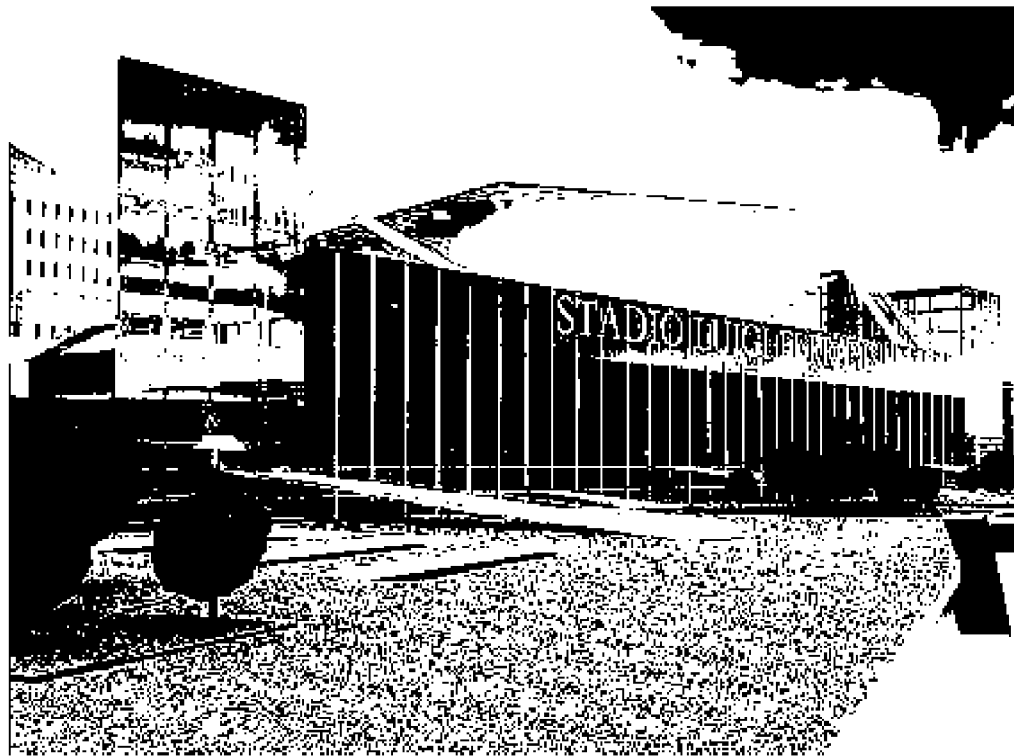


IL CASO DEL NUOVO STADIO

Marassi, braccio di ferro sul prezzo

In settimana vertice tra Tursi e le società. Gregotti: «Non serve il mio assenso al progetto»



Una vista della nuova facciata del Ferraris con le torri in vetro e metallo, dal parco urbano sopra il Bisagno

IL SONDAGGIO

Ferraris, ti piace il progetto?

Ieri alle 20 avevano votato
1.192 persone

si	no
68%	32%

HANNO già superato quota 1.000 i lettori che hanno espresso la loro opinione sullo studio di fattibilità presentato dalla Fondazione Genoa. Nel precedente sondaggio la domanda era: dove vorresti lo stadio di Genova? Stravince la soluzione di Marassi: il 43% votò l'attuale impianto con alcune migliorie, al quale va aggiunto un 8% che suggeriva un nuovo impianto ma nella stessa sede. L'ex Colisa si fermò al 19%, Terralba al 13%, l'aeroporto al 12% e Calata Sanità al 5%.

ilsecoloxix.it

IL SONDAGGIO
Vota sul nostro sito

IL BRACCIO di ferro ora è sul valore dello stadio. Perché una recente perizia lo aveva stimato in 30 milioni che - rendendosi conto di quanto sia fuori mercato - il sindaco Marta Vincenzi ha già abbassato a 25. Però, sono comunque troppi: le società sono disponibili ad acquistare l'impianto - come chiede la prima cittadina - ma certo non a quelle cifre. È un tiro alla fune: i club ritengono che il prezzo debba essere sensibilmente ridotto, anche perché se lo stesso Comune lo ritiene una fonte di perdita, non può poi avere grandi pretese. D'altra parte: l'immobile è nel bilancio di Tursi, quindi non è possibile una cessione a prezzi eccessivamente ridotti, pena una richiesta di spiegazioni da parte della Corte dei Conti.

Esiste una via d'uscita, che non farebbe contento nessuno ma permetterebbe almeno di sbloccare la situazione: la concessione gratuita. Vale a dire: le società pagano i lavori di riqualificazione - e si prendono in carico la gestione - e in cambio Tursi - che così otterrebbe gli eventuali Europei - darebbe lo stadio in concessione. Naturalmente non solo per i 20 anni del mutuo, ma per un periodo più lungo in modo da permettere alle società di be-

neficare dei redditi che lo stadio dovrebbe produrre.

Restano altri fronti da chiarire. Intanto, l'architetto Vittorio Gregotti - il papà del Ferraris - è contrario allo studio della Fondazione; si può intervenire anche senza il suo consenso? «Non sarei d'accordo - insiste Gregotti - ma non sono io ad avere l'autorità di dare o meno autorizzazioni». Poi, c'è da approfondire il discorso sulla sicurezza; c'è chi ha espresso riserve soprattutto sull'ingresso nel settore ospiti: «Conosco le problematiche perché nella mia esperienza alla Commissione europea, nel gabinetto dell'allora vice presidente Frattini, con Platini organizzammo una serie di iniziative destinate a implementare questi temi - ricorda Tonino Bettanini, consigliere del Ministero degli Esteri - L'elemento sicurezza dentro e fuori lo stadio è ormai l'ultimo dei problemi, perché anche grazie ad azioni di coordinamento delle polizie specializzate, la sicurezza comincia dalla città dalla quale provengono i tifosi. Anche nelle partite più a rischio c'è un monitoraggio dei tifosi delle squadre ospitate con agenti che conoscono le società e la struttura della tifoseria. Il contenimento è ormai localizzato in

aree lontane dallo stadio. Nel progetto del Ferraris, ad esempio le rampe di accesso sono migliorative sotto questo aspetto».

Quella della ristrutturazione del Ferraris è comunque ormai l'unica soluzione: il sindaco attende ancora una risposta dalle società, ma è scontato che in settimana riceverà un netto rifiuto all'ipotesi Colisa. Il Genoa si è opposto da subito, la Sampdoria è giunta alla medesima conclusione dopo una attenta analisi. Intanto perché, con la bonifica, i costi sarebbero lievitati a 260 milioni. Poi perché lo studio di fattibilità di Sviluppo Genova prevede un deflusso di novemila persone all'ora,



contro i venti minuti per tutta la capienza al Ferraris (alla Colisa, l'ultimo spettatore sarebbe di fatto andato via tre ore dopo la fine dell'evento). E soprattutto perché l'accesso nell'area dello stadio sarebbe avvenuto attraverso una galleria a solo due corsie: due ore prima della partita sarebbero state solo in direzione impianto, il contrario dopo le gare. Ma sarebbe bastata la gomma forata di un'auto (per tacere di eventuali manifestazioni) per bloccare completamente la viabilità. Punti che avrebbero portato a una bocciatura anche da parte dell'Uefa.

Giuliano Tonelli è nel Consiglio dell'Ordine degli Architetti, ed era presente alla presentazione del progetto Colisa: «Rispetto alle altre presentate -- credo che la soluzione della Fondazione sia la più ragionevole».

GIULIANO GNECCO

>> L'ADESIONE CON UN DUBBIO

IL MUNICIPIO APPOGGIA IL PROGETTO «MA SI PUÒ COSTRUIRE SUL FIUME?»

*** FINO a pochi giorni fa era scettico. Dopo aver visto il progetto della Fondazione, però, Mirko Massardo, presidente del Municipio Bassa Valbisagno, è rimasto stregato: «Per essere bello, è bello - sottolinea - Intanto quando uno nel propormi la ristrutturazione dello stadio regala un parco urbano alla città, figurarsi se non sono contento. In più il problema su corso De Stefanis, che per noi è abbastanza serio dal punto di vista dell'ordine pubblico per l'uscita delle squadre, si risolverebbe con l'ingresso concentrato sul lato del Bisagno, che sistema anche i problemi di viabilità. Come impatto sulla qualità del Municipio, lo trovo soddisfacente».

C'è un però: «Qualche perplessità mi resta in relazione al fatto che si costruisce comunque qualcosa sopra il Bisagno. Ribadisco: sarei straccontento se lo facessero, però servirebbe una deroga della Provincia, e qualcuno deve firmare e assumersi le responsabilità. Poi se arriva il via libera, io sarei

favorevole. Mi conforta il fatto che il progetto sia stato fatto dall'architetto Roberto Burlando, che conosco e stimo: so che si sarà studiato la questione, e sicuramente non avrà sprecato il suo tempo». Quindi, «tutto si riduce a una domanda - sintetizza Massardo - La Provincia darà la deroga? Non lo do per scontato al cento per cento. Dal mio punto di vista regala un parco alla città e risolve i problemi di viabilità, quindi, ci mancherebbe che non fossi favorevole».

C'è un problema: per i lavori interni bastano i cento giorni della sosta estiva fra un campionato e l'altro, per quelli esterni servono tre anni. «E in quegli stessi tre anni - ricorda il presidente - abbiamo il cantiere di corso Sardegna: mi viene l'ansia al solo pensiero di cosa possono portare due cantieri così aperti. In ogni caso spero davvero che si possa fare. Anche perché bisogna smetterla di prendere in giro la gente: se si può fare, ben venga».

G. GN.