

DIBATTITO ❖ L'attenzione della giunta Doria per l'opera divide anche la maggioranza

Tunnel sotto il porto A Tursi "revival" con polemiche

E intanto si "scopre" che l'ultima revisione ventennale della sopraelevata risale al 1985

Fa discutere e divide anche la maggioranza l'intenzione della giunta Doria di recuperare il progetto del tunnel sotto il porto, mentre la sicurezza della sopraelevata preoccupa. Sono le due questioni affrontate ieri a Palazzo Tursi nella seduta della commissione consiliare Territorio convocata per illustrare ai consiglieri comunali il progetto preliminare del tunnel sub-portuale, voluto dall'amministrazione **Pericu**, commissionato dalla Tunnel di Genova spa, costato circa 3 milioni e 300 mila euro, e approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'ormai lontano 2005. In aula, oltre al vicesindaco Stefano Bernini, anche il liquidatore ed

ex presidente della Tunnel di Genova spa Giancarlo Bonifai, il responsabile del procedimento Walter Lupi e l'ingegnere Andrea Del Grosso, in rappresentanza dei progettisti. «Quello che abbiamo è un progetto fattibile e ci sono le condizioni perché l'amministrazione possa fare gli atti necessari a cercare, attraverso una gara o con un ac-

cordo di programma con Anas e Autostrade, un soggetto che realizzi l'opera» ha spiegato il vicesindaco e assessore all'Urbanistica, Stefano Bernini, confermando l'interesse della giunta per l'opera. Ma proprio questo interesse ha suscitato perplessità e polemiche nelle fila dell'opposizione ma anche della maggioranza di centrosinistra. «Il consiglio comunale nel febbraio scorso ha deciso di mettere in liquidazione la società per il tunnel: che cosa è cambiato da allora? - ha chiesto polemicamente il capogruppo

dell'Idv, Stefano Anzalone - Nel programma del **Sindaco** non si parla del tunnel sotto il porto e quando si discute di progetti così importanti, di un'opera che costerebbe fra i 500 e i 600 milioni di euro, la giunta prima dovrebbe fare dei passaggi con la maggioranza. Non vorrei che si mantenesse in vita la società per il tunnel per altri fini». E proprio sulla presunta volontà della giunta Doria di modificare la decisione della giunta Vincenzi - approvata dal consiglio comunale a febbraio - di liquidare la società, si sono soffermati anche dubbie e critiche di Pdl, Udc e Lega, mentre Leonardo Chessa di Sel e Salvatore Caratozzolo del Pd

non hanno nascosto la loro sorpresa per il rinnovato interesse della giunta Doria per l'opera e il capogruppo del Pd, Simone Farello, ha ricordato che il tunnel può essere realizzato comunque anche se la società viene liquidata. «Questo progetto è nato 12 anni fa con l'obiettivo di dare una risposta organica ai problemi del traffico» ha sottolineato Bonifai ricordando come l'opera fosse stata pensata come alternativa alla sopraelevata. «Secondo i tecnici la sopraelevata dev'essere sot-

toposta a una revisione complessiva ogni 20 anni - ha osservato Bonifai - L'ultima revisione completa risale al 1985: dopo non ne sono state più fatte e le spese necessarie forse ne scongiurerebbero l'esecuzione. Il progetto presentato da Aster l'anno scorso solo per il rifacimento dei guard rail prevede una spesa di 20 milioni di euro e la chiusura della sopraelevata per due anni». E alla capogruppo del Pdl, Lilli Laurò, che aveva chiesto «qual è la vita residua della sopraelevata», Del Grosso ha risposto spiegando che, anche se non si può dare una risposta a questa domanda, la sopraelevata è già "in deroga"

rispetto ad una serie di parametri, e presenta gravi carenze dal punto di vista della sua vita sia fisica che funzionale. Ma tutti sanno che il problema principale per la realizzazione del tunnel è adesso quello dei costi: circa 550 milioni di euro, secondo

le ultime stime, che qualcuno dovrebbe accollarsi contando su un contributo pubblico del 10 per cento circa. Mentre resta da decidere quale sarà il destino del progetto, che adesso è proprietà della Tunnel di Genova spa.

[a.c.]



Giancarlo Bonifai

Società già messa in liquidazione

Idv all'attacco della giunta

L'IPOTESI ❖ Al vaglio

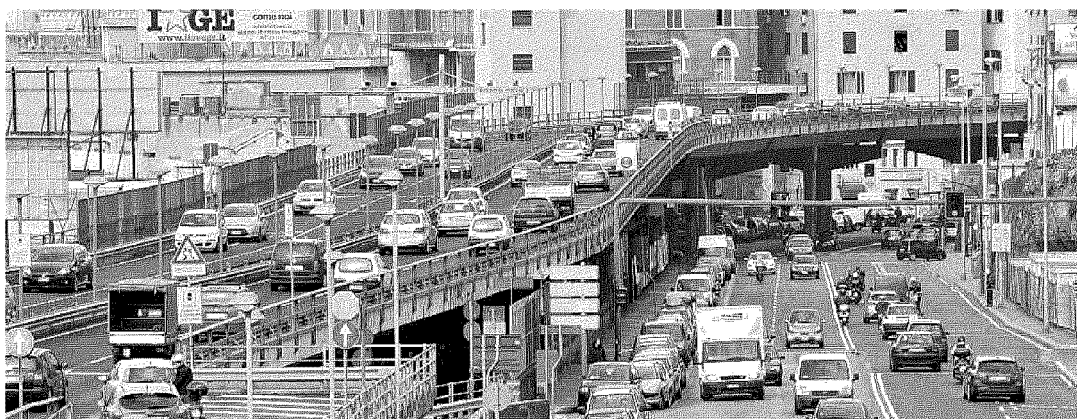
Pedaggio sul nodo autostradale

Non un pedaggio diretto per attraversare il tunnel sotto il porto, ma un aumento delle tariffe autostradali per i veicoli in uscita o in entrata dai caselli autostradali che si trovano nel Comune di Genova. E' l'ipotesi avanzata nel progetto preliminare del tunnel sotto il porto per compensare i

costi sostenuti da chi dovesse farsi carico della grande opera infrastrutturale, che dovrebbe essere realizzata con il project financing. Rispetto al pagamento di un pedaggio diretto per l'attraversamento del tunnel, l'applicazione di un cosiddetto "pedaggio ombra" avrebbe, infatti, una serie di vantaggi, perché ser-

mplificherebbe la riscossione, eviterebbe i costi di installazione di un sistema di pagamento, e consentirebbe di anticipare gli incassi già dal primo anno di costruzione dell'opera. In questo caso, inoltre, sarebbe più alto il numero dei veicoli coinvolti: circa 33.000.000 quelli con origine/destinazione fuori dal Comune di Genova, e

circa 20.000.000 quelli con origine e destinazione nel Comune di Genova. «Di questi tempi non è facile trovare un concessionario ma io sono convinto che se si allungano i tempi della concessione si trova anche il concessionario» ha affermato Walter Lupi, responsabile unico del procedimento del tunnel sotto il porto.



3,3 mln

COSTO DEL PROGETTO

Il progetto preliminare del tunnel sotto il porto è costato circa 3 milioni e 300 mila euro, e la Tunnel di Genova spa ha ancora nei cassetti circa 1 milione di euro. Secondo le ultime stime aggiornate, invece, la realizzazione del tunnel dovrebbe costare circa 550 milioni di euro. L'opera dovrebbe essere realizzata con il sistema del project financing da un soggetto che potrebbe essere scelto con una gara

