine del dibattito gli enti decidessero che la soluzione migliore è tornare a investire sul traffico su rotaia o su altro, non potremo che prenderne atto».

E vantaggioso per voi costruire la Gronda?

«Noi avremmo lo stesso ritorno economico realizzando la Gronda o una qualsiasi altra infrastruttura».

Nel débat public manca un dettagliato piano finanziario dell'opera.

«Quando il tracciato verrà scelto, tutte le stime verranno affinate e precisate. Sulla base dei nuovi calcoli verrà compiuta una valutazione definitiva e dovrà essere rivisto il piano finanziario e le modifiche degli incrementi tariffari da applicare su tutta la rete. La nostra capacità di finanziamento, comunque, è assicurata».

Vuol dire che tutto sarà possibile, indipendentemente dalla scelta?

«No, affatto. Il problema non è se ci sono i soldi, ma definire le condizioni per il recupero dell'investimento».

Non è stato accantonato nulla, ad oggi, per la Gronda?

«Non lavoriamo con accantonamenti. Abbiamo ipotizzato a suo

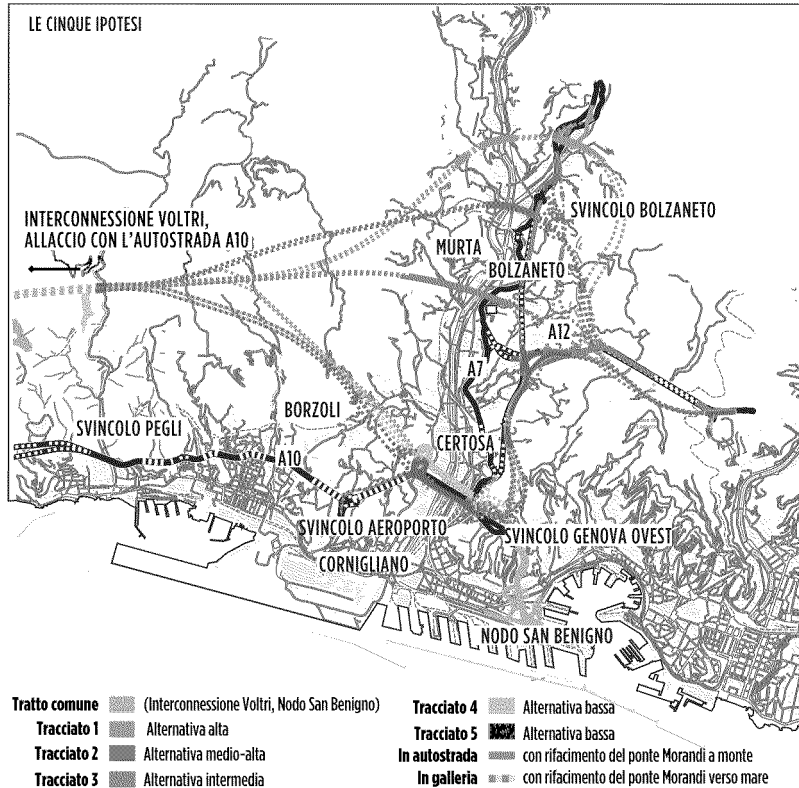
tempo un importo intorno ai due miliardi. Se dovesse essere superiore abbiamo capacità per finanziarlo. I limiti non consistono nel finanziamento, ma nella valutazione di costi e benefici di ogni opzione. Un'opzione che costa molto di più avrà molta difficoltà a es-

sere giustificata in termini di costi e benefici per coloro che, fuori dall'area genovese, dovranno sopportare incrementi di pedaggio per finanziarla».

grillo@ilsecoloxix.it

[+] www.ilsecoloxix.it

Commenta la notizia sul sito del Secolo XIX



IL MANAGER CHI È

Giovanni Castellucci, 49 anni originario di Senigallia, è amministratore delegato di Autostrade per l'Italia SpA dal 2005. È ad anche di Atlantia SpA (ex Autostrade SpA) dal 2006.



LE PREVISIONI CANTIERI E TIMORI

Per Autostrade i genovesi dovranno rassegnarsi ai cantieri. «Limiteremo l'impatto, per questo per noi è molto importante il trasporto del materiale di smarino lungo il greto del Polcevera».



GLI ASPETTI PERCORSI ED ECONOMIA

Secondo l'ad di Autostrade «non è con nuove autostrade che si possono creare boom economici. Semmai una potenziale espansione rischia di essere soffocata dall'assenza di infrastrutture».

LE IPOTESI

IL TRACCIATO BASSO RESTA IL PREFERITO

dal nostro inviato

ROMA. Cinque tracciati in discussione, ma per Autostrade per l'Italia, che poi è il soggetto che dovrà decidere quale tra le ipotesi portare a realizzazione, la numero quattro - la cosiddetta "Gronda bassa", che si innesta con la vecchia A10 in corrispondenza della zona di Campi - rimane la soluzione preferibile. Perché meno costosa, più capace di attrarre traffico e pi semplice da gestire a livello di cantieri. «Noi lo riteniamo sempre il preferibile per tutte queste motivazioni», sgombra il campo l'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia Giovanni Castellucci. Non significa che Società Autostrade abbia già preso la decisione di confermare questo tracciato «altrimenti perderemmo tempo». Autostrade apre alla possibilità, però, di realizzare varianti rispetto alle ipotesi presentate. Facile immaginare che si arriverà, alla fine, a una soluzione che si avvicina molto al tracciato di origine, ma con compromessi che consentano di "salvare" qualche casa in più.

«Rimangono gli elementi di vantaggio del quarto tracciato basso, ma noi partecipiamo con interesse ed apertura a questo dibattito che può suggerire migliorie ai tracciati già esistenti o identificarne di nuovi». Una delle maggiori spinte alla scelta della Gronda Bassa è che questo tracciato consentirà di abbattere il costoso Ponte Morandi, il viadotto sul Polcevera della A10, che verrebbe sostituita da un'infrastruttura più grande. Il problema del Morandi per Autostrade non è tanto il costo annuo di manutenzione, quanto la disponibilità del ponte. «È costruito in calcestruzzo con una tecnologia molto innovativa per l'epoca e che lo è tutt'oggi - dice Castellucci - ma ha bisogno di frequenti interventi di manutenzione che mal si sposano con un'infrastruttura già saturata. Purtroppo richiede interventi frequenti difficilmente pianificabili. Il numero delle anomalie nel corso di un anno è di un migliaio, davvero difficile da sostenere».

D. GRI.

>> LA NOMINA

RIGACCI DIRETTORE DI TRONCO

••• **RICCARDO RIGACCI, 47 anni compiuti oggi, ingegnere civile, già responsabile dal 1997 al 2001 area tecnica della società Autostrade nel nodo genovese, torna nel capoluogo ligure come responsabile ad interim del primo tronco. Rigacci mantiene, nel contempo, la direzione del tronco di Firenze che ha assunto nel 2004 dopo un passaggio a Roma come coordinatore delle manutenzioni sull'intera rete. Riccardo Rigacci succede a Giorgio Fabiani, che rimane a Genova come responsabile del progetto gronda e nuove infrastrutture in Liguria.**



LA DECISIONE
EX A10 SENZA PEDAGGIO

«Nel momento in cui il Comune comunica che farà pagare un pedaggio alle auto in centro, sarei in netta controtendenza se parlassi di declassamento dell'autostrada. Non è proponibile, non lo faremo».



IL PASSAGGIO
SOTTO IL POLCEVERA

Il passaggio in "subalveo" venne scartato per problemi di gestione e difficoltà di realizzazione. «Non riteniamo opportuno, dopo quattro anni, tornare su una posizione che era stata a suo tempo scartata».

