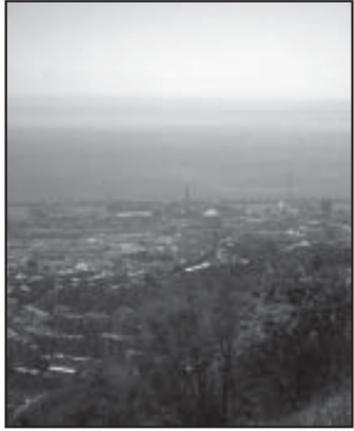


Ha prevalso il buonsenso

L'isola del petrolio non si farà



Il buon senso alla fine ha prevalso! L'isola del Petrolchimico o Portopetroli a Sampierdarena, non si farà. Nucci Novi, Presidente della Autorità Portuale genovese ne ha dato l'annuncio nel corso di una intervista televisiva a TGR Liguria. I sampierdarenesi possono tirare un sospiro di sollievo e questo giornale può vantarsi di avere combattuto una battaglia giusta e di civiltà. Concentrare su questa

delegazione altri pericoli per la salute oltre quelli già esistenti, sarebbe stato un insulto al buon senso e alla sopportazione dei cittadini.

Questa "partita" può dunque considerarsi chiusa, ma un'altra se ne affaccia dietro l'angolo che riguarda il porto, per quella parte che "tocca" Sampierdarena.

Si parla di un "affresco bis" di Renzo Piano che prevederebbe la creazione di un unico terminal, un unico fronte di banchine da Voltri alla Fiera del Mare.

Un unico porto commerciale in sostanza, con il completo riempimento di tutto il bacino sampierdarenese, eliminando gli attuali terminal che verrebbero cioè sostituiti da un solo terminal, una banchina unica con fronte mare.

Tecnicamente l'operazione viene definita "tombamento totale dell'intero bacino di Sampierdarena", definizione che ci pare per la verità un po' "sinistra", visto che la stessa è collegata alla trasformazione in terminal di Calata

Bettolo e allo spostamento dell'aeroporto Colombo dalla terraferma sul mare, spostato in avanti di 150 metri rispetto al progetto iniziale.

Non v'è dubbio che anche questa operazione "tocchi" Sampierdarena, poiché la sua realizzazione non può prescindere dalla preliminare soluzione degli arcinoti problemi di viabilità e di riordino di quella parte della delegazione che insiste sul mare.

In qualche misura qualcuno teme che scampato il pericolo Portopetroli si profili all'orizzonte un altro pericolo quale quello di una pazzesca colata di cemento sui moli con tutte le intuibili conseguenze e sempre senza alcun "ricavo" in termini di benefici per la Delegazione.

Siccome non vi è ancora chiarezza, stante il silenzio della Circo-scrizione sul progetto, l'attenzione è alta e le perplessità non sono poche, insomma se ne vorrebbe sapere di più.

Michele Caldarera

Accordo siglato da Riva, Enti Locali e Autorità Portuale

Qualcosa si muove: firmata l'intesa per Lungomare Canepa

Sembra ad un passo l'inizio dei lavori per trasformare lungomare Canepa in strada a otto corsie. È di pochi giorni fa, infatti, la firma di intesa fra enti locali, autorità portuale e Claudio Riva a nome del colosso Ilva.

L'industriale cede alla città circa diecimila metri quadrati necessari per l'avvio dei lavori per la nuova strada a mare del ponente. Il progetto, che richiede un investimento di 78 milioni di euro, prevede l'allargamento della strada a quattro corsie per senso di marcia, la costruzione di un bypass per il lungargine Polcevera su cui far defluire il traffico pesante che attualmente congestionava le vie Avio e Molteni e che diventerà la testa di ponte per la nuova arteria verso l'aeroporto (attualmente in fase di progettazione) sulle altre aree che l'Ilva dovrà cedere in futuro.

Anas può, quindi, far partire le gare d'appalto per i lavori che si svolgeranno in due tranches: la prima - costruzione del bypass - entro la fine del 2006; la seconda - raddoppio della carreggiata alle spalle del terminal di Sampierdarena e costruzione di un nuovo ponte a "U" sul Polcevera - entro fine 2009.

Il nuovo assetto della viabilità dovrebbe ripercuotersi positivamente anche sul quartiere di Cornigliano: il sindaco Giuseppe Pericu, oggi presidente della spa per le bonifiche delle aree ex Ilva, ha già avviato le procedure per la progettazione della nuova viabilità e del nuovo parco urbano.

Nei sogni degli amministratori, infatti, più verde, più aree per il tempo libero e una via Cornigliano con alberi e aiuole centrali. Il Comune ha addirittura simulato sulla carta queste che, per il momento, sono solo speranze senza grandi concretezze: così villa Bombrini non è più soffocata dai grandi gasometri ma si affaccia su un grande parco urbano; via Cornigliano diventa un boulevard con alberi e solo due corsie per il traffico di quartiere; la rimessa Amt scompare per far posto ad una piazza e a spazi comuni per il quartiere. Il sindaco Pericu è ottimista: "Entro l'estate avremo i primi risultati dei due concorsi e, se tutto andrà come sembra, nell'autunno saremo in grado di avviare i primi lavori".

In realtà i conti con Riva non sono ancora chiusi e le decisioni del colosso siderurgico sono la grande incognita che potrebbe far sfumare

tutte le bellissime simulazioni presentate da Tursi.

Per il momento l'industriale si è messo in tasca 800 mila euro, come acconto sulla maggior somma dovuta, due milioni e 150 mila euro, per la cessione del primo pezzo. Inoltre l'Ilva non restituirà più alla città 630 mila metri quadrati come previsto nell'accordo del 2004 ma solo 150 - 200 mila; addio, quindi, ipotesi di insediamenti di nuove industrie, addio spazi per il porto.

Al tempo stesso, però, scompare l'emergenza occupazionale con Riva che tiene tutti gli operai e si risparmia sulle bonifiche non più necessarie.

Il nuovo piano, infatti, prevede, in sintesi, il raddoppio del freddo, con nuovi laminatoi e una quarta linea elettrolitica per la banda stagnata, e la chiusura dell'altoforno.

Feroci le critiche dei comitati di quartiere: un passo indietro al 1999, così è stato definito il nuovo accordo voluto dal neo presidente della Regione Burlando; si contesta il laminatoio, molto inquinante e il fatto che il progetto cancella la bonifica dei terreni che inquinano le falde acquifere sostituendola con una sommaria pulizia.

Roberta Barbanera

Un intervento dell'ex Assessore Comunale Cosimo Surace

L'arazzo di Renzo Piano



È pleonastico dire che lo sviluppo di Genova, la "grande Genova" istituita nel periodo pre-bellico con una forzatura istituzionale unendo alla Genova antica gli antichi Comuni della fascia costiera, si è sempre scontrato con l'orografia del suo territorio. Genova avara di spazi, che per costruire il suo sviluppo economico, industriale e commerciale ha dovuto infliggere ferite molto profonde al suo naturale habitat. Era un tributo da pagare alla crescita demografica ed economica, consapevole del suo rilancio all'interno del cosiddetto triangolo industriale. Si progettava una città con un milione e più di abitanti (il piano urbanistico di Astengo).

La memoria del passato è molto utile per capire quanto più possibile il grande arazzo che l'architetto Renzo Piano ha offerto alla comunità genovese e che individua una nuova Genova: un rapporto fra la città ed il suo porto visto in fase di forte crescita e conseguentemente bisognoso di spazi. Corsi e ricordi storici: riempire per l'Italider; riempire per il porto... Non c'è comparazione tra un'industria fortemente inquinante per la vivibilità cittadina e l'industria porto; ma come per il porto di Voltri può preoccupare il grande impatto che una cementificazione del mare dalla Lanterna alla foce del Polcevera può avere per le delegazioni, o sarebbe meglio dire, per gli antichi Comuni di Sampierdarena, Cornigliano, Sestri? È giusto riprogettare Genova non tenendo conto della peculiarità storica del suo territorio e del suo policentrismo urbano?

A leggere l'intervista dell'architetto Stefano Boeri su "Il Lavoro" del 27/5/04 Genova si chiude a calata Sanità, magari costruendo uno stadio, e tutto il resto è porto, container, nodi autostradali, ecc. È un giudizio troppo relativistico sull'arazzo Piano. È il segno di una forte cesura fra un centro

recuperato nelle sue aree portuali per il tempo libero, indubbiamente di grande valore, ma limitativo se si pensa di delocalizzare un tutto il ponente le aree per le attività produttive e portuali (per inciso: è recente la notizia di aree portuali utilizzate in modo tutt'altro diverso che per la movimentazione dei container). Nell'ambito del Forum delle culture svoltosi a Barcellona nel Settembre 2004, sulla dispersione caotica delle metropoli, mi ha molto colpito l'intervento del Prof. Campos Venuti: "Il futuro della città non è nella concorrenza selvaggia, ma nell'integrazione; non nell'accentramento ma nel decentramento guidato; non nella prevalenza dei centri congestionati, ma nella ricca diversità del policentrismo." Ritengo che questo assioma possa essere posto come base di discussione del disegno progettuale dell'Arch. Piano, considerato che la "grande Genova" è urbanisticamente strutturata da antiche realtà comunali con un vissuto culturale ancora molto forte; e questo patrimonio non deve andare disperso. Ancora dell'intervento di Campos Venuti: "...per fare questo è necessaria una forte e democratica governance per gestire la presenza di più centri." Ritengo questo sia il giusto approccio per esprimere una valutazione sul progetto Piano. Il tratto di costa da Voltri a Pra ha recuperato in parte con la fascia di rispetto ciò che aveva perduto; ha in parte ripreso il suo affaccio al mare ed ancora ne riprenderà con il progettato porto pescherecci. Si parta da questa positiva esperienza per riprogettare il nuovo contesto urbano riequilibrando e non destrutturando il territorio della città; non si perpetuino gli errori del passato. Costerebbero troppo. E se ciò avverrà cambiamo almeno la toponomastica: cancelliamo dallo stradario via Lungomare Canepa.

Cosimo Surace

Oreficeria - Orologeria

BULOVA
CASIO

di Angelo Bergantin

CITIZEN
VAGARY
FESTINA

GENOVA - SAMPIERDARENA
Via Buranello, 48 r.

Tel. 010/41.67.19

LABORATORIO ARTIGIANO
PRODUZIONE PROPRIA
RIPARAZIONI - INCISIONI