

**Camera dei Deputati – Aula del 9 Ottobre 2019 - Seguito della discussione delle mozioni Molinari ed altri n. [1-00241](#), Mulè ed altri n. [1-00242](#), Lollobrigida ed altri n. [1-00250](#), Ilaria Fontana, Braga, Fregolent, Stumpo ed altri n. [1-00252](#) e Gagliardi ed altri n. [1-00254](#) concernenti iniziative volte alla realizzazione dell'opera "Gronda di Genova", nel quadro dello sviluppo infrastrutturale del Paese (ore 11,02).**

**Approvata la mozione n. 1-00252 e sono state votate e respinte le altre.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle mozioni Molinari ed altri n. [1-00241](#), Mulè ed altri n. [1-00242](#), Lollobrigida ed altri n. [1-00250](#), Ilaria Fontana, Braga, Fregolent, Stumpo ed altri n. [1-00252](#) e Gagliardi ed altri n. [1-00254](#), concernenti iniziative volte alla realizzazione dell'opera "Gronda di Genova", nel quadro dello sviluppo infrastrutturale del Paese (*Vedi l'[allegato A](#)*).

Avverto che, dopo la conclusione della discussione sulle linee generali, che ha avuto luogo nella seduta di lunedì 7 ottobre 2019, è stata presentata la mozione Gagliardi ed altri n. [1-00254](#), che è già stata iscritta all'ordine del giorno.

**(Parere del Governo)**

**PRESIDENTE.** Il rappresentante del Governo ha facoltà di intervenire, esprimendo altresì il parere sulle mozioni all'ordine del giorno.

**ROBERTO TRAVERSI**, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Grazie, Presidente. Allora, in estrema sintesi, ci siamo proposti, al di là di dare parere favorevole alla mozione Ilaria Fontana ed altri, di modificare le altre per dare il parere. Quindi, parto dalla mozione Molinari ed altri n. [1-00241](#). Esprimo già anche il parere sulle premesse?

**PRESIDENTE.** Sì, su tutto.

**ROBERTO TRAVERSI**, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Allora, sulle premesse si esprimono perplessità sui capoversi 5, 21, 23 e 24, pertanto su di essi il parere è contrario. Sul dispositivo si esprime parere favorevole a condizione che venga modificato nel seguente modo. Alla fine del dispositivo, dopo le parole: "Gronda di Genova", aggiungere le seguenti: "ad avviare i lavori secondo soluzioni condivise, mantenendo aperto un confronto con tutti gli interessati e le forze politiche, avendo come imperativi categorici la sicurezza delle infrastrutture, il miglioramento della viabilità complessiva e la funzionalità dell'opera rispetto all'esigenza di rilancio del sistema produttivo e portuale del territorio, secondo modalità ecocompatibili".

Veniamo alla mozione Mulè ed altri n. [1-00242](#). Sulle premesse si esprimono perplessità sui capoversi 7, 8 e 9, pertanto su di essi il parere è contrario. Sul dispositivo, invece, si esprime parere favorevole a condizione che venga riformulato nel seguente modo. Per il primo capoverso: "a confermare gli impegni per la realizzazione della Gronda, quale opera infrastrutturale strategica per Genova, la Liguria e il nordovest del Paese, secondo soluzioni condivise, mantenendo aperto un confronto con tutti gli interessati e le forze politiche, avendo come imperativi categorici la sicurezza delle infrastrutture, il miglioramento della viabilità complessiva e la funzionalità dell'opera rispetto all'esigenza di rilancio del sistema produttivo e portuale del territorio, secondo modalità ecocompatibili". Secondo capoverso: "ad adottare iniziative per prevedere, nelle more dell'avvio dei lavori della Gronda, misure adeguate di immediata applicabilità volte ad assicurare la viabilità della città di Genova, in modo tale da porre fine ai disagi e ai danni, diretti e indiretti, in termini di diritto alla mobilità, nonché di produttività e competitività che stanno subendo famiglie, lavoratori e imprese di Genova, della Liguria e dell'intero nordovest del Paese".

Venendo alla mozione Lollobrigida ed altri n. [1-00250](#), sulle premesse si esprimono perplessità sui capoversi 11 e 15, pertanto su di essi il parere è contrario. Sul dispositivo si esprime un

parere favorevole a condizione che venga riformulato nel seguente modo. Alla fine del dispositivo, dopo le parole: "Adeguamento del sistema A7-A10-A12", aggiungere le seguenti: "secondo soluzioni condivise, mantenendo aperto un confronto con tutti gli interessati e le forze politiche, avendo come imperativi categorici la sicurezza delle infrastrutture, il miglioramento della viabilità complessiva e la funzionalità dell'opera rispetto all'esigenza di rilancio del sistema produttivo e portuale del territorio, secondo modalità ecocompatibili". Venendo, quindi, alla mozione Ilaria Fontana n. [1-00252](#) ed altri, il parere è favorevole. Infine, rispetto alla mozione Gagliardi e altri n. [1-00254](#), sulle premesse si esprimono perplessità sui capoversi 4 e 5, pertanto su di essi il parere è contrario. Sul dispositivo si esprime parere favorevole a condizione che venga modificato nel seguente modo, quindi in modo completo: "ad avviare i lavori per la realizzazione dell'opera nota come Gronda di Genova secondo soluzioni condivise, mantenendo aperto un confronto con tutti gli interessati e le forze politiche, avendo come imperativi categorici la sicurezza delle infrastrutture, il miglioramento della viabilità complessiva e la funzionalità dell'opera rispetto all'esigenza di rilancio del sistema produttivo e portuale del territorio, secondo modalità ecocompatibili".

**PRESIDENTE.** Sottosegretario, rispetto alla mozione Mulè n. [1-00242](#), il terzo capoverso che non ha...

**ROBERTO TRAVERSI**, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Il terzo capoverso non lo riteniamo congruo con l'argomento Gronda, quindi, pur nell'interesse del tema, che è sicuramente strategico, però non ci sembra il momento di affrontarlo.

**PRESIDENTE.** Quindi, la riformulazione è nel senso della soppressione del terzo capoverso, va bene, mentre il secondo resta identico.

### **(Dichiarazioni di voto)**

**PRESIDENTE.** Passiamo alle dichiarazioni di voto. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la deputata Gagliardi. Ne ha facoltà.

**MANUELA GAGLIARDI** (MISTO-C10VM). Grazie, Presidente. Dunque vorrei iniziare questo intervento dalle conclusioni, perché l'unico messaggio che vorremmo trasmettere al Governo è che il cantiere della Gronda deve essere aperto subito. Ho detto "subito" perché abbiamo già perso anche troppo tempo prezioso e ho detto "deve" perché non ci sono ipotesi alternative accettabili.

Anche la riformulazione oggi proposta dal Governo ritengo che sia poco chiara, e quindi, in questo senso, ci impedisce di condividere la mozione della maggioranza perché il tavolo delle trattative o comunque il tavolo di studio, il gruppo di studio, il gruppo di lavoro dovrebbe eventualmente occuparsi, secondo quanto sostiene il Governo ma lo dice soltanto nelle premesse, delle opere collegate alla Gronda e, quindi, senza incidere nel percorso principale e già definitivo. In realtà, però, tali premesse non vengono trasposte nell'impegno e, quindi, riteniamo che, viste anche le dichiarazioni del sottosegretario Traversi alla stampa in queste settimane e comunque in generale alle dichiarazioni della parte grillina del Governo, non sia un impegno preso in maniera seria, altrimenti sarebbe stato inserito nella parte dispositiva e crediamo che sia soltanto un modo per dilazionare ulteriormente, dilatare i tempi dell'apertura della Gronda, evitando così gli scontri, un movimento spontaneo che si sta creando e che scenderà in piazza nel caso in cui il cantiere non partirà in tempi brevi.

Infatti, il Ministro, già la scorsa settimana, aveva in qualche modo anticipato l'atteggiamento del Governo, nonostante le sue prime dichiarazioni, appena insediatasi, quando disse: "la Gronda si farà". Invece in Aula, in risposta a un *question time* sottoscritto dai deputati di Cambiamo!, il Ministro De Micheli testualmente diceva: nei giorni scorsi ho incontrato sia il sindaco che il presidente della regione per costituire un gruppo di lavoro al fine di arrivare in tempi rapidi all'individuazione di soluzioni condivise. Ora, ripeto, qua, in questa risposta non c'è scritto che le soluzioni condivise riguarderanno soltanto le opere collegate e, quindi, in

questo senso o il Governo specifica che si riferisce solo ad opere collegate o non possiamo che ritenere che sia semplicemente un'attività dilatoria. Di Gronda si è iniziato a parlare oltre trent'anni fa e si è arrivati al progetto definitivo soltanto nel 2016, signor Presidente. Ora pensare di rimettere mano al tracciato e, quindi, al progetto, magari anche perdendo ulteriori trent'anni, è una cosa paradossale. Genova ha bisogno di quella infrastruttura per evitare che ci sia un congestionamento del traffico passante dalla città e, se ne aveva bisogno negli anni Ottanta, figuriamoci oggi con l'aumento della circolazione dei veicoli su strada, soprattutto del traffico pesante che viene dal porto e che ha necessità di accorciare, non allungare i tempi di transito sulle infrastrutture. Non solo, ricordo - lo faccio a beneficio di tutti - che nel 2017 il Ministero delle Infrastrutture ha dichiarato la Gronda un'opera di pubblica utilità. Mi domando, già che nel frattempo sono stati spesi 50 milioni tra espropri e opere preliminari, già che la società concessionaria del tratto autostradale ha aumentato i pedaggi affinché una quota dei pedaggi potesse essere devoluta alla realizzazione dell'opera, allora mi domando, considerato che nel 2017 è stata dichiarata di pubblica utilità, come mai, trascorso poco meno di un anno, nel 2018, il Ministro Toninelli incaricava un gruppo di studiosi di effettuare un'analisi costi-benefici sull'opera. Ma su quale base, cioè chi ha chiesto eventualmente al Ministro di effettuare l'analisi costi-benefici? Dico ciò perché le istituzioni sono tutte fermamente convinte che l'opera debba essere realizzata e, non solo, che debba essere realizzata in tempi brevi, così come tutte le associazioni di categoria che si sono espresse in questi mesi, così come i cittadini. Quindi, il dubbio è che si sia trattato come sempre solo e semplicemente di una posizione ideologica.

Un altro dubbio che vorrei che venisse fugato in questa giornata è il seguente: perché continuare a temporeggiare sull'opera, parlando di tavolo di lavoro, quando tutti vi chiedono di partire e in "tutti" vorrei anche inserire i parlamentari liguri del Partito Democratico, oggi un po' Partito Democratico e un po' Italia Viva, che per mesi si sono battuti insieme a noi, in quest'Aula, chiedendo che il cantiere della Gronda partisse? Ora di questo probabilmente dovranno dare spiegazioni più che a noi, che sicuramente stanno prendendo in giro, a tutti i loro elettori e a tutti i cittadini che oggi si trovano ad avere rappresentanti che cambiano idea a seconda del momento, dell'aria e del Governo che decidono di sostenere. Infine, signor Presidente, concludo così come ho iniziato, la Gronda si deve fare; è necessario far partire immediatamente il cantiere; non accetteremo risposte differenti e poi, se mi permette ancora, vorrei ricordare che su un'opera altrettanto importante, un'infrastruttura che per il Nord è determinante, e mi riferisco alla TAV, è già caduto un Governo (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Cambiamo!-10 Volte Meglio*).

[PRESIDENTE](#). Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Stumpo. Ne ha facoltà.

[NICOLA STUMPO](#) (LEU). Grazie, Presidente. Intervengo, così come abbiamo già fatto in discussione generale, rispetto alla vicenda della Gronda tenendo a precisare alcuni aspetti e ringraziando il Governo per il lavoro che ha fatto nel tentativo di tenere insieme, non la maggioranza ma l'intero Parlamento su un tema che, se davvero tutti consideriamo di interesse nazionale, se davvero tutti la riteniamo un'infrastruttura fondamentale per lo sviluppo del quadrante nord-ovest del nostro Paese e non soltanto di esso, avrebbe dovuto vedere già dal primo intervento un atteggiamento diverso da parte di tutti. Con la mozione da noi presentata e con gli impegni che chiediamo al Governo, chiediamo di non lasciare più adito ad alcuna discussione che ho sentito e che potrei continuare a sentire sul fatto che la Gronda deve essere fatta e deve essere fatta subito. Deve essere fatta naturalmente con tutte le condizioni al contorno e noi abbiamo chiesto anche di fare le verifiche perché ci sia la possibilità di fare miglioramenti per le opere di contorno, così come abbiamo scritto nelle premesse e perché si facciano tutti i lavori in una modalità ecocompatibile. Vorrei vedere se c'è qualcuno che, invece, ritiene che vadano fatti in modo diverso, magari utilizzando chissà quali strutture e strumenti. Da questo punto di vista, e non mi serve dilungarmi - lo faranno anche gli altri colleghi di maggioranza con i quali noi abbiamo firmato e sottoscritto la mozione -, noi ancora ora riteniamo che sia possibile non soltanto approvare la mozione di maggioranza ma provare ad approvare le mozioni presentate per dare il senso che l'opera serve a tutti, non a una parte; serve al Paese e non è una battaglia politica degli uni contro gli altri. È un tentativo che vorremmo provare a realizzare anche per svelenire il clima che è stato costruito non

soltanto sulla vicenda ma, purtroppo, su troppe cose: il Governo del Paese serve al Paese e non serve alle parti politiche. Per questo vi chiedo un sussulto in più e anche un'attenzione per quanto abbiamo provato a fare poco fa, ossia chiedere di trovare un accordo complessivo su più mozioni che potessero dire la stessa cosa e provare a chiudere la vicenda che da troppi anni attende una risposta (*Applausi dei deputati del gruppo Liberi e Uguali*).

[PRESIDENTE](#). Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la deputata Paita. Ne ha facoltà.

[RAFFAELLA PAITA](#) (IV). Presidente e onorevoli colleghi, Governo, credo che sia necessario partire innanzitutto nel ragionamento, che dobbiamo articolare oggi, dal ricordarci a che cosa serve la Gronda, che cos'è questa infrastruttura di cui il Paese discute molto.

È un'opera autostradale che completa la maglia infrastrutturale della città di Genova e del suo porto. Con il Terzo valico e il nodo ferroviario, l'architettura del trasporto su ferro sarà completata, sia per le merci che per i passeggeri, e quest'opera completa il disegno complessivo del territorio. Per chi? Per la portualità ligure. La Liguria ha tre porti, è il principale *hub* portuale italiano per traffico *container* (oltre 4 milioni di TEU), è il principale *hub* crocieristico (3 milioni di crocieristi), è uno snodo fondamentale del traffico traghetti, anche transfrontaliero, e quindi la Gronda è un'opera decisiva per quella realtà. La Gronda è anche, lo ricordo a tutti, in questo caos generale in cui... Presidente, è difficile parlare in queste condizioni.

[PRESIDENTE](#). Colleghi, colleghi... per favore.

[RAFFAELLA PAITA](#) (IV). Dicevo che la Gronda è un dovere morale che tutti noi abbiamo nei confronti di una città ferita: a seguito del crollo del ponte Morandi abbiamo tutti ribadito quanto fosse importante rafforzare le infrastrutture liguri, quanto, ciò che è avvenuto, dovesse costituire un monito e un impegno di modernizzazione per quel territorio. Si è detto che si sarebbe dovuti arrivare a un obiettivo immediato, e cioè la ricostruzione rapida del ponte e poi la realizzazione della Gronda, un'opera capace finalmente di separare il traffico di attraversamento da e per la città di Genova. La città finora ha resistito, anche grazie a un'opera che c'è già sul territorio, ma oggi soffre e ha bisogno di essere aiutata. È il tempo di svoltare ed è il tempo di arrivare a realizzare quell'impegno. Ora, stiamo parlando - lo dico perché magari non tutti conoscono i dettagli di questa infrastruttura - di un'opera che è stata approvata in ogni passaggio autorizzativo, anche ambientale. Si è discusso per decenni di quale fosse il tracciato giusto. Nel 2010 viene sancito il tracciato alto, e per la prima volta in Italia, si svolge il dibattito pubblico per un'opera. Si è discusso ogni dettaglio. Con il centrosinistra in regione Liguria si è andati avanti, si è chiusa la conferenza dei servizi, in continuità anche il centrodestra ha lavorato per lo stesso obiettivo. Poi arriva il Governo Renzi, arriva il Ministro Delrio, e con il Ministro Delrio i passaggi sono stati tutti autorizzati e approvati. A questo punto la palla è passata al nuovo Governo e - lo dico con chiarezza - qui si blocca tutto, non per polemica, ma perché leggo, nelle mozioni che sono state presentate dalle forze di minoranza, un tentativo di rivisitazione storica, di rimozione, che credo debba essere chiarito. Ecco, il Governo precedente ha perso tempo prezioso che avrebbe potuto invece utilizzare per andare avanti. Io non so se sbaglio, non so se ricordo male, ma a me sembra di ricordare che nel Governo precedente il Vice Ministro fosse Edoardo Rixi, esponente della Lega, e sottosegretario alle infrastrutture appunto il sottosegretario Siri; entrambi avrebbero dovuto occuparsi di sbloccare quest'opera, che ancora, invece, è ferma.

Allora, la verità è che noi dobbiamo fare i conti con quello che è accaduto di recente ma anche con i limiti che si sono evidenziati in passato, ed è inutile girare intorno alla questione. La Gronda è il paradigma di quello che è accaduto in Italia negli ultimi anni: molto spesso le opere sono rimaste bloccate, anche per l'avvio di una stagione che io chiamo della ideologizzazione delle infrastrutture, che è una stagione che ha fatto danni enormi alla nostra economia, cioè di chi pensa che ci sia un'equivalenza tra le opere infrastrutturali e la corruzione o il malaffare, di chi pensa che sia meglio non fare che fare.

Ora, parliamoci chiaramente, in quel territorio c'è anche una grande responsabilità, non soltanto quelle che dovranno essere accertate dalla magistratura, ma anche del concessionario, che magari in passato non ha creduto fino in fondo alla realizzazione della Gronda, che non ha sempre lavorato per accelerare quell'iter, però noi oggi dobbiamo assumere la decisione di sbloccare il Paese; di sbloccarlo perché ci sono 36 miliardi di opere bloccate, perché c'è la necessità di alleggerire le procedure, perché noi dobbiamo fare un grande piano di sviluppo trasportistico e logistico. E perché? Perché parlare di infrastrutture significa dare concretezza a una visione del futuro, di come vogliamo stare nel mondo o di vivere il futuro, da protagonisti o da rassegnati al declino, se vogliamo essere un Paese aperto e collegato, oppure se vogliamo essere un Paese chiuso. Ce lo insegna la nostra storia, la più antica: l'apertura è parte della nostra identità. Sta lì la nostra forza, nei cambi, negli scambi; sta lì la forza delle nostre imprese che esportano bellezza, tecnologia, sapere; sta lì il nostro futuro. E ogni volta che ci siamo chiusi noi abbiamo perso. Aprirci significa progresso, crescita, lavoro, benessere, giustizia sociale. L'ideologia della decrescita felice ha mostrato tutti i suoi limiti. La decrescita non è felice, la decrescita - diciamolo con grande chiarezza, una volta per tutte - è un privilegio per pochi e un'ingiustizia per tanti, a partire dai più deboli. Quindi, noi dobbiamo lavorare senza paura per rilanciare questi temi, per collegare i nostri territori.

È questo il momento di dire "sì", di non avere paura, dopo una stagione di tanti "no". Io credo che, da questo punto di vista, il fatto di avere individuato, nella discussione di oggi, un punto di mediazione alto, che supporta il Ministro, che si è detto favorevole all'apertura dei cantieri immediata, sia un fatto positivo, un successo, e il nostro documento - lo dico anche qui senza polemiche - è quello più netto dal punto di vista del concetto dell'avvio dei lavori per la realizzazione dell'opera, gli altri girano intorno al tema. D'altro canto, non può che essere così, perché quando governavano altri i cantieri erano bloccati. Quello è un documento nettissimo e chiude definitivamente la porta al tema delle modifiche progettuali. Se noi modificassimo il progetto della Gronda oggi, sapremmo di dover ripartire daccapo dal punto di vista dell'iter autorizzativo, ed è la ragione per la quale Italia Viva ha fatto una battaglia, anche dentro la maggioranza, perché su quei punti ci fosse estrema chiarezza. "No" a ripartire daccapo, "sì" a realizzare immediatamente i cantieri. E "sì" anche a una condivisione col territorio, ma a una condivisione che sia tesa a migliorare un concetto fondamentale: le opere collegate.

Vengo brevemente su questo punto, perché credo che sia molto importante per la Liguria e per Genova. In questi giorni - lo avrete letto tutti - è stato lanciato un piano importantissimo dall'architetto Boeri, che riguarda la realizzazione di un intervento sotto il ponte nella zona del Polcevera. È una zona martoriata, che ha vissuto le contraddizioni dei nostri tempi, dello sviluppo industriale, dello sviluppo limitrofo portuale, che è stata davvero in grande difficoltà, e col crollo del ponte Morandi ovviamente tutto ciò è divenuto ancora più serio, ancora più difficile. Ecco, quel piano, che parte dall'idea che c'è la possibilità di realizzare interventi sul territorio anche in un'ottica ambientale, credo che possa essere uno degli elementi su cui ragionare proprio sul tema dell'aggiornamento delle opere collegate, cioè di quello che noi chiediamo in più nella realizzazione della Gronda, a favore del territorio. E penso che a questo possano essere agganciati altri obiettivi, come gli interventi nella zona di Voltri, come l'intervento sulla Val Fontanabuona, insomma temi che riguardano la nostra realtà. C'è un giovane presidente di municipio della zona del Polcevera che ha fatto un lavoro enorme.

Non appartiene più al mio partito, è rimasto nel Partito Democratico, ma io credo che sia giusto ricordare quello che lui ha fatto e il valore, anche, dei giovani nel nostro territorio. In quei giorni di difficoltà, in cui lui si è rimboccato le maniche e ha tenuto unito un territorio, ha detto: ricominciamo dai millimetri, perché è quella la distanza massima che ci deve essere tra noi e la gente; si chiama Federico Romeo, si è battuto per quella realtà, ha ottenuto dei risultati e noi dobbiamo aiutare tutta la classe dirigente genovese ad avere la possibilità di risolvere questo enorme problema.

C'è il tema delle concessioni, vedremo il Governo che cosa proporrà, revisione, revoca, sono temi che deve in qualche modo chiarire il Governo, ma noi dobbiamo avere un obiettivo unico, centrale: il fatto di garantire che un investimento di 4 miliardi rimanga sul territorio genovese,

che quale che sia la decisione sul tema delle concessioni a rimetterci non sia Genova e non sia la Liguria.

Poi, dobbiamo raggiungere un altro obiettivo, e ho chiuso: il fatto di fare meglio rispetto al Governo precedente. Loro verranno ricordati come quelli che hanno bloccato complessivamente l'opera, credo che questo nuovo accordo di Governo possa essere anche, magari con il giusto stimolo che viene dal nostro punto di vista sul tema delle infrastrutture, il Governo, invece, che va avanti, che dice dei "sì", che realizza infrastrutture, che crede nella crescita e nello sviluppo di Genova, della Liguria e del Paese (*Applausi dei deputati del gruppo Italia Viva*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Foti. Ne ha facoltà.

**TOMMASO FOTI** (FDI). Signor Presidente, signor rappresentante del Governo e colleghi, l'esegesi che ha fatto prima la collega Paita di questa vicenda è abbastanza sintomatica del livello a cui siamo arrivati in termini di opere pubbliche. Non è un caso che il cartello dei "no" abbia pian piano impoverito questo Paese, sia sotto il profilo culturale, sia sotto il profilo scientifico, sia, anche, sotto il profilo delle opere pubbliche. C'è un dato che appare abbastanza inconfutabile, e ce lo dice la storia, se in passato nella storia abbiamo verificato che in un ventennio si potevano ricostruire i Paesi, nella cronaca dei giorni nostri in un ventennio non si riesce a decidere quale sia il miglior progetto per la Gronda di Genova (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*). E questo è sintomatico di unacultura del "no" che si è andata riaffermando. Diceva prima, la collega che mi ha preceduto, che il tema della decrescita felice non può essere accolto, ma proprio perché non è possibile accoglierlo, bisogna capire con quale felicità la collega sta oggi in maggioranza con coloro i quali sono stati i propugnatori della decrescita felice, perché anche sotto il profilo politico forse questi chiarimenti andrebbero ogni tanto dati.

Allora, all'insegna del "fermiamo tutto e rifacciamo i conti", questa è stata una legislatura che per il momento in cui oggi è, si è contraddistinta soltanto per dare di conto. Ma quali sono stati i conti che sta pagando il sistema Italia intanto che qualche Ministro come Toninelli si trastullava tra un conto e l'altro? Ebbene, ce lo dicono le imprese: Astaldi, Grandi Lavori Fincosit, Tecnics, CMC, richiesta di concordato, Condotte, amministrazione straordinaria... stiamo parlando di quelle aziende e di quelle società che in passato, non soltanto realizzarono opere gigantesche in Italia, ma che erano all'avanguardia nel mondo per la realizzazione delle opere pubbliche. Questo è stato il grande risultato dei cartelli del "no" di cui questo progetto è sintomatico: inizia negli anni Ottanta, signor Presidente e signor rappresentante del Governo, e dagli anni Ottanta sono passati quasi quarant'anni e dobbiamo ancora decidere, questo Governo deve ancora decidere se approvare o meno il progetto esecutivo.

Ma quale è il Paese che attende quarant'anni per realizzare un'opera pubblica? È ovvio che questo Paese è fermo, è ovvio che questo Paese è bloccato, ma non è bloccato dalle leggi, è bloccato dalla farraginosità di un sistema che, giorno più che giorno, premia il veto politico che prevale sull'aspetto tecnico, perché questa è la storia di ordinaria follia che caratterizza il tema oggi al nostro esame: uno studio di fattibilità che viene preparato nel 2002, un protocollo d'intesa che nel 2007-2008 prevede la progettazione della nuova A7 nel tratto Genova Ovest-A12, arriviamo a dieci anni dopo, finalmente si arriva al decreto del Ministero delle infrastrutture che approva il progetto definitivo e sancisce la pubblica utilità dell'opera. Uno direbbe: finalmente siamo a posto. No, si aprono altri fronti e tra questi fronti che si aprono ve n'è uno abbastanza delicato; noi abbiamo cercato di affrontarlo nella nostra mozione e debbo dire al rappresentante del Governo che gli unici due punti delle premesse di cui viene richiesta l'esclusione sono esattamente: un punto approvato all'unanimità dal consiglio comunale di Genova, quello relativo al fatto che nessuna progettazione alternativa è stato oggetto di un confronto pubblico e con gli enti locali e - udite, udite - la parte che riguarda il concessionario, che è copiata, pari pari, dalle conclusioni contenute nell'allegato 3 dell'analisi costi benefici e analisi giuridica relativa alla Gronda, commissionata dal Ministero delle infrastrutture (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*). Cioè, in buona sostanza, prima, facciamo fare l'analisi, poi, recepiamo l'analisi e, quindi, escludiamo dagli atti parlamentari il risultato dell'analisi,

perché diversamente risulterebbe troppo compromettente per la parte politica oggi rappresentata dal sottosegretario in Aula.

Ebbene, io penso che ci sia un limite alla decenza, così come, diciamolo onestamente, è un limite alla decenza che viene superato nel momento in cui dopo quarant'anni dall'avvio dell'idea, si deve venire in un'Aula della Camera dei deputati per impegnare il Governo a fare quello che sarebbe soltanto suo dovere e sarebbe stato il dovere anche di alcuni Governi precedenti e, cioè, finalmente quello di decidere di fare, anziché quello di decidere di non fare, di aspettare, con tatticismi che la politica può accettare, ma che l'economia rifiuta.

Allora, signor Presidente e signor rappresentante del Governo, anche questi tentativi di riformulazione ci appaiono un disquisire dei massimi sistemi, per non volersi assumere la responsabilità politica, perché quella tecnica non è del Governo. Il Governo non apre i cantieri, il Governo deve impedire che i cantieri rimangano chiusi a causa delle sue non decisioni, questo è il problema politico e non altro. Allora, proprio perché questo è il problema politico, nella nostra mozione chiaramente si dice che il Governo, senza indugi, approvi il progetto esecutivo, che è l'unica condizione che consentirà, finalmente, poi, al concessionario di poter porre in essere tutti gli atti relativi all'apertura del cantiere. È vero che è un'opera da 4 miliardi di euro, ma dirò di più, il blocco di questa opera da 4 miliardi di euro rischia di costarci un miliardo di euro di risarcimenti. Allora, preferite non far nulla e continuare a pagare risarcimenti o, finalmente, fare le opere che servono a questo Paese e lasciar perdere i risarcimenti e la politica dei risarcimenti?

Ecco, Fratelli d'Italia è la destra che guarda al futuro, la destra della modernità, la destra che non ha avuto paura di fare nella storia le sue scelte a favore del popolo (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*), a favore dell'opinione pubblica, a favore delle infrastrutture, perché noi sentiamo parlare di alta velocità, oggi, quando vi era un periodo in cui i treni andavano esattamente alla stessa velocità e senza bisogno di avere rotaie dedicate. Ecco, signor Presidente, a quell'Italia che noi abbiamo consegnato, chiediamo di avere un'altra Italia che funzioni. Oggi, vi siete assunti la responsabilità di farla funzionare voi, fatelo perché siete già in ritardo (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

[PRESIDENTE](#). Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Orlando. Ne ha facoltà.

[ANDREA ORLANDO](#) (PD). Signor Presidente, colleghi, signori del Governo, io non credo davvero che questo debba essere tema di polemiche. La città di Genova è stata colpita da un colpo atroce nell'agosto 2018, una ferita alla città, una ferita al Paese che, oltre ai lutti, ha provocato anche l'emersione di un'evidenza, ossia la sottodotazione delle infrastrutture del primo scalo del Paese. È stato ricordato negli interventi precedenti come questo lavoro di recupero rispetto a questo *gap* è andato avanti nel corso degli anni - la partenza del Terzo valico - e, tuttavia, sono state ricordate le difficoltà con le quali è stato affrontato il tema della Gronda di Genova. Ora io penso questo: possiamo alzare i toni quanto si vuole ma non si può negare che il Partito Democratico e le forze che sostenevano la realizzazione della Gronda oggi realizzano un successo politico e questo successo politico è la conseguenza di una scelta che abbiamo fatto nella costruzione di questo Governo, cioè superare il metodo del conto cosiddetto "contratto". Come funzionava questo metodo? Tu fai una cosa che va bene a te, io ne faccio un'altra che va bene a me; su quelle su cui non siamo d'accordo le prendiamo e le mettiamo in un cassetto e ognuno fa la sua campagna elettorale parallela, ognuno dicendo che ha impedito l'opera oppure l'altro dicendo che l'opera la vorrebbe fare ma l'altro gliela impedisce. Ecco, noi oggi superiamo esattamente questo metodo e questo metodo è superato da un'affermazione che è contenuta nella mozione: la Gronda si fa, ma si affrontano le eventuali problematiche che emergeranno dal confronto con il territorio e con gli enti locali.

È negare l'esigenza della realizzazione dell'opera? No, io credo che sia esattamente il contrario. Lo dico perché gli enti locali, a partire dal presidente della municipalità del nostro partito, che è stato richiamato, per arrivare al sindaco e alla regione hanno già esplicitato con chiarezza una univocità che non sarà messa in discussione da questo confronto; però non dobbiamo avere

paura del confronto. I decisionisti italiani hanno un'accezione del tutto particolare dell'idea della progettazione. Soltanto in Italia la progettazione non prevede passaggi di partecipazione strutturata nel corso del tempo, che non è il demone, che non è il nemico della realizzazione delle opere. In Francia, dove il dibattito pubblico è previsto da moltissimo tempo, le opere sottoposte a confronto spesso arrivano in fondo con costi e realizzazioni progettuali migliori di quelli della partenza, perché c'è una saggezza, se si sa guidare il confronto, anche nella capacità di ascoltare le obiezioni che possono emergere dal territorio e dalle popolazioni che in qualche modo si possono, in un primo momento, opporre alla realizzazione di un'opera. Però, voglio aggiungere una cosa. Qui si alzano i toni, si dice che la colpa è dei comitati, si esplicitano giustamente anche le contraddizioni che ci sono state. Io voglio riprendere una cosa che è stata detta dalla mia collega Paita. Quest'opera non si è fatta in larga parte perché il concessionario non la voleva fare. Se c'è una responsabilità sulla quale noi dovremmo discutere con chiarezza, affianco a quelle penali che emergeranno, è il fatto che sostanzialmente questo concessionario, che era il gestore della rete su cui passava tutto il traffico così com'era, non aveva nessun interesse serio a realizzare un'alternativa (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*). Voglio dire ciò con molta chiarezza perché, nel frattempo, questo concessionario - e io lo dico anche a quelli della maggioranza di cui facciamo parte, che spesso abbaiano alla luna e pensano di fare un danno al concessionario bloccando le opere - intanto i soldi li ha già presi: ha preso i soldi degli utenti nel corso di questi anni per non fare l'opera. Allora, oggi noi, sbloccando quest'opera, facciamo davvero un passo avanti, perché li costringiamo a spendere quei soldi per la ragione per cui li hanno presi.

Voglio dire che questo passaggio ci dovrebbe aiutare a fare una discussione meno astratta su come funzionano i monopoli nel nostro Paese, su ciò che ha funzionato nei controlli su di essi e su ciò che non ha funzionato, che non è semplicemente minacciare revocche ma è, più realisticamente, l'esigenza di costruire un sistema nuovo di controlli e di programmazione pubblica che veda i concessionari come strumento e non, invece, come soggetti che elaborano la programmazione stessa. Io penso che questo sia il passo ulteriore che possiamo fare sulla base di questa mozione e possiamo anche farlo con uno spirito che io mi permetto ancora di invocare qui.

Nel corso di queste settimane e di questi mesi che abbiamo alle spalle, se c'è stato un fatto positivo in Liguria è che non si sono fatte le barricate: si è discusso, si sono rimboccate le maniche e tutti insieme abbiamo provato ad affrontare il problema; così il sindaco e il presidente della regione di centrodestra, il presidente del municipio di centrosinistra. Lo abbiamo fatto anche noi cercando in questa discussione di non strumentalizzarla. Dunque, io invito i colleghi dell'opposizione a fare altrettanto. C'è la reale possibilità di fare un passo avanti e se anche un successo politico della maggioranza può diventare un successo politico di tutti, riconosciamolo, facciamolo. Questo è un Paese che si divide più del necessario. In questo momento noi siamo nelle condizioni di dire che un'opera che da molto tempo giaceva in un cassetto può diventare qualcosa di concreto. Dico ciò da Ministro dell'Ambiente, che nel 2013 aveva firmato la valutazione di impatto ambientale di quest'opera: guardate quanto tempo è passato. Oggi noi possiamo dare una risposta concreta al territorio e possiamo anche farlo tutti quanti insieme.

Se la giornata di oggi viene invece utilizzata per fare una microcampagna elettorale, per provare a vedere se ancora una volta si nega l'evidenza del fatto che oggi in questa mozione per la prima volta si scrive che i lavori devono partire, non si rende un servizio né al Paese, né alla Liguria, ma si fa semplicemente quello che si è fatto in questi anni attorno a questo tema, cioè propaganda: "Io la volevo fare ma non me l'hanno fatta fare; loro la vogliono fare ma noi glielo abbiamo impedito". Forse ciò porta qualche voto ma non porta crescita, non porta benessere e, soprattutto, non rende giustizia a quelle persone che, per la sottodotazione e per l'inadeguatezza delle infrastrutture del nostro Paese, hanno pagato persino con la vita (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

[PRESIDENTE](#). Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Mulè. Ne ha facoltà.

[GIORGIO MULE'](#) (FI). Grazie, Presidente. Colleghi, io ho ascoltato i vostri interventi con attenzione. Allora, si può giocare con le parole - è l'arte della politica - però non si può giocare, né vi permettiamo di giocare col futuro del Paese, perché è un valore non negoziabile e perché nessuno in quest'Aula lo può fare: non c'è attenuante!. In politica si può cambiare idea e lo si fa anche, purtroppo, per convenienza personale, per paura magari di sottoporsi al giudizio degli elettori con operazioni di trasformismo, però ci occupiamo della Gronda e, allora, non dovete e non avete il diritto di giocare con le parole. Noi qui decliniamo parole come "coerenza", "libertà" e "indipendenza" e allora, sulla Gronda, su questa mozione, noi denunciavamo di trovarci nell'anticamera del più vile degli attentati alla coerenza, del più infido degli imbrogli alla libertà, della più grossolana impostura dell'indipendenza, che non ha neanche i caratteri del compromesso tanto si disvela nella sua rachitica e amorfa inconsistenza.

Noi non giochiamo con le parole: non ci giochiamo né noi di Forza Italia, né gli altri partiti del centrodestra. Allora, diciamo parole chiare e parole di verità, perché il giochino di realizzare l'opera lo avete già fatto - i signori grillini - con la TAV: ve lo ricordate il contratto? Ci impegniamo a realizzare la TAV rivedendo integralmente il progetto: quattordici mesi di ammuina per non fare nulla e solo con una mozione che ha fatto cascare poi anche il precedente Governo la TAV si è fatta.

Oggi ci proponete di scrivere nella mozione di avviare i lavori secondo soluzioni condivise e aprendo i tavoli: non ci facciamo prendere in giro, non prendete in giro l'Italia e il Paese! L'incubo della TAV ce lo siamo lasciati alle spalle e non lo vogliamo rivivere con la Gronda, perché sulla Gronda il popolo si è pronunciato in maniera inequivocabile dieci anni fa, nel 2005. Voi colleghi del Partito Democratico e voi colleghi di Italia Viva, a che gioco state giocando?

State giocando al gioco del massacro dello sviluppo e del progresso. E lo farete se, in maniera farisaica, non voterete la nostra mozione. Lo farete perché voterete "no" e rinnegherete le vostre battaglie, rinnegherete i vostri impegni, rinnegherete le vostre stesse parole. Sapete perché? Perché il primo e più qualificante impegno della mozione presentata oggi da Forza Italia altro non è che la fedele riproduzione lessicale e letterale di un impegno contenuto nella risoluzione di Genova presentata a questa Assemblea il 4 settembre 2018 dal presidente dei deputati del Partito Democratico, Graziano Delrio, ve la rileggo: "si impegna il Governo a confermare gli impegni per la realizzazione della Gronda quale opera infrastrutturale strategica, provvedendo all'assunzione degli atti amministrativi conseguenti e necessari al tempestivo avvio dei lavori." Oggi il vostro Governo vi ha fatto cancellare questo punto (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente*)! che avete scritto voi, ve lo rimangiate! E non giocate con le parole, perché non ve lo consentiamo.

E, allora, ingoiate il rospo, è farina del vostro sacco ed era avariata, e quel Governo vi disse che è avariata, tanto che vi bocciò la vostra mozione. Allora, con quale faccia, con quale dignità volterete le spalle alle vostre battaglie? Come farete a far pace con la vostra coerenza? Voi, oggi, volete immergervi nel pozzo putrido dell'opportunismo in cui siete caduti. Sulla Gronda chiedete al Parlamento di trovare soluzioni condivise, di tenere aperto un confronto con tutti gli interessati, le forze politiche; ma di che cosa state parlando? Io non ho rintracciato la firma dell'onorevole Delrio in calce alla vostra mozione, e c'è un motivo: persona retta, persona onesta intellettualmente, si sarà rifiutato di farlo, perché fu lui, il presidente dei deputati del Partito Democratico, il 20 luglio 2019 - non 2009, 2019, due mesi fa! - a dire: "Il no alla Gronda è una scelta che mortifica Genova, la Liguria, le migliaia di addetti che lavorerebbero nei cantieri", aggiunse "Alla Gronda manca solo una firma di un dirigente del Ministero" (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente*)! Cosa mettete ancora nelle mozioni "le soluzioni condivise"? "Ha tutto per partire" - sto citando il vostro capogruppo Delrio - "Ha tutto per partire essendo arrivata a progetto esecutivo"... è evidente che questa è esclusivamente una posizione di natura politica, che non c'entra nel merito! Aggiunge e conclude Delrio "Adesso, se la gronda viene bloccata, non si farà più per decenni". Ma con quale faccia ci venite a dire di riaprire il progetto, di fare le soluzioni condivise? Decenni! Svegliatevi! Non si farà la Gronda, si ritarderà ancora *sine die* il suo avvio, se dovesse passare la vostra mozione. Ma lo sapete chi l'ha detto? Lo ha detto l'attuale Ministro delle

infrastrutture il 6 settembre 2019, appena nominata: "In caso di nuovi progetti come la cosiddetta mini Gronda" - ha detto il vostro Ministro - "si perderebbero" - questo il verbo - "almeno altri sei anni". Sei anni! "Me ntre invece" - aggiunse - "c'è un progetto già pronto, che non ha problemi di nessuna natura": il Ministro delle infrastrutture, il 6 settembre. Poi, però, il Ministro deve avere contratto il virus della Toninellite, perché appena entrata nel suo ufficio - e non me lo spiego altrimenti - è tornata qui il 25 settembre e ha manifestato tutti i sintomi di questa terribile malattia, che ha già provocato danni enormi, in termini di immobilismo, al Paese. Infatti, il Ministro De Micheli, poi, ha tergiversato, è toninellianamente ripiombata nel labirinto dei tavoli, dei gruppi di lavoro, delle verifiche, delle valutazioni. Ci ha pensato, due giorni fa, in quest'Aula, il MoVimento 5 Stelle a chiarirvi il concetto... voi che oggi vi riempite la bocca... sapete che vi ha detto? Vi ha detto che, come conseguenza delle diverse perplessità emerse a seguito dell'analisi costi-benefici eseguita su mandato di Toninelli - per la serie che il fantasma dell'opera è sempre all'opera -, saranno necessari nuovi approfondimenti già richiesti dal neo Ministro De Micheli - aridanghete! - per trovare soluzioni maggiormente sostenibili. Come fate a dire, oggi, che la Gronda viene avviata, la cosa storica, la svolta storica? Ma storica de che? Voi state bloccando la Gronda (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente*)!

Ma non ce lo inventiamo noi di Forza Italia, Presidente, lo dice, senza mezzi termini, sempre il MoVimento 5 Stelle. Lunedì 7 ottobre, intervista al *Secolo XIX* del sottosegretario Traversi: "Io spero che nei tavoli di confronto si decida di modificare il progetto della Gronda". L'ha detto lui! E voi qui, oggi, ci venite a dire che parte la Gronda? Ma vi pigliate in giro? Sì? Non prendete in giro il Paese!

E, allora, Ministro De Micheli, presidente Delrio, colleghi del Partito Democratico, di Italia Viva e chi più ne ha più ne metta, nelle variegate sinistre presenti, più chiaro di così si muore: e il morto è la Gronda! Voi dovete decidere se essere volenterosi complici per bloccare l'opera e, quindi, sbugiardare il vostro presidente di gruppo, e non solo lui, sbugiarderete molti di voi, perché tra i firmatari della mozione di oggi vi sono numerosi esponenti di PD e Italia Viva, che sottoscrissero un ordine del giorno, il 31 ottobre 2018, nel quale chiesero invano esattamente l'opposto, cioè: "La realizzazione della Gronda quale opera infrastrutturale strategica e" - udite, udite! - "confermandone il progetto e il relativo cronoprogramma": lo avete chiesto voi (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente*)!

Allora, colleghi di Italia Viva, voi, come fate a dichiarare due giorni fa, a Genova, col calice alzato, in un vostro incontro, davanti ai vostri militanti, che il progetto non si ridiscute perché non volete tornare indietro e, in ultima analisi, prendere in giro i liguri e poi venite oggi a Roma e ci dite che firmate una mozione che dice esattamente l'opposto? State prendendo in giro i liguri, state prendendo in giro il Paese!

E, allora, potrei continuare ma mi avvio alle conclusioni. Se la vostra visione del futuro, se la visione del riscatto e del rilancio di Genova e della Liguria, dopo la tragedia del ponte Morandi, passava anche per la realizzazione della Gronda, beh, non si vede perché bisogna tornare indietro. Ci fu qualcuno che sosteneva che la TAV era un'opera inesistente, che c'erano i marziani che scavavano sotto la Val di Susa, e invece era una talpa, lo stesso hanno fatto con la Gronda: sono panzane galattiche. Ci sono tutte le autorizzazioni urbanistiche e ambientali. È stato effettuato il 92 per cento degli espropri, sono state ricollocate 30 unità produttive, sono stati acquisiti 270 mila metri quadrati di cantiere già pronti, è stato avviato nel 2000 l'unico grande dibattito pubblico mai avuto in Italia. Nel 2009 il dibattito pubblico ha avuto la sua conclusione positiva, il progetto consta di quante tavole? Dodicimila tavole! Ci sono dodicimila tavole già pronte. E allora, abbiate un sussulto, unitevi a noi, vi chiediamo di stare dalla parte del Paese che non si rassegna ad essere condannato all'immobilismo. Vi chiediamo di non derogare al diritto alla crescita e allo sviluppo proprio di ogni nazione. Ve lo chiede Genova, ve lo chiede la Liguria, ve lo chiede l'Italia, ricordatevi, ve lo impongono la vostra coscienza e la vostra coerenza, avete l'occasione per dimostrarlo, fatelo, ricordatelo - e concludo -: respingere le proprie esperienze equivale ad arrestare il proprio sviluppo, rifiutare le proprie esperienze significa porre una bugia sulle labbra della propria vita, e tutto ciò non è meno che

rinnegare l'anima, pensateci (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Rixi. Ne ha facoltà.

EDOARDO RIXI (LEGA). Presidente, ho ascoltato con attenzione gli interventi dei colleghi e l'intervento, anche se ne ho persa una parte, del sottosegretario Traversi, visto che eravamo in una situazione surreale, dove il Governo ci ha chiesto di modificare delle mozioni senza la presenza del Governo e, nel frattempo, è iniziata l'illustrazione in Aula. Quindi, se si voleva arrivare ad un testo condiviso, probabilmente il Governo avrebbe dovuto chiedere di avere qualche minuto in più prima di entrare in Aula e di lasciare sostanzialmente privo della rappresentanza del Governo il tavolo tra le opposizioni e la maggioranza.

Lo dico perché se si vogliono portare a casa dei risultati e non si ha la volpe sotto l'ascella, bisogna farlo nel massimo della trasparenza e nel massimo del confronto. Noi avevamo chiesto alcune modifiche specifiche sull'impegnativa della mozione di maggioranza, che vanno proprio nel dipanare il fatto che il confronto con gli enti locali è giusto e corretto. Il dibattito pubblico, ahimè, c'è stato nel 2009, quando il centrosinistra governava il comune di Genova e ci sono stati 37 incontri, più altri 7 incontri pubblici con l'illustrazione del progetto, ed è emersa, proprio dalla consultazione con i quartieri di Genova e con gli enti locali, la scelta dell'attuale tracciato.

Quindi, lo dico anche ai colleghi del Partito Democratico: non si può dire, in quest'Aula, che non ci sia stato un dibattito pubblico, come ha detto l'onorevole Orlando; io allora ero anche consigliere comunale a Genova, e ho partecipato, da minoranza, a quel dibattito pubblico.

Detto questo, credo che il tema della Gronda si intrecci fortemente con la situazione infrastrutturale della realtà di Genova e dello snodo del Nord Ovest, ed in particolare anche con la tragedia che è avvenuta nel 2018 al ponte Morandi, visto che uno dei temi che era partito alla fine degli anni Ottanta era il superamento del ponte Morandi con la bretella Voltri-Rivarolo, bretella che non si è mai realizzata perché nel 1991 l'allora PDS cambiò opinione e decise di dirottare i finanziamenti già stabiliti per la bretella in altre opere a livello italiano e decise il blocco dei cantieri. Quindi, quando si vuol fare la storia di un'opera come questa, bisogna dire chi furono i protagonisti: la Gronda ripartì nel 2001, con la giunta del centrodestra che vinse nella regione Liguria.

Dopodiché gli altri temi che voglio portare avanti sono che noi non possiamo accettare le modifiche su dei punti che sono presenti in quello che è stato pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti il 21 agosto, dove veniva evidenziato come l'opera non solo sia utile, ma sia necessario farla rapidamente, e come tutte le certificazioni ambientali e l'ecocompatibilità dell'opera siano state garantite anche dal Governo precedente.

Nell'ultimo anno - lo vorrei ricordare ai parlamentari, perché sembra che per un anno non si sia fatto nulla su Genova - c'è stata una tragedia, quella del 14 agosto 2018. La ricordo in quest'Aula, essendomi occupato anche del confronto parlamentare che ha portato ad un forte miglioramento del "decreto Genova" e della legge di conversione; ma vorrei ricordare agli amici del Partito Democratico, in particolare ai deputati liguri del Partito Democratico, che loro hanno votato contro il fatto di finanziare la Liguria, Genova e le opere infrastrutturali (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*). Potevano astenersi, potevano anche non votare a favore: hanno deciso di votare contro.

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE MARIA EDERA SPADONI (*ore 12*)

EDOARDO RIXI (LEGA). Quindi, quando si parla della tragedia del ponte Morandi, delle responsabilità politiche su quella tragedia e di chi ha portato poi alla ricostruzione, credo che il Partito Democratico abbia avuto un ruolo, se non altro marginale.

Poi vorrei ricordare ancora che il 28 giugno di quest'anno c'è stata una mozione in consiglio comunale a Genova contro il commissario di Governo, il sindaco di Genova Marco Bucci, che sta facendo un'opera incredibile, da parte del gruppo del Partito Democratico e del MoVimento 5 Stelle per bloccare la demolizione di quello che rimaneva del ponte Morandi. Ciò avrebbe comportato un ritardo di quasi un anno sulla realizzazione della tabella di marcia. Se questo è aiutare la città e star vicino alla città, capite che io non mi posso fidare di una mozione vaga, dove si parla di tornare a fare consultazioni tra le forze politiche, non si capisce se sul tracciato o con chi, e soprattutto di risentire le persone interessate. Guardate che su quell'opera sono già stati effettuati il 92 per cento degli espropri, sono state spostate 37 aziende. I definitivi sono presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, e sono bloccati esclusivamente perché l'ultimo Ministro si è rifiutato di firmarli, ma la procedura è finita tecnicamente, non si può tornare daccapo a discutere: qualsiasi modifica strutturale dell'opera comporta ripartire dal 2011, vuol dire perdere altri 6-7 anni per la realizzazione di un'opera infrastrutturale su un nodo delicato come quello di Genova.

E poi, visto che si è citato anche il Terzo valico, vorrei ricordare che da Vice Ministro, l'ultimo atto che ho fatto sullo "sblocca cantieri", devo dire insieme all'attuale Ministro dei 5 Stelle Patuanelli, al MISE, allora nel dibattito che si è tenuto al Senato abbiamo inserito una modifica legislativa per consentire di proseguire il Terzo valico unitamente al nodo ferroviario di Genova. Bene, dal 30 maggio vi posso garantire che l'opera è ferma, perché Palazzo Chigi e il MEF non hanno mai né nominato i commissari né emanato gli atti attuativi.

Quindi noi, se il Governo... e mi riferisco anche alla presenza del sottosegretario; mi sarebbe piaciuto ci fosse su una questione del genere anche il Ministro De Micheli, che è venuta a Genova a garantire effettivamente che venga fatta l'opera, che di queste tematiche si torni a parlare, perché nelle prossime settimane abbiamo anche il rischio del Terzo valico, del blocco dell'opera e dei primi 500 lavoratori che rischiano di tornare a casa. Allora, su queste cose mi piacerebbe allora che la maggioranza, con i fatti e non con le parole, seguisse almeno quelle cose che avevamo già imbastito noi prima, visto che il partito di maggioranza relativa dell'attuale Governo è lo stesso che c'era nel Governo precedente, ed è lo stesso che, non più di una settimana fa, sul territorio genovese diceva che avrebbe firmato una mozione vaga per consentire di rinviare l'opera *sine die*. Ecco, su questo noi chiaramente non possiamo dare una fiducia in bianco al Governo, non ci fidiamo... Scusi, Presidente, non è possibile parlare in quest'Aula...

**PRESIDENTE.** Collegli, è possibile abbassare il tono, per cortesia?

**EDOARDO RIXI** (LEGA). Su questo noi rivendichiamo il fatto che ci piacerebbe una parola certa e univoca da parte del Governo. Se poi, nei prossimi mesi, ovviamente il cantiere partirà, saremo tutti felici. A noi non interessa fare propaganda elettorale: ci serve lavorare tutti assieme, ma nella trasparenza e nella certezza che quello che si vota diventi realtà, perché troppe volte abbiamo votato cose che poi non si sono verificate; e su questo devo dire che il MoVimento 5 Stelle qualche garanzia in più che quest'opera si faccia la deve dare, visto che ancora all'ultimo evento sotto il ponte Morandi c'erano consiglieri regionali del 5 Stelle che garantivano a comitati di quartiere che la Gronda non si sarebbe fatta. Questo non è, credo, accettabile, per una serietà anche da parte degli atti parlamentari; e mi piacerebbe capire, anche nell'intervento successivo, da parte di chi andrà a enunciare il voto del MoVimento, se effettivamente siete diventati finalmente convinti che quest'opera infrastrutturale sia importante, non solo per Genova, ma per il rilancio dell'intero Paese. Per costruire noi ci siamo, per bloccare le opere bastate voi (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Marco Rizzone. Ne ha facoltà.

**MARCO RIZZONE** (M5S). Presidente, onorevoli colleghi, c'è chi dipinge il MoVimento 5 Stelle come il partito dei "no". E, allora, sapete che vi dico? Vi dico no, non è così; vi dico che è propaganda, becerà propaganda contro di noi. Purtroppo la comunicazione politica al giorno

d'oggi banalizza i contenuti e preferisce rimanere in superficie. Del resto, stando in superficie è più facile conquistare il consenso degli elettori: si divide l'opinione pubblica, si punta il dito contro il nemico e si stimolano reazioni viscerali; si arriva allo sdegno, all'indignazione, persino all'odio. E così il dibattito politico, farcito di *fake news*, finisce per ridursi troppo spesso a tifoseria da stadio, una partita dove le sfumature non sono ammesse, perché o sei bianco o sei nero, o sei per il "sì" o sei per il "no", o sei pro o sei contro, e ciò che c'è nel mezzo non è contemplato. Tutto dev'essere contrapposto, estremizzato, semplificato, altrimenti non viene compreso, altrimenti non viene condiviso sui *social*, altrimenti non viene discusso al bar.

In questa partita ci vogliono far passare come quelli che dicono "no" al progresso, "no" alle infrastrutture, "no" alla crescita: ma, signori, non è affatto così, non è così. Noi diciamo "no" agli sprechi di denaro pubblico, diciamo "no" alla corruzione (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*), diciamo "no" alle infiltrazioni mafiose negli appalti pubblici, diciamo "no" a chi provoca danni ambientali e compromette, direttamente o indirettamente, la salute dei cittadini! Perché? Perché noi siamo qui, da cittadini, a rappresentare e difendere gli interessi dei cittadini, ed è per questo che diciamo "no" a tutte quelle opere realizzate non nell'interesse degli italiani, ma solo nell'interesse dei grandi costruttori e di chi, dietro di loro, nell'ombra, lucra illecitamente. Ma attenzione, il nostro non è un "no" aprioristico, non è un "no" a prescindere. Noi non vogliamo bloccare i lavori per paura che qualcuno rubi: dobbiamo fare, piuttosto, in modo che nessuno rubi; così come non vogliamo fermare le opere quando queste sono utili, ma devono essere realmente utili.

Credo che la politica dovrebbe pensare di più al bene comune e smetterla di inseguire un facile consenso a suon di slogan contrapposti. E, proprio a proposito di consenso, vi siete mai chiesti qual è il significato profondo di questo termine? Ebbene, esso deriva dal latino *consensus*, participio passato di consentire, cioè *cum sentire*, ovvero avere lo stesso sentire, essere dello stesso parere, concordare. E, allora, se come politici miriamo davvero al consenso inteso nella sua più nobile accezione, dobbiamo concordare con i cittadini e gli enti locali cosa fare, ovviamente dopo aver analizzato i problemi in profondità, identificando soluzioni alternative che possano far convergere il più possibile le parti. Dunque, cerchiamo insieme soluzioni condivise e sostenibili, che possano conciliare la crescita economica e la salute pubblica, che possano migliorare la qualità della vita delle persone senza danneggiare l'ambiente, perché, quando si tratta di progetti che hanno queste caratteristiche e sono utili, in questi casi allora noi diciamo "sì" e lo diciamo convintamente.

Ma veniamo alla Gronda: il progetto della Gronda di Genova è un'opera che è stata molto dibattuta, un'opera che da troppi è stata strumentalizzata ai fini di propaganda politica. Pensate che c'è stato persino chi ha sostenuto che, se il Movimento 5 Stelle non avesse richiesto le analisi costi-benefici e le valutazioni di impatto ambientale, la Gronda si sarebbe potuta già realizzare e il ponte Morandi non sarebbe caduto. Ecco, questa è una colossale falsità o, peggio, è uno schifoso sciacallaggio mediatico (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*), anche perché, banalmente, le tempistiche di realizzazione del progetto, dieci anni, non avrebbero mai consentito di avere pronta la nuova infrastruttura prima della tragedia. E queste cose, anche nel rispetto di chi su quel ponte è morto, perdonatemi, non si possono davvero sentire.

Vero è, invece, che il crollo del ponte Morandi ha rappresentato e portato un cambio di scenario, e di questo bisogna prendere atto. Ci troviamo oggi di fronte a una città spezzata, una città che ha dovuto far fronte ai problemi di viabilità urbana trovando soluzioni alternative, come, ad esempio, l'ampliamento della strada Guido Rossa, che oggi permette al traffico di defluire lato mare e che è diventata un'importante arteria della città. Ed ecco che allora, mutando la configurazione logistica della città, occorre rivalutare il progetto originale della Gronda, che sembra già essere obsoleto; e dobbiamo farlo insieme ai cittadini e agli enti locali, che sono, del resto, le istituzioni ad essi più vicine.

E dobbiamo farlo senza pregiudizi, senza dividerci in sterili tifoserie "sì Gronda" e "no Gronda", perché la contrapposizione non porta da nessuna parte. Lavoriamo, dunque, insieme per Genova e per la Liguria, e troviamo in tempi rapidi soluzioni che siano il più possibile condivise

ed accettate dalla popolazione. Noi del MoVimento 5 Stelle siamo per il buon senso e siamo i primi a voler dotare la Liguria di infrastrutture moderne e sicure, perché è chiaro che servono, ma ci piacerebbe farlo senza sprecare soldi pubblici, senza devastare l'ambiente, senza mettere a repentaglio la salute dei cittadini. A chi non lo sapesse, ricordo che le colline da traforare secondo il progetto originario della Gronda sono piene di amianto, quell'amianto che fa morire le persone. Ora forse capite perché da anni il MoVimento 5 Stelle sostiene che si debbano prendere in considerazione soluzioni alternative, e dal nuovo studio di fattibilità fatto dal MIT, dal Ministero dei Trasporti, sono emerse cinque alternative progettuali in variante rispetto al progetto originario. E, allora, prima di partire in quarta con il vecchio progetto, valutiamole, e, se tra queste ne troviamo una migliore in termini di rapporto costi-benefici, scegliamola e facciamo l'interesse dei cittadini. Qualcuno dirà che continuare a fare analisi costi-benefici con i professoroni significa bloccare l'opera: ecco, a parte che, se un'opera non è utile, non ha senso farla, tanto più se poi costa 4,7 miliardi di euro. Sapete quanti sono 4,7 miliardi di euro? E comunque, proprio perché si tratta di un investimento enorme, stiamo molto attenti a cosa decidiamo di fare. Spendiamoli quei soldi, ma spendiamoli bene. Se poi il problema sono le tempistiche, allora spacchettiamo l'opera, la dividiamo i lotti e il prima possibile facciamo partire i lavori, laddove l'utilità pubblica è evidente. Giusto per farvi capire meglio, il progetto, di fatto, è costituito da due parti: il raddoppio dell'autostrada A7 e il nuovo tracciato dell'autostrada A10. Questi due lotti sono funzionalmente separabili tra loro e presentano diversi livelli di fattibilità.

Il primo, quello dell'autostrada A7, costa un miliardo e genera un numero significativamente più elevato di benefici rispetto al secondo, quindi possiamo iniziare da quello. L'altro lotto, quello della A10, presenta invece costi molto elevati rispetto ai futuri benefici conseguibili. Ed ecco che allora entra in gioco l'ipotesi di una variante che sostituisce il costosissimo raddoppio della A10 con il prolungamento della strada Guido Rossa fino a Maltedo, a cui si aggiungerebbe un *bypass* Campi-Aeroporto scavato nella collina di Coronata. Il tunnel da Maltedo permetterebbe di decongestionare l'Aurelia da Maltedo a Cornigliano e di eliminare il traffico cittadino della A10, mentre quello di Campi di alleggerire il casello di Bolzaneto. Costo totale stimato del lotto un miliardo di euro, ben 2,7 miliardi meno del progetto originario. Per quanto riguarda le tempistiche, se l'iter approvativo sarà sostenuto da una volontà politica, sette anni invece di dieci. Quindi, l'obiettivo di alleggerire il tratto di A10 più interconnesso con la città dal casello di Genova Ovest fino a Voltri sarebbe dunque raggiunto in tempi minori e con costi minori.

Concludo con l'augurio che l'impegno preso dal Ministro De Micheli, di costituire un gruppo di lavoro con gli enti locali al fine di verificare miglioramenti del progetto, e quindi anche queste proposte, diventi presto realtà, e, alla luce delle considerazioni fatte, a nome del MoVimento 5 Stelle, dichiaro voto favorevole alla mozione presentata (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

### **(Votazioni)**

[PRESIDENTE](#). Passiamo ai voti.

Come da prassi, le mozioni saranno poste in votazione per le parti non assorbite e non precluse dalle votazioni precedenti.

**Avverto che i presentatori delle mozioni Molinari ed altri n. [1-00241](#), Mulè ed altri n. [1-00242](#), Lollobrigida ed altri n. [1-00250](#) e Gagliardi ed altri n. [1-00254](#) non hanno accettato le riformulazioni proposte dal Governo, e pertanto il parere su tali mozioni deve intendersi contrario.**

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla mozione Molinari ed altri n. [1-00241](#), su cui il Governo ha espresso parere contrario.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge ([Vedi votazione n. 1](#)).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla mozione Mulè ed altri n. [1-00242](#), su cui il Governo ha espresso parere contrario.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge ([Vedi votazione n. 2](#)).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla mozione Lollobrigida ed altri n. [1-00250](#) su cui il Governo ha espresso parere contrario.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge ([Vedi votazione n. 3](#)).

**Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla mozione Iliara Fontana, Braga, Fregolent, Stumpo ed altri n. [1-00252](#) su cui il Governo ha espresso parere favorevole.**

**Dichiaro aperta la votazione.**

***(Segue la votazione).***

**Dichiaro chiusa la votazione.**

**La Camera approva ([Vedi votazione n. 4](#)).**

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla mozione Gagliardi ed altri n. [1-00254](#) su cui il Governo ha espresso parere contrario.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge ([Vedi votazione n. 5](#)).

Sospendiamo a questo punto la seduta, che riprenderà alle ore 15 con lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata. La seduta è sospesa.

-

**Camera dei Deputati – Aula del 7 Ottobre 2019 - Discussione delle mozioni Molinari ed altri n. [1-00241](#) e Mulè ed altri n. [1-00242](#) concernenti iniziative volte alla realizzazione dell'opera "Gronda di Genova", nel quadro dello sviluppo infrastrutturale del Paese (ore 14,38).**

[PRESIDENTE](#). L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni Molinari ed altri n. [1-00241](#) e Mulè ed altri n. [1-00242](#) concernenti iniziative volte alla realizzazione dell'opera "Gronda di Genova", nel quadro dello sviluppo infrastrutturale del Paese (*Vedi l'[allegato A](#)*).

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi riservati alla discussione delle mozioni è pubblicato in calce al vigente calendario dei lavori dell'Assemblea (*Vedi [calendario](#)*).

Avverto, altresì, che sono state presentate le mozioni Lollobrigida ed altri n. [1-00250](#) e Ilaria Fontana, Braga, Fregolent, Stumpo ed altri n. [1-00252](#) che, vertendo su materia analoga a quella trattata dalle mozioni all'ordine del giorno, verranno svolte congiuntamente. I relativi testi sono in distribuzione (*Vedi l'[allegato A](#)*).

**(Discussione sulle linee generali)**

[PRESIDENTE](#). Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle mozioni.

È iscritto a parlare il deputato Roberto Bagnasco che illustrerà anche la mozione Mulè ed altri n. [1-00242](#), di cui è cofirmatario.

[ROBERTO BAGNASCO](#) (FI). Grazie, Presidente. Userò molto meno del tempo che mi è concesso perché mi sembra veramente pleonastico ripetere concetti sulla Gronda che appartengono alla discussione politico-amministrativa del territorio ligure da almeno venticinque anni e che hanno attraversato Governi di vario colore evidentemente a Roma e Governi, devo dire quasi tutti di sinistra, a Genova e sul territorio ligure. Quindi, una situazione che tutti noi conosciamo, che soprattutto conoscono molto bene purtroppo i liguri che, per la mancata attuazione di questa importante infrastruttura, stanno pagando prezzi assolutamente incredibili. Purtroppo quanto è successo sul ponte Morandi non era ipotizzabile - almeno me lo auguro e voglio sperare che non fosse ipotizzabile - sicuramente non era una possibilità su cui si discuteva. Ma sul fatto che, a fianco del ponte Morandi, fosse assolutamente necessario affiancare un manufatto come la Gronda di Ponente è un concetto che credo che, escluso qualche estremista, estremista dal punto di vista ideologico ovviamente, tutti a Genova, eccetto qualche estremista, tutti a Genova abbiamo le idee molto chiare: idee dovute chiaramente all'esperienza di ogni giorno e a quello che accade sul nostro territorio in mancanza di questa situazione.

Ma andiamo ai fatti. Non vi nascondo che, preparando molto brevemente questo intervento, ho cercato in questi giorni, ma non l'ho trovato purtroppo, un mio intervento di vent'anni fa o diciotto anni fa in consiglio provinciale di Genova. Avrei voluto leggerlo in quest'Aula e sono convinto che nessuno si sarebbe accorto della diversa datazione dell'intervento stesso. Questo per dire che stiamo vivendo questi problemi da moltissimo tempo senza purtroppo aver fatto concretamente passi in avanti o, meglio, questi passi in avanti sono stati fatti recentemente almeno in parte, passi importanti, passi significativi che nessuno evidentemente vuole nascondere, anzi che apprezziamo ma che hanno avuto un brusco alt con il precedente Governo e in particolare con le idee assolutamente diverse del Ministro Toninelli, che su questo tema ha espresso opinioni totalmente diverse rispetto alle aspettative del territorio. Per quanto riguarda il territorio, parlo ovviamente della regione Liguria, parlo del comune di Genova, ma soprattutto parlo, che è molto più importante anche rispetto al comune di Genova e alla regione Liguria, parlo dei cittadini genovesi, di coloro i quali frequentano Genova per diletto e soprattutto per lavoro.

Comunque, andiamo al nostro decreto. Questo decreto, denominato Gronda di Genova, è stato approvato recentemente dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e ha dichiarato di pubblica utilità - ci mancherebbe altro - la Gronda. Il decreto risale al 7 settembre 2017, quindi

più di due anni fa, per una spesa 4,3 miliardi di euro che evidentemente sono necessari, 72 chilometri di tracciato e serve - ma lo sanno credo ormai tutti non solamente a Genova - per alleggerire il tratto di A10 che va da Genova Ovest a Genova Voltri. L'ex Ministro Toninelli ha dichiarato che l'iter autorizzativo è bloccato per la procedura di revoca della concessione ad ASPI. Sappiamo quello che è successo, sappiamo le polemiche su questa procedura di revoca che ora va a toccare la costruzione del nuovo ponte Morandi, che speriamo abbia superato queste difficoltà, ce lo auguriamo fortemente: mi sembra che i lavori stiano andando avanti con sufficiente celerità, e ne siamo assolutamente contenti. Il paradosso, però, qual è? Che la stessa ASPI conserverebbe il diritto ai pedaggi precedentemente imposti anche in mancanza di questo suo preciso dovere contrattuale. Quindi, al danno si aggiungono anche le beffe, cioè il danno di non avere evidentemente il manufatto assolutamente necessario e le beffe di pagarlo, anzi di averlo già pagato, lo hanno pagato i cittadini italiani attraverso il loro pedaggio. Questo progetto, quindi, è fermo al Ministero delle Infrastrutture - poi il sottosegretario evidentemente ce lo confermerà - anche dopo la effettuazione degli espropri. Voglio ricordare che questi espropri sono stati frutto di grandi difficoltà: è inutile nascondercelo, perché quando si toccano determinate situazioni in qualsiasi caso, quando si fanno espropri, è un'operazione particolarmente difficile, particolarmente delicata, che gli enti locali anche hanno condotto con grandi capacità in qualche caso, con meno capacità in altri casi, con grande impegno in qualche caso, con meno impegno in altri casi, comunque finalmente, dopo tanto tempo, questi espropri sono stati fatti, sono stati definiti e, quindi, un fattore molto importante, positivo era stato realizzato. Ora il Governo deve solo confermare la realizzazione. Siamo al punto in cui il Governo deve solo - mi viene un pochino da sorridere e guardo il sottosegretario quando dico che "il Governo deve solo" - confermare la realizzazione di quest'opera, che in questo momento lascia Genova e intere famiglie in estrema difficoltà. Di Gronda si parla, ripeto, dagli anni Ottanta, forse qualche anno prima, dagli anni Ottanta in maniera più definita.

È stata fonte di polemiche con i governi regionali e comunali di sinistra - direi sempre incapaci - perché ora una piccola digressione politica la voglio fare, la devo fare: si danno le colpe ai Cinque Stelle, qui abbiamo il sottosegretario che appartiene a questo raggruppamento, ma io vorrei tranquillizzarlo in un certo senso, perché le colpe che tutti danno in questo momento ai 5 Stelle, in ordine al blocco dei lavori e dei ritardi della Gronda sono anche di tanti, tantissimi governi comunali e regionali in cui i 5 Stelle non erano neanche presenti come partito, quindi non possiamo assolutamente dare la responsabilità a loro; dividiamola tranquillamente con altri partiti e - per non voler nascondere niente - chiaramente, con i partiti della sinistra, perché hanno avuto il monopolio del governo di Genova in questi ultimi anni, con la sola eccezione, o quasi, del governo del presidente Toti e del sindaco Bucci; ma, prima, c'erano altri esponenti, mi ricordo ancora le difficoltà che ha avuto il sindaco Doria - e non sto parlando della notte dei tempi, ma sto parlando del sindaco precedente a Bucci - per andare avanti su questo tema, in quanto con la sua maggioranza - in cui il PD aveva una forte importanza, ma non era solamente il PD, devo dire - si è fatto poco e niente e i risultati sono che, come ha iniziato il sindaco Doria, ha finito il sindaco Doria, senza alcun tipo di passaggio in avanti.

A noi non interessa se questa Gronda la faccia ASPI, non ci interessa assolutamente niente, non siamo mai stati sponsorizzati dall'ASPI, non lo siamo mai stati, non vogliamo esserlo e non vogliamo avere meriti nei confronti di questa società. Ho sentito parlare, invece, e questo ci terrorizza, da parte sempre del Ministro Toninelli, di miglorie; quando sento parlare di miglorie sul progetto, allora, mi terrorizzo, ci terrorizziamo, perché quando si parla di miglorie su qualcosa che si vuol fare, si rischia veramente di non far nulla, come quando, voi tutti lo sapete, si è in difficoltà, cosa si fa? Si fanno le commissioni; più si allargano le commissioni e più, evidentemente, il risultato è inversamente proporzionale al numero delle presenze in commissione. Ebbene, in questo caso, parlare di miglorie vuol dire evidentemente rischiare di tornare indietro o, comunque, di non andare assolutamente avanti.

C'è un altro motivo che ci porta a volere, a pretendere con grande convinzione questa Gronda; sono dati di fatto, non sono elucubrazioni di chi parla o di altre persone, ma il numero degli incidenti stradali sui nostri tratti autostradali è il maggiore di tutta l'Italia, evidentemente, questo perché è una zona non più sostenibile dal punto di vista della percorribilità, anche dal

punto di vista autostradale. Quindi, ci sono dei rischi pesantissimi, anche dal punto di vista della incolumità personale.

Ritoccare il progetto, cosa di cui ha parlato il Ministro Toninelli, vuol dire perdere, qualcuno dice, 10 o 15 anni. Io dico, buttando lì una cifra, ma non ci sono valutazioni evidentemente più precise in questo senso, che almeno 4 o 5 anni li perdiamo tranquillamente, se vogliamo rivedere il progetto, e questo è un qualcosa che non ci appartiene; non è possibile farlo, non è che non vogliamo farlo, non è più possibile farlo, la situazione è assolutamente drammatica!

Poi, si parla ancora di analisi costi-benefici, e qui non so se sorridere o piangere: quando si comincia a parlare di analisi costi-benefici - che dovrebbe essere un approccio di grande serietà, forse l'approccio più serio con cui affrontare i problemi, - purtroppo, in questi ultimi mesi, questo è diventato il modo per non far niente, per bloccare qualcosa, per rendere qualcosa difficilmente realizzabile. Anche in questo caso c'è stata una valutazione costi-benefici, sempre del Ministro Toninelli; mi sono segnato due parole di quello che lui ha detto: le risultanze delle valutazioni condotte suggeriscono di cogliere l'opportunità di perseguire opzioni infrastrutturali efficienti in termini trasportistici, ambientali e finanziari. Ecco, detto questo, detto tutto; potrei ripeterlo quaranta volte, intanto questo vuol dire tutto e vuol dire niente; quando si usano queste parole e questi termini così generici, vuol dire che non vogliamo assolutamente dire niente e soprattutto che non vogliamo fare niente. Queste valutazioni - continuo a leggere - il Ministero delle infrastrutture auspica che possano essere approfondite, anche, in un confronto; anche questa è una bella cosa, io vengo da una storia profondamente democratica, ho delle radici che credo in questo senso siano abbastanza sostenibili, ma so che molte volte quando non si vuole fare niente, si riprendono i confronti. È una bella cosa il confronto, è una cosa essenziale il confronto in democrazia, ma qui di confronti ne abbiamo fatti per anni, di riunioni, centinaia e centinaia di riunioni, piccoli referendum locali, e chi più ne ha, più ne metta, e, quindi, riprendiamo un confronto con i livelli istituzionali territoriali, come se questi confronti con i livelli istituzionali territoriali, a cominciare dai consigli municipali, per passare al consiglio comunale, per arrivare alla città metropolitana e infine, alla regione Liguria, non fossero stati fatti. Sono stati fatti! Confronti, stra-confronti, riunioni, *meeting*, approfondimenti e i risultati sono quelli che avremmo voluto vedere con l'inizio dei lavori; eravamo convinti, a Genova erano tutti convinti che, visto che non c'erano problemi di finanziamento, visto che non c'erano più problemi di confronto col territorio, le cose sarebbero state risolte e si poteva dare inizio a quella che è l'opera principale che aspetta la Liguria, non da oggi, ma da sempre.

Quindi, caro sottosegretario, sono contento di parlare, devo dire, a un sottosegretario ligure, sono particolarmente contento e lo dico stavolta senza ironia, ci mancherebbe altro, lo dico con profonda convinzione, perché sono convinto, mi auguro, spero, auspico, che la sua sensibilità - non che gli altri non ce l'abbiano, ci mancherebbe altro - sia assolutamente maggiore, perché deriva anche da una conoscenza diretta delle problematiche e, quindi, io credo che ci si possa confrontare più facilmente con coloro i quali conoscono maggiormente i problemi rispetto ad altri che certamente non per colpa, ma per situazione geografica li conoscono meno.

Concludendo, quindi, gli espropri sono già stati fatti, come ho già detto, 50 milioni sono già stati pagati, non sto parlando di bruscolini, sto parlando di cifre importanti, di cifre significative; la verità è che il gruppo grillino non l'ha mai voluta, fino ad oggi, bisogna dire le cose come sono, e il PD, solo recentemente, lo ripeto, solo recentemente - e questo è un qualcosa che bisogna rimarcare, ma, evidentemente, c'è sempre tempo per rinsavire -, già da qualche tempo, invece, ha preso una strada diversa e ha una comprensione diversa di questa problematica fondamentale. Ormai, sono passati circa trent'anni, la Gronda è indipendente, qualcheduno ha detto: ma adesso il Morandi lo stanno facendo, bene, benissimo, lo stanno facendo, mi auguro che venga fuori un qualcosa di assolutamente straordinario, anche se, purtroppo, non ci ridarà alla vita le vittime che ci sono state, ma la Gronda è indipendente, lo è sempre stata, su questo credo che non ci siano momenti di confronto, ma ci siano certezze: la Gronda è assolutamente indipendente, si è solo aggravata purtroppo la situazione di Genova in maniera drammatica a seguito della caduta del ponte orandi, ma anche se quel ponte fosse ancora in piena funzione, la necessità della Gronda sarebbe assoluta. Il cantiere, caro

sottosegretario, deve essere riaperto da ieri (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente*).

[PRESIDENTE](#). È iscritto a parlare l'onorevole Trancassini, che illustrerà anche la mozione Lollobrigida ed altri n. [1-00250](#), di cui è cofirmatario.

[PAOLO TRANCASSINI](#) (FDI). Presidente, onorevoli colleghi, rappresentante del Governo, la mozione presentata da Fratelli d'Italia è una mozione molto semplice, avrebbe bisogno veramente di pochi secondi, nemmeno di minuti, Presidente. È una mozione semplice che nel sottolineare l'importanza, ovvia, e a conoscenza di tutti, di questa fondamentale opera pubblica per Genova e non solo per Genova, chiede al Governo di procedere senza indugio nell'avvio dei lavori.

Sarebbe una mozione semplice, perché è un progetto approvato, perché è un progetto finanziato, perché è stata già eseguita una gran parte degli espropri per circa 60 milioni di euro, perché il progetto è stato approvato e ha tutte le autorizzazioni di natura urbanistica, ambientale, perché ha l'approvazione della gente, perché è fortemente voluta dalla comunità ligure, perché tutte le associazioni di categoria si sono espresse favorevolmente su quel progetto, financo tutti i rappresentanti sindacali. Invece, in questo Paese, decadente, siamo qui tutti - almeno gran parte - a sostenere una mozione per dire al Governo non quello che dovrebbe fare, quello che deve fare. Voglio chiedere ai colleghi che hanno un'appartenenza politica differente dalla mia in quale altra nazione, non solo europea, si può assistere allo spettacolo di una mozione per chiedere al Governo di fare quello che deve fare nel momento in cui una procedura complicatissima arriva a compimento. Io penso che in nessun Paese ci sia un dibattito per mettere la parola "fine" a un lungo iter autorizzativo che ha visto tagliare il traguardo di ogni incombenza. E già che in Italia non è proprio semplice portare a casa un'autorizzazione come quella della Gronda. Lo diceva prima il collega Bagnasco: stiamo parlando di oltre vent'anni fra studi, confronti. La burocrazia è un male di questa nostra nazione. Non è un iter, è veramente un vero e proprio percorso di guerra nel cui percorso le trappole dei giudici amministrativi sono dietro l'angolo. Eppure noi, alla fine di questo percorso, non ci facciamo mancare nulla, perché arriva improvvisamente, inaspettata la politica a bloccare il taglio del traguardo, un po' come se ci fosse una lunghissima maratona e poi al primo classificato lo si fermi al momento del taglio del traguardo perché qualcuno ritiene di voler rivedere e rifare interamente la competizione sportiva.

Oggi siamo qui per perorare questa importante opera pubblica, per chiedere che non ci sia un ripensamento e lo facciamo assistendo sbigottiti alle dichiarazioni non solo del Ministro Toninelli, che per nostra fortuna appartiene al passato, ma del sottosegretario Traversi che, in un'intervista a *Il Secolo XIX* di due giorni fa, ha parlato di rivedere il progetto, ha parlato di varianti. Devo dire che aspettavo con ansia di vedere la mozione del Movimento 5 Stelle e del PD. Devo dire che sono veramente sorpreso, e mi complimento. Mi farebbe piacere, al di là dei sottoscrittori, sapere chi materialmente ha realizzato questo monumento della supercazzola, perché qui noi non siamo ai livelli...

[PRESIDENTE](#). Onorevole, lei pensa che questo la porterà negli annali del Parlamento?

[PAOLO TRANCASSINI](#) (FDI). Si può dire, Presidente.

[PRESIDENTE](#). No, secondo me no. Quindi, visto che presiedo io, usi un sinonimo, usi un sinonimo.

[PAOLO TRANCASSINI](#) (FDI). È italianizzato. Poi è molto sintetico, è molto sintetico...

[PRESIDENTE](#). Usi un sinonimo e vedrà che ce la fa.

[PAOLO TRANCASSINI](#) (FDI). ...e rende molto l'idea. Perché io ricordo - e lo dico all'onorevole Braga - i vostri accorati appelli in Commissione sulla TAV e sulla Gronda, li ricordo anche in Aula. Leggere, nella vostra mozione, che il Governo si deve impegnare ad avviare i lavori secondo soluzioni condivise e mantenendo aperto un confronto significa per davvero aver fatto una conversione a U conseguente a quella che avete fatto quest'estate rispetto all'alleanza con i 5 Stelle.

Ecco, io devo dire che, da cittadino italiano - non sono ligure -, dopo aver letto questa mozione sono molto preoccupato, perché penso che anche su questo avete ceduto. Probabilmente la Gronda è stato un altro degli oggetti di scambio di questo nuovo Governo e avete ceduto a questa visione oscurantista della politica, avete ceduto a questo modo di ragionare, che è quello dei 5 Stelle, che pensa che bloccando le cose si riesca a sostenere e a incoraggiare l'onestà, perché, guardate, per sostenere il blocco della TAV e il blocco della Gronda - e, comunque, il blocco dei lavori - molto spesso i rappresentanti del Movimento 5 Stelle scomodano un concetto così alto come quello dell'onestà per sostenere queste aberranti scelte politiche. Io l'ho già detto altre volte e lo ripeto: la disonestà nel nostro Paese è un fenomeno culturale che non verrà abbattuto con nessuna legge né verrà mai sconfitto se pensiamo che la strada sia quella della proliferazione delle procedure, della burocrazia. È un fenomeno culturale che va combattuto nelle scuole, è un fenomeno culturale che va combattuto anche con i comportamenti. La disonestà, anche quella intellettuale, va combattuta con i comportamenti. Permettetemi di dire che quello che è andato in scena, la spregiudicatezza politica con la quale è nato questo Governo, non aiuta l'onestà, soprattutto intellettuale, del nostro Paese.

Al nostro Paese servono, al contrario, semplificazioni. Noi dovremmo cancellare le leggi anziché approvarne magari una o due a settimana. Dovremmo dare semplificazione e dovremmo dare coraggio alle nostre imprese. E soprattutto, all'Italia servono tutte quelle infrastrutture come quella che oggi ci troviamo a dover sostenere per un'improvvisa e inspiegabile battuta d'arresto da questo Governo che su questa materia è sicuramente un Governo molto oscurantista, un Governo che frena lo sviluppo, un Governo che è contro la comunità ligure.

Ecco, per tutte queste motivazioni, Presidente, siamo costretti a cercare di far approvare una mozione che in un altro Paese non avrebbe trovato spazio; sarebbe stato ovvio dare il via ai lavori. E invece, purtroppo, assistiamo a questa brusca frenata di questa importante opera pubblica e crediamo che tutto questo il Paese non solo non lo meriti, ma non se lo possa permettere (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

[PRESIDENTE](#). È iscritta a parlare la deputata Chiara Braga, che illustrerà anche la mozione Ilaria Fontana ed altri n. [1-00252](#), di cui è cofirmataria.

[CHIARA BRAGA](#) (PD). Grazie, Presidente. Provvedo a illustrare i contenuti della mozione che è stata depositata e sottoscritta dai colleghi parlamentari delle forze di maggioranza, che voglio ringraziare tutti per l'apporto e il contributo costruttivo, positivo, che ha consentito di presentare su questo argomento così importante e così sensibile per Genova, per una città duramente colpita, lo sappiamo, da una tragedia come quella del crollo del ponte Morandi, un atto unitario della nuova maggioranza di Governo.

Voglio riprendere subito, nell'illustrare i contenuti di questa mozione, alcuni elementi di contesto che in parte già i colleghi che sono intervenuti hanno richiamato in maniera puntuale. Quando discutiamo e parliamo del progetto della Gronda di Genova sappiamo di parlare di un'opera che ha una lunga gestazione, di cui si discute da molti anni, che ha una finalità fondamentale, cioè quella di alleggerire il tratto dell'autostrada A10 più interconnesso con la città di Genova, trasferendo il traffico pesante, che passa, appunto, all'interno della città, su una nuova infrastruttura che si affiancherebbe all'esistente. È un'infrastruttura che interviene

in ambito urbano, in un ambito fortemente infrastrutturato e con un peso insediativo notevole, ma che deve dare risposta a una necessità di supporto e di soluzione viabilistica ad una delle aree del nord del nostro Paese più importanti dal punto di vista economico e commerciale.

Non ci nascondiamo quanto il tema di una sostenibile infrastrutturazione della città di Genova e della Liguria, più in generale, sia un tema da valutare con grande attenzione, non solo, come dicevo prima, per rispondere alle aspettative e ai bisogni di una città duramente colpita da tragedie che tutti noi ricordiamo e rispettiamo - e credo che dovremmo farlo anche in questa discussione -, ma anche per le potenzialità enormi dell'area portuale e del sistema portuale di Genova, per le possibilità di interconnessione con le rotte commerciali più importanti europee e mondiali. Si tratta di un'opera che ha anche un costo significativo. Stiamo parlando di un importo importante che è stato valutato e definito nel corso del tempo tenendo conto della complessità di questo intervento. Non abbiamo, oggi, il tempo e la possibilità di ripercorrere tutti i passaggi del lungo iter che ha portato alla discussione e alla definizione dell'attuale progetto di quest'opera.

Mi limito solo a ricordare che questo *iter* è iniziato negli anni Ottanta e si è concretizzato nel 2017, come già veniva ricordato, con l'approvazione del progetto definitivo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, e la sottoscrizione tra il concedente e il concessionario di un verbale che contiene anche la formalizzazione del piano finanziario di convalida. È una lunga storia, quella di questo progetto. Ha ottenuto, poi, arrivando all'approvazione, preliminarmente tutte le autorizzazioni urbanistiche ed ambientali e la pubblica utilità preordinata agli espropri. Siamo quindi in una fase in cui, come sappiamo bene, sono in corso gli espropri, sono in corso le attività di ricollocazione delle attività produttive, sono stati adottati anche una serie di passaggi relativi all'occupazione delle aree, alla risoluzione delle complesse interferenze di questo intervento.

Come dicevo prima, come ricordavo, la lunga storia dell'*iter* che ha alle spalle questo progetto consegna certamente degli elementi di conoscenza e anche di maturazione, di una condivisione territoriale, ma nello stesso tempo consegna anche degli elementi che scontano la lunghezza di questi tempi. Sono aspetti che richiedono un adeguamento ad esigenze, a possibili soluzioni tecnologiche più avanzate, che sono state valutate con grande senso di attenzione dal Ministro De Micheli, dai componenti della compagine governativa che oggi siedono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Quando noi abbiamo iniziato a discutere questa mozione come forze di maggioranza...Lo voglio ricordare anche ai colleghi che sono intervenuti prima di me e che hanno sottolineato in maniera un po' curiosa la stranezza di discutere la mozione: di fatto noi discutiamo di questa mozione perché le forze di opposizione, magari passate nei tempi rapidi che conosciamo da essere forze di Governo a forza di opposizione, hanno ritenuto di portare questa discussione in Parlamento, nonostante nelle prime dichiarazioni, nelle prime prese di posizione formali, anche ufficiali, del Ministro De Micheli, dei sottosegretari sia stato definito con chiarezza e senza alcuna timidezza qual è il percorso che si intende seguire per dare una risposta alla città di Genova, alla Liguria, sulla realizzazione di quest'opera.

Sappiamo che la realizzazione di questa infrastruttura - la sua necessità - ha visto il supporto e sta vedendo nella sua realizzazione un supporto largo del mondo economico e produttivo del territorio, proprio in ragione del fatto che un'adeguata dotazione e anche l'ammodernamento delle infrastrutture, sono riconosciuti come fattori di competitività di tutto il sistema produttivo e territoriale, non solo ligure ma del Nord Italia, nonché anche come un modo per dare risposte adeguate in termini di viabilità sicura e sostenibile ai cittadini liguri, in particolare ai genovesi. D'altra parte, mi limito davvero a ricordare come l'approccio che ha portato la maggioranza poi a condividere un testo sicuramente sintetico, ma chiaro nelle sue definizioni, va ritrovato nei contenuti del programma di Governo su cui il Presidente Conte ha chiesto la fiducia a questa Camera e che è stato votato da tutte le forze di maggioranza. Uno dei punti di questo programma - lo ricordo - richiama la necessità di investimenti mirati all'ammodernamento delle attuali infrastrutture e alla realizzazione di nuove, al fine di

realizzare un sistema moderno, connesso, integrato, più sicuro, che tenga conto degli impatti sociali e ambientali delle opere.

Ecco perché in questa mozione che noi abbiamo ritenuto di presentare abbiamo voluto sottolineare quanto sostanzialmente il Ministro De Micheli già avesse riferito in quest'Aula, rispondendo qualche giorno fa a un'interrogazione a risposta immediata in Assemblea, in cui, appunto, rispetto alla realizzazione del progetto della Gronda, aveva dichiarato la volontà - poi riportata anche da diversi organi di stampa - di sviluppare un lavoro con gli enti locali e le forze politiche, per verificare i miglioramenti alle infrastrutture collegate ed arrivare in tempi ragionevoli alla realizzazione delle opere utili, che siano al contempo compatibili con le esigenze del territorio. Vorrei dire che non c'è alcuna timidezza su questo punto: per noi la realizzazione di un'opera attesa e anche così delicata per il suo inserimento territoriale dev'essere effettuata mantenendo fede, mantenendo rispetto agli impegni che noi abbiamo assunto prima di tutto nei confronti di quel territorio.

Per questo l'impegno che abbiamo sentito di condividere in questa mozione è quello, molto chiaro, di avviare i lavori per la realizzazione dell'opera, con soluzioni condivise che ovviamente tengano conto di tutte le condizioni attuali, dello stato in cui ci si trova rispetto all'*iter* autorizzativo, quindi, ad esempio, anche dei contenuti dell'accordo che il precedente Governo ha sottoscritto con la Commissione europea proprio per fare in modo che la realizzazione di quest'opera non comporti sovra compensazioni o tariffazioni elevate per il suo utilizzo, consentendo anche di fare quanto è mancato drammaticamente nei mesi precedenti, nell'esperienza precedente di un Governo che, su questi temi, ha portato troppe volte - con una responsabilità grave da parte di chi oggi pretende di portare questa discussione in modo strumentale e magari anche di cavalcare in maniera spregiudicata le aspettative, le richieste di quel territorio - a una situazione di stallo.

Noi vogliamo avviare, come abbiamo scritto nella mozione e vogliamo che il Governo avvii i lavori per la realizzazione di quest'opera, mantenendo aperto, come abbiamo detto, il confronto con i soggetti interessati: le forze politiche, gli enti locali, ma anche il mondo economico e produttivo, avendo come punto di riferimento fondamentale la sicurezza delle infrastrutture, il miglioramento della viabilità complessiva, la funzionalità dell'opera rispetto alle esigenze di rilancio del sistema produttivo e portuale di un territorio che ha bisogno di risposte rapide, di risposte sostenibili dal punto di vista ambientale, e che ha bisogno di risposte che si traducano rapidamente da affermazioni di principio, accuse reciproche, nella soluzione invece di un problema infrastrutturale reale che colpisce quel territorio.

Credo che la posizione della maggioranza, che noi abbiamo voluto sintetizzare in questa mozione, sia una posizione di grande responsabilità. Voglio dirlo ai colleghi, che da posizioni diverse e anche mutevoli, come ho ricordato prima, nel corso del tempo, oggi cercano forse in qualche modo di richiamare o di tentare di mettere in difficoltà la maggioranza su questa discussione: noi non ci faremo trascinare in un dibattito di questa natura. Noi intendiamo dare una risposta a Genova, ai genovesi, al sistema produttivo-economico di Genova, al suo porto, ai territori e alle persone che vivono in quell'area. Faremo ciò con gli atti concreti, lo faremo con una compattezza che anche in queste settimane il Ministero e il Governo hanno dimostrato, e come forze di maggioranza sostenendo questa mozione, creando le condizioni per questo, affinché quanto è stato dichiarato ed affermato in maniera molto chiara dal Governo, a partire dal Presidente del Consiglio, sulla necessità di sbloccare le opere veramente utili al Paese, dai rappresentanti dei Ministeri competenti e dai rappresentanti delle forze politiche, si traduca in fatti reali e sostenibili. Di polemiche ne abbiamo viste troppe in questi mesi e non le vogliamo seguire; vogliamo solo concorrere per quanto di nostra competenza ad un passo in avanti importante per Genova e i genovesi (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

[PRESIDENTE](#). È iscritto a parlare l'onorevole Rospi. Ne ha facoltà.

[GIANLUCA ROSPI](#) (M5S). Presidente, onorevoli colleghe e colleghi, in un'Europa che vuole diventare uno spazio in cui le merci e le persone circolano sempre più velocemente e liberamente, le reti di infrastrutture fisiche e digitali che collegano i vari Paesi assumono un'importanza fondamentale. Le infrastrutture, le strade, i ponti, le ferrovie e le reti di telecomunicazione non sono solo un elemento statico nel nostro paesaggio, una semplice piattaforma su cui si muovono merci e dati, ma sono anche un motore di crescita economica che attira investimenti, aumenta la produttività e favorisce la crescita sul lungo periodo.

Da sempre le infrastrutture sono la colonna portante di economie forti e società sviluppate. Le infrastrutture e i sistemi di comunicazione determinano maggiore efficienza, diventano motori di produttività, sebbene una maggiore interdipendenza aumenti la vulnerabilità e le problematiche connesse alla sicurezza e ai rischi ambientali. Rischi ambientali ed ecologici, Presidente, che devono essere ben tenuti in considerazione, soprattutto oggi, in una società che continua a giustificare l'attuale sistema mondiale in cui prevalgono una speculazione ed una ricerca della rendita finanziaria, che tendono ad ignorare ogni contesto e gli effetti sulla dignità umana e sull'ambiente.

La previsione dell'impatto ambientale delle iniziative imprenditoriali e dei progetti richiede processi politici trasparenti e sottoposti al dialogo, mentre la corruzione, che nasconde il vero impatto ambientale di un progetto in cambio di favori, spesso porta ad accordi ambigui che sfuggono al dovere di informare e al dibattito approfondito.

Uno studio di impatto ambientale deve essere elaborato in modo interdisciplinare, trasparente e indipendente da ogni pressione economica e politica; i risultati economici si potranno così prevedere in modo più realistico, più sostenibile e più umano.

Nelle scelte è sempre necessario acquisire consenso tra i vari attori sociali, che possono apportare diverse prospettive, soluzioni e, soprattutto, alternative al progetto. Nel dibattito, però, devono avere un posto privilegiato gli abitanti del luogo, i quali si interrogano su ciò che vogliono sia per sé che per i propri figli, e possono tenere in considerazione le finalità che trascendono l'interesse economico immediato.

In questo contesto, bisogna sempre ricordare che la protezione della nostra casa comune non può essere assicurata solo sul mero calcolo finanziario dell'analisi costi-benefici, ma bisogna avere la forza di spingere le politiche dallo sviluppo economico allo sviluppo umano, proiettando lo sguardo oltre l'immediato, coniugando, quindi, crescita dell'economia ed espansione dei diritti dell'uomo. I diritti sociali, i diritti civili di seconda generazione, quelli ambientali e quelli umani allargati: lo sviluppo economico crea le premesse, ma spetta, poi, alla politica concretizzarli, integrarli e renderli funzionali.

Signor Presidente, oggi siamo in discussione generale sulla mozione che riguarda il progetto della Gronda di Genova. La Gronda è il progetto del nuovo raccordo autostradale a due corsie per senso di marcia di circa 65 chilometri di lunghezza, che rappresenta, sostanzialmente, il raddoppio dell'attuale autostrada A10 nel tratto che attraversa il comune di Genova. Il progetto del nuovo sistema viario si sviluppa quasi interamente in sotterraneo - circa l'81 per cento dell'intero tracciato -, mentre le opere all'aperto comprendono la realizzazione di tredici nuovi viadotti e l'ampliamento di undici esistenti.

Il progetto preliminare è stato redatto dalla SPEA-Gruppo Atlantia nel lontano 2006, su uno studio di fattibilità del 2002; il progetto definitivo, invece, è del 2011 e il costo complessivo previsto dal progetto è di 4,7 miliardi di euro.

Dopo la tragedia del crollo del ponte Morandi che ha colpito la città di Genova il 14 agosto 2018, la configurazione logistica e trasportistica della città è profondamente mutata. Per un attimo, voglio ricordare in quest'Aula le 43 persone innocenti che hanno perso la vita per fatalità o, forse, per superficialità di chi aveva l'onere del controllo. Come relatore di quel

“decreto Genova”, a loro e alle famiglie va oggi il mio saluto e spero che la giustizia riesca a fare, quanto prima, chiarezza sulle cause del crollo del ponte.

Il crollo del ponte Morandi, signor Presidente, ha diviso non solo i cuori dei genovesi, ma anche la stessa città, allontanando simbolicamente Ponente da Levante, cambiando la logistica, la mobilità e l'intero sistema infrastrutturale della città. A seguito del crollo, la nuova analisi di fattibilità commissionata dal Ministero delle Infrastrutture assume oggi un ruolo importante nella futura scelta progettuale. Il nuovo studio prende in considerazione cinque alternative progettuali in variante rispetto all'originario progetto prodotto dalla SPEA.

L'analisi del progetto originario evidenzia che il progetto, in realtà, era formato da due lotti funzionali separati tra di loro, cioè il raddoppio dell'autostrada A7 e il nuovo tracciato dell'autostrada A10. Di conseguenza, anche l'analisi economica avrebbe dovuto quantomeno essere, a sua volta, articolata secondo tale suddivisione. Inoltre, l'avvio della ricostruzione del ponte Morandi permette, allo stato attuale, il superamento di alcuni dei più rilevanti vincoli di capacità preesistenti nel sistema autostradale del nodo di Genova.

Dallo studio di fattibilità emerge il funzionamento dei due lotti che compongono il progetto della Gronda, cioè, da una parte, il raddoppio della A7 e, dall'altra, il nuovo tratto dell'autostrada A10. È stato dimostrato essere funzionalmente separabili tra di loro, i due lotti, e caratterizzati, a loro volta, da differenti livelli di fattibilità: il primo, quello dell'autostrada A7, significativamente più elevato, come benefici, rispetto al secondo.

Gli indici di valutazione economica, inoltre, delle cinque alternative progettuali sono tutti più favorevoli rispetto alla soluzione prevista dalla società SPEA. Inoltre, tutte le alternative progettuali rimarcano costi elevati del raddoppio dell'autostrada A10 rispetto ai futuri benefici conseguibili. Questo è in sintesi ciò che è emerso dalla nuova analisi costi-benefici fatta dal Ministero sulle alternative progettuali.

Alla luce di tutto ciò, signor Presidente, voglio rimarcare in quest'Aula che la politica, la buona politica, non deve mai sottomettersi all'economia e questa, a sua volta, non deve sottomettersi ai dettami e al paradigma efficientista della tecnocrazia. Oggi, signor Presidente, abbiamo bisogno in modo ineluttabile che la politica e l'economia, in dialogo tra di loro, si pongano decisamente al servizio della vita, specialmente della vita umana. La politica e l'economia tendono spesso ad incolparsi reciprocamente per quanto riguarda la povertà sociale e il degrado ambientale. Ma quello che ci attende è che riconoscano i propri errori e trovino forme di interazione orientate, soprattutto, allo sviluppo sostenibile, umano e integrale. Mentre gli uni - il mondo economico - si affannano solo per l'utile economico e gli altri - il mondo politico - sono ossessionati solo dal conservare o accrescere il potere, quello che rimane, quello che ci resta sono guerre, politiche di chiusura nazionali, incremento delle ricchezze personali e accordi ambigui, in cui ciò che meno interessa alle parti, all'economia e alla politica è preservare l'ambiente, garantire un futuro alle nuove generazioni e avere soprattutto cura dei più deboli.

Allora - mi avvio alla conclusione, signor Presidente -, se vale il principio che l'unità è superiore al conflitto, non riduciamo il dibattito politico oggi su chi è pro o chi è contro un'opera, ma eleviamolo culturalmente, portandolo su un livello più ampio, passando soprattutto dal concetto di “io” al concetto di “noi”. Rallentiamo la sfrenata marcia verso la megalomania per iniziare una coraggiosa rivoluzione culturale verso un nuovo modello basato sulla conoscenza scientifica, più aperto al dialogo, all'integrazione delle idee e all'ascolto. Solo così possiamo raggiungere il fine ultimo dello sviluppo sostenibile, umano e integrale: rispondere ai bisogni delle comunità, dare risposte concrete a Genova, ai cittadini liguri e agli italiani e, soprattutto, far tornare a sognare i giovani in questo Paese, che sono una sorgente inesauribile di speranza (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Marco Di Maio. Ne ha facoltà.

MARCO DI MAIO (IV). Grazie, Presidente. Genova è il primo porto italiano, uno dei più importanti del Mediterraneo, uno scalo completo che movimentata, ogni anno, contenitori per 2,6 milioni di TEU, che, ricordo, è la misura standard di volume nel trasporto dei *container* e corrisponde a circa 38 metri cubi di ingombro. Un porto che movimentata merce varia, rinfuse solide e liquide, che ha anche un notevole flusso di passeggeri nel polo dedicato a crociere e traghetti. A Genova sono attivi, poi, numerosi cantieri e un distretto per le riparazioni navali, industria nella quale il nostro Paese è leader nel mondo.

La sua posizione geografica è straordinaria, ma la morfologia del territorio è molto costringente per la presenza di un arco appenninico a fil di costa. Per questo si parla, da decenni, delle sue potenzialità e, insieme, del suo limite, costituito da un drammatico isolamento infrastrutturale.

Durante i dieci anni di guida della regione Liguria da parte del centrosinistra, tra il 2005 e il 2015, sono state poste le basi per dotare finalmente la città dei collegamenti necessari. Sono cominciati i lavori del Terzo Valico dei Giovi e sono pronti a ripartire quelli del nodo ferroviario. Inoltre, è stato approvato in conferenza dei servizi il progetto della Gronda autostradale, indispensabile per separare i flussi di attraversamento da quelli di penetrazione e per dare respiro all'intera città e allo scalo portuale.

La realizzazione di quest'opera è prevista nella convenzione Governo-Autostrade, per cui non necessita di risorse pubbliche. Proprio quando sarebbe stato possibile avviare anche questo intervento, Genova purtroppo ha vissuto quello che tutti noi conosciamo, il suo momento più drammatico, il crollo del ponte Morandi: 43 vittime, molti feriti, centinaia di sfollati e una città non solo isolata, ma anche drammaticamente spaccata in due.

Fortunatamente in passato le amministrazioni locali avevano realizzato la nuova strada a mare nelle aree ex siderurgiche, che ha consentito alla città di sopravvivere, seppur faticosamente, tra infinite difficoltà.

Dal crollo di quel ponte, da quel drammatico, tragico crollo, è nata la discussione sulla concessione, revoca o revisione; non è questa certamente la sede per affrontare questo tipo di dibattito, credo avremo modo sicuramente di farlo. Qui, però, vogliamo dire che la città di Genova non può pagare anche il prezzo di vedere ancora una volta precluso il suo diritto alla mobilità e alla connessione con il Nord-Ovest e con l'Europa, cioè quei mercati di riferimento per le industrie e per il suo scalo, ma di riferimento anche per tutto il tessuto produttivo del nostro Paese.

Il Governo deciderà come regolare al meglio il rapporto con il concessionario alla luce del crollo e delle cose che sono successe successivamente, delle più recenti evidenze giudiziarie, ma ciò che deve essere detto con chiarezza è che la Gronda va realizzata.

E qui si inserisce la mozione di maggioranza, che è stata depositata, e ringrazio tutti i gruppi di maggioranza che hanno concorso alla scrittura di questo testo, perché rappresenta un cambio di passo rispetto al precedente Governo. Si può certamente migliorare l'elenco delle opere collegate alla realizzazione della Gronda, ma non può cambiare il progetto, perché questo significherebbe ripartire con le autorizzazioni. Lo ripeto: cambiare il progetto significherebbe bloccare la realizzazione dell'opera e ricominciare da capo. È per questo che riteniamo che Genova, già ferita, non possa permettersi anche di subire questo colpo ulteriormente pesante e negativo per tutta la città.

Con questa mozione chiediamo di andare avanti, di aprire subito i cantieri che il Governo precedente ha tenuto fermi per un anno e mezzo, di dare a Genova e alla Liguria un'opera strategica per lo sviluppo della sua economia, per la mobilità dei cittadini, per il suo porto, ma chiediamo anche di tenere presente che la realizzazione di quest'opera assumerebbe un valore strategico per tutto il Paese.

Anche per questo motivo, il gruppo di Italia Viva ha scelto di svolgere questo intervento in discussione sulle linee generali con un deputato non eletto a Genova e tanto meno in Liguria, proprio per sottrarre questa discussione alle sole polemiche locali e perché siamo convinti che ogni infrastruttura del nostro Paese, e questa a maggior ragione, vada inquadrata in un ragionamento più ampio del singolo territorio in cui insiste.

La Gronda di Genova è una priorità, quindi, non solo per la Liguria e per la città tutta, ma per l'Italia intera. Per questo con la mozione che presentiamo, che abbiamo sottoscritto ben volentieri con gli altri gruppi di maggioranza, ci auguriamo si possa contribuire ad avviare al più presto la sua realizzazione e, soprattutto, in qualche modo ci felicitiamo del fatto che rispetto all'anno e mezzo di nulla a cui abbiamo assistito su questo e su tanti altri versanti che riguardano la realizzazione di opere infrastrutturali strategiche per il Paese finalmente si possa dare un cambio di passo.

[PRESIDENTE](#). È iscritto a parlare l'onorevole Federico. Ne ha facoltà.

[ANTONIO FEDERICO](#) (M5S). Grazie, Presidente. Preliminarmente volevo ringraziare i colleghi della VIII Commissione, i colleghi di maggioranza con i quali abbiamo lavorato in questi giorni, non per raggiungere un bizantinismo, utilizzando un termine diverso da quello usato dal collega che mi ha preceduto, ma per trovare una soluzione che possa dare delle risposte concrete ai genovesi, che possa rispondere sia alle esigenze legate alla tutela ambientale del territorio sia alle esigenze legate a una nuova viabilità e a una nuova logistica che quella città merita anche e soprattutto perché già ha subito il grave sfregio del crollo del ponte Morandi l'anno scorso e abbiamo il dovere di intervenire da questo punto di vista.

Il progetto della Gronda di Genova si pone, quindi, l'obiettivo di alleggerire il tratto di A10 più interconnesso con la città, cioè quello dal casello di Genova Ovest, porto di Genova, sino all'abitato di Voltri, trasferendo il traffico passante su una nuova infrastruttura che si affiancherebbe all'esistente, costituendone di fatto un potenziamento fuori sede.

È almeno dagli anni Ottanta che si propongono progetti per il potenziamento del collegamento est-ovest del nodo di Genova, il primo dei quali avrebbe dovuto insistere proprio nella bassa Val Polcevera, ma che non fu realizzato per la ferma opposizione dei cittadini che adirono i tribunali amministrativi e riuscirono a vedersi approvato un ricorso.

Successivamente, si sono avvicendate una serie di proposte per l'individuazione dapprima della localizzazione a monte dell'ex ponte Morandi ed infine della tipologia di progetto vero e proprio. Questa fase sfociò in un dibattito pubblico, con il coinvolgimento della cittadinanza per l'individuazione della scelta migliore, meno impattante e più funzionale alle esigenze di traffico e di costo.

Naturalmente, venne considerata anche la cosiddetta "opzione zero", che prevedeva la realizzazione di alcuna opera nuova, nell'ipotesi che la strada a mare di Cornigliano potesse assorbire al meglio tutto il traffico cittadino, rendendo così inutile la Gronda.

A valle di questo dibattito pubblico, ASPI ha quindi presentato un nuovo progetto preliminare sulla scorta proprio delle indicazioni emerse. Il progetto definitivo della Gronda, denominato "adeguamento sistema A7-A10-A12 - Nodo stradale e autostradale di Genova", è stato quindi approvato dal Ministero delle Infrastrutture e trasporti con un provvedimento del 7 settembre del 2017. Come si può leggere dalla documentazione messa a disposizione dal MIT nell'analisi costi-benefici, la nuova infrastruttura progettata da SPEA, sempre del gruppo di Atlantia, comprende 61 chilometri di nuovi tracciati autostradali e si allaccia agli svincoli che delimitano l'area cittadina Genova Est-Genova Ovest-Bolzaneto, si connette con la direttrice della A26 a Voltri e si ricongiunge con la A10 in località Vesima.

Data la complessità dal punto di vista orografico del territorio attraversato, il nuovo sistema viario si sviluppa quasi interamente in sotterraneo e prevede 23 gallerie, per un totale di 50 chilometri, circa l'81 per cento dell'intero tracciato. Le opere all'aperto comprendono, invece, la realizzazione di 13 nuovi viadotti e l'ampliamento di 11 viadotti esistenti. Il costo complessivo di quest'opera nel progetto definitivo si aggirava intorno a 4 miliardi e 700 milioni di euro, di cui circa un miliardo solo per le opere propedeutiche, che è il primo lotto che è stato avviato.

Dall'analisi giuridica sempre proposta dal MIT si evince che ASPI ha già speso poco più di un miliardo di euro tra costi per fornitori, espropri, progettisti, capitalizzazione, copertura dei pre-fabbisogni e per assicurarsi certezza e stabilità del finanziamento. Non sono al momento valutabili eventuali pretese risarcitorie di terzi, che, a fronte di un eventuale recesso, anche per ragioni di pubblico interesse, potrebbero essere importanti. Il progetto definitivo ha inoltre ottenuto le autorizzazioni urbanistiche, ambientali e la pubblica utilità preordinate agli espropri. Sono in corso, appunto, gli espropri e le attività per la ricollocazione di unità produttive, mentre il primo bando di gara rivolto alla prequalifica delle imprese per l'affidamento dei lavori di un primo lotto è stato pubblicato il 10 marzo del 2018.

In relazione all'originario progetto della Gronda, sono state elaborate nel tempo, come visto, diverse analisi costi-benefici, che hanno portato ad ipotizzare delle alternative progettuali che considerano da ultimo la nuova viabilità che andrà a configurarsi a seguito della ricostruzione del cosiddetto ponte Morandi.

In tal senso, va visto anche l'impegno del Ministro De Micheli, che intende costituire un gruppo di lavoro con gli enti locali al fine di verificare eventuali miglioramenti del progetto e delle infrastrutture collegate, così da addivenire in tempi ragionevoli alla realizzazione delle opere utili che siano, al contempo, compatibili con le aspettative del territorio.

Questo tipo di approccio è sicuramente quello più intelligente e coerente con quell'evidente esigenza di coinvolgimento dal basso dei cittadini già avviato ai tempi del pubblico dibattito, che trova oggi naturale prosecuzione in questo gruppo di lavoro che deve vedere protagonisti proprio le amministrazioni locali.

Sono proprio i comuni, infatti, ad essere la rappresentanza istituzionale più vicina ai cittadini e che hanno tutto il diritto di poter partecipare nelle più opportune e adeguate forme a scelte strategiche che cambieranno per sempre la mobilità della città di Genova e anche l'assetto territoriale. La sfida sarà ora quella di trovare l'equilibrio tra la sostenibilità economico-ambientale e i benefici che il sistema dei trasporti e della logistica potranno avere, visto che è anche l'interesse strategico dell'area portuale. Sono sicuro che il percorso avviato dal Ministero sia il migliore possibile per garantire tutto questo e per rendere partecipi i cittadini di ogni scelta.

[PRESIDENTE](#). È iscritto a parlare l'onorevole Stumpo. Ne ha facoltà.

[NICOLA STUMPO](#) (LEU). Grazie, Presidente. Sarò breve, anche perché questa storia su quanto riguarda l'infrastruttura della cosiddetta Gronda è così lunga che, a un certo punto, bisogna anche trovarne la fine, e quindi fare troppe discussioni non porta bene.

Se dovessimo fare l'elenco del numero dei sindaci, dei presidenti di regione, di provincia, di Ministri, di Presidenti del Consiglio che se ne sono occupati, potremmo scrivere un libro, piuttosto che qualche pagina.

Ora, penso che si sia arrivati al dunque, ma anche quando si arriva al dunque bisogna essere onesti, concreti, non dire cose per altre; lo dico per l'intervento che prima mi ha preceduto, del collega Trancassini, anche perché leggo gli impegni con cui la mozione del suddetto onorevole impegna il Governo e sono decisamente meno gravosi di quelli che fa la maggioranza.

Non trovo le ragioni, quindi, di dover continuare una discussione, se non: il fatto che in alcune di queste mozioni mancano alcune questioni che noi abbiamo voluto mettere, lo abbiamo fatto come maggioranza, tutti insieme; il fatto che ci sia una eco-compatibilità con quello che bisogna fare, non che bisognerebbe fare, come è stato fatto fin qui; e il fatto che si intende costruire questo gruppo di lavoro per migliorare le infrastrutture collegate, perché lo sanno tutti, è un'infrastruttura che si fa e che va collegata, da una parte all'altra, ad un'altra infrastruttura, e quindi tutto ciò che bisogna costruire prima dell'infrastruttura serve a far sì che non si arrivi in un nodo, strozzandolo, creando un imbuto, oppure arrivando in un posto avendo delle difficoltà.

Questi io credo che siano i temi ai quali bisogna guardare e che bisogna affrontare, naturalmente, in un territorio che avrebbe volentieri fatto a meno, in quest'anno e mezzo, della viabilità interrotta in seguito al ponte Morandi; e ormai, a lavori avviati, abbiamo visto tutti - chi non è potuto andare e chi non è genovese l'ha potuto vedere in televisione - il fatto che finalmente si inizia a vedere qualche pezzo di quella che sarà la prossima infrastruttura.

E soprattutto eviterei, da parte di chi, nello scorso pezzo di legislatura, spesso usava il non voto per sostenere il Governo, anche quando avevamo discusso e c'era qualcuno che diceva che si sarebbe fatto tutto in pochi mesi e qualcun altro gli ricordava che i tempi servono per non fare le cose fatte male. Si sta lavorando - e non c'entra qui il colore politico perché lo fa il Paese, da questo punto di vista, lo fanno le Amministrazioni, lo fanno tutti - per riprendere e dare a Genova il suo ponte, migliorando quella che era la situazione. E chi è di Genova, chi mi ha preceduto prima, il collega di Forza Italia, lo sa che la via del mare, quella di sotto, aiuterà, a prescindere dalla Gronda, un pezzo di lavoro e di smaltimento del traffico che prima non c'era.

Per questo io credo - e mi avvio a concludere davvero - che le infrastrutture servano non per i punti in cui si realizzano, ma per un'idea complessiva di modello di sviluppo.

Ed allora, sulla Gronda, come su altre infrastrutture, io credo che occorra ragionare per quella che è l'idea che si vuole avere del nostro Paese, un'idea che, però, deve essere fatta in un modo positivo ed ecocompatibile, come abbiamo detto, quindi che tenga conto degli aspetti dei territori, che tenga conto degli aspetti generali degli interessi e che non sia una infrastruttura fatta solo per costruire un nuovo ponte, ma serva per migliorare la qualità della vita di quei cittadini, delle persone che passeranno, delle merci che ci passeranno, della possibilità di creare nuova occupazione e sviluppo in un Paese che ne ha terribilmente bisogno (*Applausi dei deputati del gruppo Liberi e Uguali*).

[PRESIDENTE](#). È iscritta a parlare l'onorevole Grippa. Ne ha facoltà.

[CARMELA GRIPPA](#) (M5S). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, una premessa che sento doveroso fare, prima di entrare nel merito del progetto della Gronda di Genova, è che il MoVimento 5 Stelle, da quando è al Governo del Paese, ha posto tra le priorità la sicurezza degli utenti della strada come obiettivo prioritario nella progettazione e realizzazione di qualsiasi opera. Lo ha fatto senza guardare in faccia nessuno, né avere timore che questo avrebbe potuto scatenare l'ira di qualche portatore di interesse.

Ricordo a tutti che, dopo l'immane tragedia del ponte Morandi, abbiamo avviato una revisione radicale delle concessioni autostradali e che con il "decreto Genova" abbiamo già imposto una serie di prescrizioni ai concessionari: tutti strumenti che rimettono al centro la qualità del servizio e la sicurezza delle persone, signor Presidente, cosa che negli anni passati veniva messa in secondo piano a causa della logica dei dividendi da garantire a ogni costo, a discapito della manutenzione e, dunque, della prevenzione.

Allora, in un Paese come il nostro, in cui servono una miriade di opere che mettano in sicurezza le infrastrutture nazionali, si deve pensare, in virtù di quest'ottica, anche alla realizzazione del progetto della Gronda di Genova, che, come è noto, è stato sottoposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti del precedente Esecutivo, Danilo Toninelli, a una rigorosa analisi costi-benefici. Ne è emersa una valutazione che impone di lavorare affinché la Gronda possa effettivamente incidere sulla decongestione del traffico veicolare sul territorio, affinché possa avere i massimi standard di sicurezza per i fruitori, un minore impatto ambientale e una qualità costruttiva che ne garantisca la durata nel tempo.

Lo stesso Ministro De Micheli, rispondendo di recente, proprio in quest'Aula, ad un'interrogazione sulla Gronda, ha spiegato che sono stati richiesti ed effettuati approfondimenti specifici, per cui l'analisi costi-benefici non ha riguardato solo il progetto originario, ma anche le soluzioni alternative, finalizzate al potenziamento del nodo stradale di Genova. Le risultanze documentali della predetta attività sono state pubblicate sul sito del Ministero nel mese di agosto e sono liberamente consultabili. Il Ministro ha anche ribadito di aver incontrato di recente sia il sindaco di Genova che il presidente della regione Liguria, per costituire un gruppo di lavoro.

Le valutazioni condotte suggeriscono, inoltre, di cogliere l'opportunità di perseguire opzioni infrastrutturali più efficienti in termini trasportistici, ambientali e finanziari, che, come auspicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, possano, a partire dallo studio effettuato, essere approfondite e individuate attraverso un confronto con i livelli istituzionali territoriali.

Un progetto come quello della Gronda acquisterebbe senso se davvero facesse registrare 3,5 milioni di ore risparmiate l'anno per gli utenti del sistema di viabilità autostradale e locale dell'area genovese, con la separazione del traffico cittadino da quello pesante e di attraversamento. Il tutto consentirebbe di alleggerire il traffico sulla A10, unico asse stradale ligure. Un punto di forza di questa infrastruttura sarà il riempimento del canale di calma con parte delle terre provenienti dagli scavi; il che può rappresentare un punto di forza del progetto, perché consente di ampliare la striscia di sicurezza della pista aeroportuale, ottenendo i requisiti tecnici in conformità col parametro di sicurezza ENAC. Insieme a ciò, verrà realizzato un parco fotovoltaico della potenza di picco installata di circa 20 megawatt, che, una volta in funzione, sarà in grado di soddisfare l'intero fabbisogno energetico della Gronda, per illuminazione e gli impianti di ventilazione delle gallerie, la segnaletica, gli impianti di sicurezza, e metterà a disposizione della collettività l'energia in eccesso per il 60 per cento del totale di quella prodotta.

Il tratto liberato, per tutte le percorrenze comprese tra gli svincoli di Genova Voltri/Prà, Genova Pegli e Genova Aeroporto, farà da collegamento per gli spostamenti urbani, con effetti positivi sul traffico locale genovese, comportando minor traffico, minor inquinamento e tempi di percorrenza ridotti.

Insomma, signor Presidente, per il MoVimento 5 Stelle non esistono opere buone o cattive, né "no" pregiudiziali. Diciamo "sì" alle opere davvero utili per i cittadini, quelle che non nascono per il lucro di qualcuno, ma per risolvere il problema di tanti. Se si è in grado di garantire tutte le predette condizioni, la Gronda è un'opera da fare, in quanto utile ai genovesi e agli italiani, e il nostro impegno sarà quello di assicurare che ciò avvenga (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

[PRESIDENTE](#). È iscritto a parlare l'onorevole Zolezzi. Ne ha facoltà.

[ALBERTO ZOLEZZI](#) (M5S). Grazie, Presidente. "È la Liguria terra leggiadra". "O chiese di Liguria, come navi disposte a esser varate!" Così scriveva Cardarelli nel lontano 1936. Il territorio ligure non è cambiato da allora: un territorio scosceso, magnifico ma difficile. Ci sono

comuni marini che si affacciano sul mare con, nei loro confini, colli che superano i 1.000 metri. È difficile tracciare nuove vie ed è ancora più difficile accettare, guardando il contesto Gronda in un contesto regionale, imbuto storici e sinceramente inaccettabili: penso a un binario unico che collega la Liguria alla Francia; penso a un binario unico che collega La Spezia a Parma e alla Pianura padana; penso alla direzione internazionale di merci e persone verso la Francia e la Germania che viene assolutamente rallentata da questi imbuto, il famoso collegamento tra Tirreno e Brennero, che è mancato proprio per questi imbuto. Sarebbero sbocchi importanti per i porti sia di La Spezia sia di Genova. Poi penso al Levante ligure: a differenza del Ponente, non ha nessuno *shunt*, nessuna derivazione autostradale; mentre invece nel Ponente l'autostrada Serravalle-Genova A7, si collega a monte degli Appennini con l'autostrada Voltri-Gravellona Toce.

Tra l'altro c'è anche una questione di fondi perché un'eventuale Gronda est avrebbe in qualche modo già un bilancio capiente per essere realizzata, mentre invece ci sono notevoli problemi economici per la Gronda di cui stiamo parlando, quella a ovest. Da un punto di vista geologico il progetto base insiste in un'area record mondiale per presenza di amianto: ce ne è persino più che in Val di Susa e non sarà facile gestire eventuali macerie e scorie.

Con il Governo Conte I il Ministro Danilo Toninelli aveva avviato un metodo importante che sono le analisi costi-benefici che ci hanno consentito di capire qualcosa in più su opere sicuramente importanti per il nostro Paese e hanno cercato di tradurle in economia e in sostenibilità ambientale ed è stata fatta un'analisi importante proprio su tale opera. Ci sono poi studi: c'è uno studio importante sulla mobilità a Genova nel 2030, realizzato dall'ingegnere Alfredo Perazzo, uno dei saggi istituzionali dell'assessore Stefano Balleari che, tra l'altro, aveva anche collaborato alla redazione del Piano urbano della mobilità sostenibile. Invito a leggere questi studi che credo diano spunti importanti e sono basati su matrici con dati comunali e della società Autostrade sul traffico urbano e quello interurbano con varie simulazioni.

Riguardo alla tragedia del ponte Morandi non posso far finta di non sapere quello che è accaduto. Io sono stato eletto a Mantova ma sono nato in Liguria: il 14 agosto 2018 ero con la famiglia sull'autostrada A12 in direzione del ponte Morandi. Per una mezz'ora potevo esserci anch'io. È un tratto che viene percorso comunemente; era un tratto molto importante; chiaramente quel territorio con la caduta del ponte, oltre alla tragedia delle 43 vittime, ha avuto un limite infrastrutturale molto importante che va sicuramente affrontato.

C'è poi il limite economico: è importante dire che, nonostante la tragedia, nonostante il blocco delle infrastrutture, i volumi portuali si sono ripristinati e sono addirittura aumentati. Il volume di TEU, che sono stati già citati, rispetto al pre-tragedia: per cui questi Governi che stanno facendo davvero tanto per Genova. Guardare al futuro vuol dire progettare e realizzare oggi e non nel 2030 qualcosa che sarà utile molto prima del 2030, quando è probabile che i combustibili fossili saranno ancora meno sostenibili.

Pertanto valutare con grande attenzione il progetto Gronda ovest è importante ed è importante quanto è scritto nella mozione cioè è importante indirizzarsi alla sostenibilità economica e ambientale consultando i territori. Le marce per il clima ce lo insegnano auspicando che tutto il piano infrastrutturale nazionale sia sottoposto ad una sorta di valutazione ambientale strategica e sia orientato alla riduzione delle emissioni e a ridurre l'impatto climatico e ad aumentare la velocità del trasporto per le merci e per i pendolari (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

[PRESIDENTE](#). Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle mozioni. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

[ROBERTO TRAVERSI](#), *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, mi riservo di intervenire nel prosieguo.

[PRESIDENTE](#). Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

### **Mozioni**

La Camera,

premessi che:

il progetto «Nodo stradale e autostradale di Genova – Adeguamento del sistema A7-A10-A12», comunemente noto come «Gronda di Genova», ha lo scopo di superare le problematiche connesse alla congestione del traffico autostradale ed urbano di Genova e allo smaltimento in sicurezza dei volumi di traffico, soprattutto pesante, cui sono sottoposte le infrastrutture stradali e autostradali genovesi, e a consentire l'abbattimento degli attuali impatti su vaste aree residenziali, con riferimento alle componenti ambientali rumore e atmosfera;

con l'approvazione del progetto da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, intervenuta il 7 settembre 2017, si è conclusa formalmente la fase di approvazione del progetto definitivo della Gronda di Genova, convalidata nell'aprile del 2018 con l'approvazione degli aspetti finanziari che trasferiscono sul concessionario Autostrade per l'Italia S.p.A. (Aspi) le responsabilità economiche dell'intervento;

tuttavia, ai fini dell'avvio dei lavori, l'*iter* autorizzativo risulta sospeso presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'opera è ancora in attesa del «via libera» sul progetto esecutivo, già presentato dall'Aspi tra agosto e dicembre 2018, secondo quanto annunciato dai *media*; la società informa altresì che, per limitare gli effetti del ritardo dell'approvazione dei progetti esecutivi dei singoli lotti, ha già realizzato il 92 per cento degli espropri sul territorio e ha bandito gare di prequalifica per un importo complessivo di 490 milioni di euro;

il 21 agosto 2019, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha pubblicato sul proprio sito per la libera consultazione ulteriori analisi costi benefici e l'analisi giuridica relativamente alla Gronda di Ponente e interconnessione A7-A10-A12, come da richiesta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti *pro-tempore*. L'analisi costi-benefici conferma la netta prevalenza dei benefici sui costi dell'opera e riguarda non solo il progetto originario, ma anche alcune soluzioni alternative finalizzate al potenziamento del nodo stradale di Genova, che valutano la possibilità di perseguire opzioni infrastrutturali diverse in termini trasportistici, ambientali e finanziari, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha giudicato maggiormente efficienti e che, tuttavia, occorre ancora siano oggetto di un confronto con i livelli istituzionali territoriali e, secondo le stesse conclusioni dei valutatori, rivalutare, con simulazioni maggiormente approfondite effettuate con strumenti di maggior dettaglio, per verificare puntualmente il corretto dimensionamento delle diverse parti che le compongono;

tale messa in discussione del progetto avrebbe il palese risultato di ritardare ulteriormente per almeno 5 anni la realizzazione dell'opera, fortemente voluta dalla comunità genovese, dalle istituzioni locali e dall'intero mondo produttivo, oltre a provocare ingenti danni economici e ulteriori costi a carico dei pedaggi e quindi dei cittadini, per i risarcimenti delle spese già effettuate dalla concessionaria;

l'opera autostradale già approvata presenta un tracciato di circa 65 chilometri, con il 90 per cento in galleria, che devia tutto il traffico pesante e di transito al di fuori del centro urbano; il progetto della Gronda di Genova, la cui compatibilità ambientale è stata deliberata con decreto ministeriale, emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto tra il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro dei beni e delle attività culturali, n. 28 del 23 gennaio 2014, è un progetto complesso che ha un costo complessivo di 4,7 miliardi di euro per 120 mesi di realizzazione e che prevede il potenziamento fuori sede della A10 tra Genova Ovest e Vesima, la realizzazione della carreggiata nord della A7 tra Genova Ovest e Bolzaneto e della carreggiata Est della A12, con

nuovi rami di svincoli, rampe e raccordi, nonché la realizzazione dell'opera a mare, nel canale di calma del porto di Genova, con l'ampliamento dell'attuale fascia laterale a servizio dell'aeroporto, ai fini della messa in sicurezza dell'aeroporto medesimo;

il progetto presentato ai fini della valutazione d'impatto ambientale (Via) ha compreso anche l'Autorizzazione del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, per 12.051.164 mc, e la valutazione di incidenza per i SIC IT1331402 – Beigua – Monte Dente – Gargassa – Pavaglione, IT1331501 – Praglia – Pracaban – Monte Leco – Punta Martin, IT1331615 – Monte Gazzo, e ZPS IT1331578 – Beigua – Turchino;

il processo progettuale dell'opera è partito negli anni '80 ed è stato concretizzato negli anni 2000 con atti di intesa;

l'opera è stata preceduta da un dibattito pubblico, organizzato da Aspi, tra il 1° febbraio ed il 30 aprile 2009, espressamente richiesto con nota congiunta dei tre enti territoriali, regione, provincia e comune, e formalmente attivato con delibera di giunta comunale del 13 novembre 2008, al fine di coinvolgere la cittadinanza nella scelta del tracciato prima della predisposizione della progettazione definitiva;

sono state presentate e valutate 5 ipotesi progettuali; il dibattito pubblico è stato gestito da una commissione di quattro esperti nominati d'intesa tra comune e proponente e organizzato attraverso 6 incontri a carattere generale, 7 incontri tematici e altri incontri collaterali; tale dibattito ha compreso la scelta delle alternative e l'alternativa di non intervento e la comparazione su 27 indicatori, articolati nelle categorie: «Traffico», per un totale di 7 indicatori, «Socio-economica-ambientale», per un totale di 13 indicatori, «Cantierizzazione», per complessivi 7 indicatori;

dall'analisi dei risultati degli indicatori della categoria socio-economico ambientale è emersa la ferma necessità del raddoppio fuori sede della A10, al di fuori del centro abitato, e una prevalenza delle soluzioni più distanti dalla città storica più antropizzata, risultando preferibile la soluzione con lo spostamento verso est del tracciato della nuova carreggiata dell'A7 diretta verso Milano e con un tracciato quasi interamente in sotterraneo;

hanno avuto luogo 61 interviste per la divulgazione del materiale, sono stati prodotti 45 quaderni degli attori, sono avvenuti incontri con 29 esperti e scritti 400 articoli sui quotidiani per i 3 mesi di durata del dibattito pubblico, con una media di circa 4,6 articoli al giorno; sono stati effettuati una serie di sopralluoghi nelle aree di interesse del tracciato;

l'8 febbraio 2010 è stato firmato il «Protocollo d'intesa per la realizzazione del nodo stradale ed autostradale di Genova» tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, regione Liguria, provincia di Genova, comune di Genova, Autorità portuale di Genova, Anas Spa ed Autostrade per l'Italia;

la documentazione di progetto presentata ai fini della Via ha contenuto ulteriori approfondimenti ambientali in merito alle alternative di progetto, valutando soprattutto la vulnerabilità della falda e le caratteristiche chimico-fisiche dei litotipi affioranti, le caratteristiche di permeabilità del substrato e la profondità della falda, le interferenze con i pozzi e le sorgenti censite all'interno dell'area vasta d'intervento, considerando il numero di sorgenti e pozzi ricadenti in una fascia di 1 chilometro a cavallo di ogni singolo asse, nonché i regimi normativi definiti nella carta «Assetto Vegetazionale» del Piano territoriale di coordinamento paesistico della regione Liguria;

tutte le analisi effettuate da parte della Commissione Via e Vas, come documentate nel parere della Commissione Via e Vas n. 1282 del 28 giugno 2013, positivo con prescrizioni, pubblicato nel sito del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, non hanno rilevato variazioni emergenti rispetto alle scelte delle alternative proposte in sede di dibattito pubblico;

inoltre, in tale parere risultano contro-dedotte tutte le osservazioni del pubblico, dei comitati e delle associazioni ambientaliste, che hanno costituito oggetto di integrazioni, approfondimenti, implementazioni sostanziali dello studio di impatto ambientale, compensazioni ambientali e soluzioni progettuali specifiche che hanno richiesto la pubblicazione per ben due volte del progetto a disposizione delle osservazioni del pubblico;

tra le mitigazioni previste si rilevano interventi di inserimento paesaggistico, in particolare nelle aree di imbocco delle gallerie, reintegro dei punti d'acqua potenzialmente drenati con allacciamento delle utenze impattate all'acquedotto pubblico, reintegro delle sorgenti di pregio naturalistico, interventi di mitigazione acustica;

sono inoltre previsti interventi di compensazione ambientale che comprendono un parco fotovoltaico, interventi di forestazione o riforestazione, la rinaturalizzazione di una cava, il recupero delle acque potenzialmente drenate lungo le gallerie;

tutte le osservazioni del pubblico e le controdeduzioni e modifiche progettuali proposte da Aspi sono state esaminate dalla Commissione Via e Vas e hanno trovato risposte nelle valutazioni espresse nel parere n. 1282/2013 e nelle prescrizioni dello stesso parere con verifiche da ottemperare ai fini della prosecuzione dei lavori. Il parere della Commissione Via e Vas ha tenuto conto inoltre dei pareri della regione Liguria e delle prescrizioni della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale regionale, da ottemperare a livello del progetto esecutivo ai fini della prosecuzione dei lavori;

è stato inoltre istituito un comitato di controllo, partecipato da Arpa Liguria, dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dalla regione Liguria; sono in corso le verifiche di ottemperanza delle prescrizioni relative al decreto ministeriale n. 28 del 23 gennaio 2014 e della determinazione direttoriale DVA-2013-0014268 del 19 giugno 2013, relativa al piano di utilizzo delle Terre;

pertanto, la soluzione proposta è stata profondamente analizzata e il progetto è stato condiviso dall'intera società civile, cittadini, associazioni di categoria e istituzioni; eventuali ulteriori analisi per individuare modifiche progettuali si presentano inutili e negative, poiché avrebbero l'unico risultato di bloccare *sine die* i lavori e rimettere in discussione un'opera che migliora la situazione del traffico della città ed è considerata strategica per lo sviluppo del turismo e della portualità del nord-ovest e, quindi, vitale per Genova e per l'intero Paese;

gli imprenditori genovesi, i sindacati e i professionisti hanno firmato nel mese di gennaio 2019 un manifesto a favore dell'opera e ora annunciano sui *media* manifestazioni in piazza per chiedere al Governo l'immediato avvio dei lavori di tutte le infrastrutture ferme e soprattutto della Gronda, ritenuta fondamentale per il futuro della Liguria per la possibilità di attrarre investimenti e creare occasioni di lavoro vere soprattutto per le nuove generazioni;

il progetto presenta una soluzione concreta per superare il congestionamento da traffico del centro urbano di Genova, già martoriato dagli attraversamenti stradali e autostradali, spostando all'esterno tutto il traffico di attraversamento; contiene alte tecnologie di realizzazione per evitare il contatto degli operatori con le terre amiantifere che caratterizzano il suolo e sottosuolo ligure al nord della Valle di Polcevera, ed è funzionale all'adeguamento regolamentare della fascia laterale dell'Aeroporto di Genova, oggi oggetto di deroga permanente, senza modificare la potenzialità e capacità dell'aeroporto già autorizzato nel suo esercizio;

nell'ambito delle valutazioni conclusive dell'istruttoria di valutazione ambientale si afferma che lo scopo dell'opera è quello di potenziare l'attuale sistema infrastrutturale, al fine di migliorare i livelli di servizio in funzione degli scenari di traffico, nonché di migliorare con adeguati *standard* geometrici le condizioni di sicurezza ottenibili con il tracciato fuori sede proposto; ciò consente lo spostamento fuori dall'abitato di Genova del traffico autostradale di attraversamento; sono stati valutati particolarmente positivi i benefici ambientali sulle

componenti atmosfera e rumore che la nuova opera così come proposta consente di ottenere, vista l'indubbia funzionalità della nuova infrastruttura, e ritenendo pertanto importante che tutti i soggetti coinvolti si adoperino per la realizzazione celere dell'opera;

ultimamente, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha pronunciato espressioni a favore dello sblocco della realizzazione della Gronda di Genova,

impegna il Governo

1) ad assumere iniziative per procedere, nel più breve tempo possibile, allo sblocco dell'iter di approvazione del progetto esecutivo e all'inizio dei lavori dell'infrastruttura «Nodo stradale e autostradale di Genova – Adeguamento del sistema A7-A10-A12», comunemente noto come «Gronda di Genova». (1-00241) «[Molinari](#), [Rixi](#), [Andreuzza](#), [Badole](#), [Basini](#), [Bazzaro](#), [Bellachioma](#), [Belotti](#), [Benvenuto](#), [Bianchi](#), [Billi](#), [Binelli](#), [Bisa](#), [Bitonci](#), [Boldi](#), [Boniardi](#), [Bordonali](#), [Claudio Borghi](#), [Bubisutti](#), [Caffaratto](#), [Cantalamessa](#), [Caparvi](#), [Capitano](#), [Castiello](#), [Vanessa Cattoi](#), [Cavandoli](#), [Cecchetti](#), [Centemero](#), [Cestari](#), [Coin](#), [Colla](#), [Colmellere](#), [Comaroli](#), [Comencini](#), [Covolo](#), [Andrea Crippa](#), [Dara](#), [De Angelis](#), [De Martini](#), [D'Eramo](#), [Di Muro](#), [Di San Martino Lorenzato Di Ivrea](#), [Donina](#), [Durigon](#), [Fantuz](#), [Ferrari](#), [Fogliani](#), [Lorenzo Fontana](#), [Formentini](#), [Foscolo](#), [Frassini](#), [Furguele](#), [Galli](#), [Garavaglia](#), [Gastaldi](#), [Gava](#), [Gerardi](#), [Giaccone](#), [Giacometti](#), [Giglio Vigna](#), [Giorgetti](#), [Gobbato](#), [Golinelli](#), [Grimoldi](#), [Guidesi](#), [Gusmeroli](#), [Iezzi](#), [Invernizzi](#), [Latini](#), [Lazzarini](#), [Legnaioli](#), [Liuni](#), [Locatelli](#), [Lolini](#), [Eva Lorenzoni](#), [Loss](#), [Lucchini](#), [Maccanti](#), [Maggioni](#), [Manzato](#), [Marchetti](#), [Maturi](#), [Molteni](#), [Morelli](#), [Morrone](#), [Moschioni](#), [Murelli](#), [Alessandro Pagano](#), [Panizzut](#), [Paolini](#), [Parolo](#), [Patassini](#), [Patelli](#), [Paternoster](#), [Pettazzi](#), [Piastra](#), [Picchi](#), [Piccolo](#), [Potenti](#), [Pretto](#), [Racchella](#), [Raffaelli](#), [Ribolla](#), [Saltamartini](#), [Sasso](#), [Stefani](#), [Sutto](#), [Tarantino](#), [Tateo](#), [Tiramani](#), [Toccalini](#), [Tomasì](#), [Tombolato](#), [Tonelli](#), [Turri](#), [Valbusa](#), [Vallotto](#), [Vinci](#), [Viviani](#), [Raffaele Volpi](#), [Zicchieri](#), [Ziello](#), [Zoffili](#), [Zordan](#)».

La Camera,

premessò che:

l'approvazione del progetto definitivo riguardante l'opera infrastrutturale «Gronda di Genova» – aggiornato nel 2016 in ottemperanza alle relative prescrizioni – è stata sancita con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 7 settembre 2017, che ne ha dichiarato la pubblica utilità;

l'opera, per una spesa pari a 4,3 miliardi di euro, comprende 72 chilometri di tracciati autostradali nuovi e si allaccia agli svincoli che delimitano l'area urbana del capoluogo ligure connettendosi con la direttrice dell'A26 a Voltri e ricongiungendosi con l'A10 in località Vesima. L'opera si sviluppa principalmente in sotterraneo con 23 gallerie, per un totale di circa 54 chilometri (90 per cento del tracciato), mentre il sistema viario all'aperto comprende 13 nuovi viadotti e l'ampliamento di 11 viadotti esistenti;

il progetto della Gronda è volto in primo luogo ad alleggerire il tratto di A10 più interconnesso con la città di Genova, cioè quello dal casello di Genova Ovest (porto di Genova) sino all'abitato di Voltri, trasferendo il traffico passante sulla nuova infrastruttura;

nella seduta del 31 ottobre 2018 a Montecitorio, in occasione dell'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 109 del 2018 (cosiddetto «decreto Genova»), si impegnava il Governo *pro tempore* con l'ordine del giorno 9/01209-A/131, accolto senza alcuna riformulazione, a valutare l'opportunità di assumere iniziative volte a garantire la realizzazione dell'opera;

a partire dal manifesto «Perché sì alla Gronda», numerose realtà produttive di Genova e della Liguria sollecitano dall'inizio del 2019 il Governo per la realizzazione della Gronda autostradale di Ponente sostenendone l'imminente cantierizzazione;

il precedente Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Danilo Toninelli il 18 luglio 2019 dichiarava che l'*iter* autorizzativo per la Gronda di Genova «è sospeso perché è in corso di avanzamento il procedimento amministrativo che potrebbe portare alla revoca della concessione» di Aspi;

l'avvio della richiamata procedura di revoca della concessione ad Aspi ha prodotto quindi come effetto diretto e immediato anche il blocco della realizzazione della Gronda, opera assolutamente indispensabile per la viabilità della città di Genova e in generale dell'intero sistema viario ligure e della sua proiezione verso il nord del Paese e del continente;

ciononostante, a fronte dell'eventuale revoca, Aspi conserverebbe il diritto all'incasso dei pedaggi precedentemente imposti, comprensivi delle somme derivanti dall'incremento degli stessi appositamente previsti per la realizzazione dell'opera;

lo stesso amministratore delegato di Atlantia, Giovanni Castellucci, ha confermato che il progetto esecutivo è fermo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in attesa della approvazione che, nonostante l'effettuazione dei dovuti e previsti espropri, non vede ancora i lavori avviarsi;

sotto il profilo convenzionale, il decreto-legge n. 109 del 2018, convertito dalla legge n. 130 del 2018, ha previsto l'applicazione di un nuovo regime tariffario, conforme alle metodologie definite dall'Autorità di regolazione dei trasporti, per le società concessionarie nei cui confronti risulta in corso la procedura di aggiornamento del piano economico finanziario. Con la delibera n. 71/2019 l'Autorità ha definito i nuovi ambiti tariffari che dovranno trovare attuazione per la società Autostrade per l'Italia attraverso apposito aggiornamento del rapporto concessorio, fermi restando gli esiti della richiamata procedura di contestazione connessa al crollo della sezione del «ponte Morandi»;

come richiamato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella seduta della Commissione Trasporti il 23 luglio 2019, «la questione della Gronda di Genova è legata al piano economico finanziario della concessionaria Autostrade per l'Italia, relativamente al quale è in corso una procedura amministrativa di contestazione in conseguenza dei fatti di Genova», eppure nella medesima occasione sottolineava anche che il Governo avrebbe già avviato una «revisione del progetto che aveva già annunciato nelle proprie linee programmatiche e che è stata prescritta dal Governo nella sua interezza nella Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza», specificando come la procedura amministrativa richiamata e la revisione progettuale sarebbero giunte a compimento, condividendo in particolar modo le proposte di revisione con la regione Liguria e il comune di Genova,

impegna il Governo:

- 1) a confermare gli impegni per la realizzazione della Gronda, quale opera infrastrutturale strategica per Genova, la Liguria e il nordovest del Paese, provvedendo all'assunzione degli atti amministrativi conseguenti e necessari al tempestivo avvio dei lavori;
- 2) ad adottare iniziative per prevedere, nelle more dell'avvio dei lavori della Gronda, misure adeguate e di immediata applicabilità volte ad assicurare la viabilità della città di Genova, in modo tale da porre fine ai disagi e danni, diretti e indiretti, in termini di diritto alla mobilità nonché di produttività e competitività che stanno subendo famiglie, lavoratori e imprese di Genova, della Liguria e dell'intero nord-ovest del Paese;
- 3) ad avviare un chiaro e concreto piano di sviluppo infrastrutturale nel Paese superando l'*impasse* sulle opere pubbliche prodotto, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo,

dalle scelte del Governo Conte I, sbloccando i numerosi cantieri ancora fermi al fine di tutelare in primo luogo le imprese del settore, i lavoratori e le loro famiglie, nonché per rilanciare con convinzione e senza più rinvii gli investimenti pubblici. (1-00242) «[Mulè](#), [Gelmini](#), [Occhiuto](#), [Baldelli](#), [Bergamini](#), [Casino](#), [Cortelazzo](#), [Germanà](#), [Giacometto](#), [Labriola](#), [Mazzetti](#), [Pentangelo](#), [Rosso](#), [Ruffino](#), [Sozzani](#), [Zanella](#), [Bagnasco](#), [Cassinelli](#)».

La Camera,

premessi che:

la realizzazione della cosiddetta Gronda di Genova rientra nell'oggetto della concessione a suo tempo intercorrente tra la società *Autostrade per l'Italia* e Anas, quale intervento posto a carico del concessionario;

l'infrastruttura, come progettata da *Spea*, si snoda per 61 chilometri di nuovi tracciati autostradali e si allaccia agli svincoli che delimitano l'area cittadina (Genova Est, Genova Ovest, Bolzaneto), si connette con la direttrice dell'A26 a Voltri e si ricongiunge con l'A10 in località Vesima;

il progetto definitivo dell'infrastruttura, a suo tempo predisposto, prevedeva un importo dell'opera di 4.755.204.589,47 euro, di cui 3.636.530.864,14 euro per lavori a base d'appalto (comprensivi di 295.911.924,93 euro per oneri di sicurezza non soggetti a ribasso) e 1.118.673.725,33 euro per somme a disposizione; l'importo del primo lotto era pari a 964.772.891,71 euro, concernente «opere propedeutiche»;

il progetto definitivo di tale soluzione, denominato «Adeguamento sistema A7-A10-A12 del nodo stradale e autostradale di Genova», è stato approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 7 settembre 2017 con provvedimento n. 15802 del 7 settembre 2017 del dipartimento per le infrastrutture, sistemi informativi e statistici, direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali;

il 10 marzo 2018 è stato pubblicato il bando di gara rivolto alla prequalifica delle imprese per l'affidamento dei lavori del lotto 5 «Conterminazione opera a mare», per un importo di circa 137 milioni di euro lordi, con termine ultimo per l'invio delle richieste di partecipazione fissato al 21 maggio 2018;

il 6 aprile 2018 è stato sottoscritto tra il concedente e il concessionario un verbale contenente la formalizzazione del «piano finanziario di convalida», in cui sono definiti gli impegni del concessionario per l'esecuzione dell'opera;

il progetto definitivo ha ottenuto le autorizzazioni urbanistiche e ambientali e la pubblica utilità preordinata agli espropri; sono in corso gli espropri e le attività per la ricollocazione di unità produttive; tutte le aree di cantiere sono state acquisite in occupazione temporanea per oltre 270.000 metri quadrati e sono stati formalizzati oltre il 60 per cento degli accordi per la rimozione delle interferenze;

il 5 agosto 2019, nell'incontro tenutosi tra il Presidente del Consiglio dei ministri Giuseppe Conte, il Ministro *pro tempore* Toninelli, il presidente della regione Liguria Toti ed il sindaco di Genova Marco Bucci, è stato ipotizzato un tavolo di negoziazione da formalizzare a seguito della pubblicazione dell'analisi costi benefici, finalizzato a far partire prontamente i lavori e a gestire gli ultimi aspetti tecnici amministrativi;

il 21 agosto 2019 sono state pubblicate l'analisi costi benefici e l'analisi giuridica relativa alla Gronda di Ponente e all'interconnessione A7-A10-A12;

a seguito di tale pubblicazione il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha diramato una nota nella quale è stato precisato che tale analisi «ha riguardato non solo il progetto originario ma anche alcune soluzioni alternative finalizzate al potenziamento del nodo stradale di Genova», anche in funzione del fatto che «l'attuale progetto prevede un costo complessivo di 4,7 miliardi di euro per 120 mesi di realizzazione»;

alcuna soluzione progettuale alternativa è mai stata oggetto di un confronto pubblico e non è neppure mai stata prospettata alla civica amministrazione;

gli attuali tracciati di A10 e A27 comportano inquinamento acustico ed ambientale nell'ambito urbano di Genova e la Gronda, l'opera realizzata quasi totalmente in galleria o in ambiti non urbanizzati, porterebbe enormi benefici anche alla vivibilità delle aree del ponente genovese;

l'indotto economico e le ricadute occupazionali di cui beneficerebbe il comune di Genova per la realizzazione dell'opera sono chiare, come chiare sono le unanime posizioni assunte dalle associazioni di categoria, dalle associazioni datoriali e dalle organizzazioni sindacali che hanno chiesto che la detta infrastruttura non sia più messa in discussione e che, conseguentemente, sia realizzata in tempi brevi;

l'eventuale scioglimento del vincolo di realizzazione della Gronda comporterebbe un mutamento di una delle modalità di attuazione dell'oggetto della convenzione; i costi già sostenuti da parte di *Autostrade per l'Italia* per quest'opera e funzionali alla sua realizzazione, ammontano a circa 1.030 milioni di euro; ne consegue che il prezzo dello scioglimento ammonterebbe, al netto del mancato guadagno indennizzabile nella misura del 10 per cento dell'utile retraibile, a circa un miliardo di euro;

tutti i progetti esecutivi relativi ai lotti dell'opera (10) risultano essere stati inoltrati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'approvazione,

impegna il Governo

1) a precedere senza indugio all'assunzione degli atti di competenza e comunque di ogni utile iniziativa volta a consentire l'approvazione del progetto esecutivo e, conseguentemente, l'avvio dei lavori dell'infrastruttura come detto denominata «Nodo stradale e autostradale di Genova – Adeguamento del sistema A7-A10-A12». (1-00250) «[Lollobrigida](#), [Meloni](#), [Foti](#), [Acquaroli](#), [Baldini](#), [Bellucci](#), [Bignami](#), [Bucalo](#), [Butti](#), [Caiata](#), [Caretta](#), [Ciaburro](#), [Cirielli](#), [Luca De Carlo](#), [Deidda](#), [Delmastro Delle Vedove](#), [Donzelli](#), [Ferro](#), [Frassinetti](#), [Gemmato](#), [Lucaselli](#), [Mantovani](#), [Maschio](#), [Mollicone](#), [Montaruli](#), [Osnato](#), [Prisco](#), [Rampelli](#), [Rizzetto](#), [Rotelli](#), [Silvestroni](#), [Trancassini](#), [Varchi](#), [Zucconi](#)».

La Camera,

premesso che:

il progetto della Gronda di Genova ha lo scopo di separare il traffico cittadino da quello di attraversamento e dai flussi da/per il porto, così da alleggerire il tratto della A10 e trasferire la circolazione dei mezzi pesanti sulla nuova infrastruttura, andando a realizzare una sensibile riduzione del traffico, degli inquinamenti e dei tempi di percorrenza e aumentando, al contempo, gli *standard* di sicurezza stradale;

il progetto definitivo è stato sottoposto alla prescritta procedura di approvazione, acquisendo nel corso dell'*iter* tutte le autorizzazioni previste dalla normativa vigente, ivi compresa quella relativa alla compatibilità ambientale;

in relazione all'originario progetto della Gronda, sono state elaborate nel tempo diverse analisi costi benefici che hanno portato ad ipotizzare delle alternative progettuali che considerano, da ultimo, la nuova viabilità che andrà a configurarsi a seguito della ricostruzione del cosiddetto Ponte Morandi;

sul progetto della Gronda, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli ha dichiarato, in risposta all'interrogazione a risposta immediata in Assemblea n. 3-00974, che intende costituire un gruppo di lavoro con gli enti locali al fine di verificare miglioramenti delle infrastrutture collegate, così da addivenire in tempi ragionevoli alla realizzazione delle opere utili che siano al contempo compatibili con le aspettative del territorio,

impegna il Governo

1) ad avviare i lavori per la realizzazione dell'opera nota come Gronda di Genova secondo soluzioni condivise, mantenendo aperto un confronto con tutti gli interessati e le forze politiche, avendo come imperativi categorici la sicurezza delle infrastrutture, il miglioramento della viabilità complessiva e la funzionalità dell'opera rispetto alle esigenze di rilancio del sistema produttivo e portuale del territorio secondo modalità ecocompatibili. (1-00252) «[Ilaria Fontana](#), [Braga](#), [Fregolent](#), [Stumpo](#), [Rizzone](#), [Gariglio](#), [Federico](#), [Enrico Borghi](#), [Grippa](#), [Pezzopane](#), [Rospì](#), [Zolezzi](#)».