

LA CITTÀ IN SOSPESO

LA GRONDA NON È L'UNICO CANTIERE AL PALO. SENZA FONDI ALTRI INTERVENTI "MINORI"

Strade, 80 milioni di opere incompiute

Da lungomare Canepa al viadotto di Voltri: tutto fermo

DANIELE GRILLO

NON SOLO GRONDA. Da sbloccare, capitolo infrastrutture, c'è molto di più, e sbagliato sarebbe considerare le opere per le quali non v'è ancora certezza di finanziamento "minori" o meno utili del passante autostradale del quale tanto si parla. Il conto complessivo parla di circa 80 milioni di euro che ballano, ormai da anni, tra indecisioni locali e lungaggini romane. Collegamenti, ampliamenti di portata, completamenti di questa o quella infrastruttura già esistente. Strade dalla storia tormentata e ancora in bilico. Come il viadotto portuale di Voltri, tra le opere comprese nel "pacchetto Gronda" (e che se non si farà la Gronda potrebbe non farsi mai, perché dei 35 milioni necessari, 30 ce li deve mettere Autostrade per l'Italia), o come l'allargamento a sei corsie di Lungomare Canepa. Per il quale i tempi sembrerebbero ormai maturi. Anche se finora Anas non ha incassato un centesimo del finanziamento previsto e promesso dal Ministero delle Infrastrutture. Stessa storia per il collegamento tra la nuova strada a mare (in costruzione, fine lavori prevista al termine del 2014) e la zona aeroportuale.

Il tema è sempre lo stesso da quando queste opere vennero ideate e progettate: sbloccare una città estremamente congestionata e senza alternative a un'insufficiente Aurelia e a un'inadeguata rete autostradale. E una cosa è consentire di arrivare meglio nel capoluogo "irraggiungibile", un obiettivo per il quale è stato pensato il passante della Gronda (oggi in attesa di un pronunciamento del Ministero dell'Ambiente in sede di valutazione di impatto ambientale), un altro agevolare i movimenti di chi all'interno del centro urbano e delle sue periferie ogni giorno si deve spostare. Il secondo obiettivo lo si persegue esclusivamente con aggiustamenti, completamenti o totali revisioni dell'assetto viabilistico attuale, afflitto - soprattutto a Ponente - da innumerevoli problemi di portata e scorrevolezza. Dunque, a che punto siamo?

Lungomare Canepa sarà un'opera fondamentale, a fine 2014. E se non ci si sbriga ad appaltare il passaggio da 4 a 6 corsie di questo trafficatissimo rettilineo davanti ai moli portuali di Sampierdarena, si rischierà seriamente di non arrivare pronti alla meta. È quasi una legge scientifica: quando si aumenta la portata di una strada, le infrastrutture limitrofe devono adeguarsi, altrimenti sarà effetto imbuto. Un rischio tangibile, su Lungomare Canepa, un'opera per la quale servirebbero 8 milioni di euro che, al momento, non sono ancora stati concessi a chi dovrà occuparsi di finanziare il lavoro, e cioè Anas. E non c'è traccia neppure dei 18 milioni previsti per costruire il collegamento tra la stessa strada a mare e la zona dell'aeroporto di Sestri. Per raggiungere il quale, oggi come a strada a mare terminata, in mancanza di questo "baffo" sarà necessario inerparsi



Lo spazio di cantiere della strada a mare di Cornigliano, in realizzazione

oltre il casello di Genova Aeroporto e aggirarlo percorrendo un pezzo della strada che conduce a Erzelli. Altri 18 milioni, circa, costa il prolungamento della strada in sponda sinistra del Polcevera, quello che dovrà collegare la strada a mare con via Perlasca, la direttrice tra il ponte di Cornigliano e Bolzaneto. Ancora, secondo lotto

della strada in sponda destra, 6 milioni di euro. A che punto siamo? Anche in questo caso non c'è nulla di certo e deciso. «È vero, Anas non ha ancora i fondi necessari nelle proprie disponibilità - spiega Enrico Da Molto, direttore di Società per Cornigliano, la spa pubblica che si sta occupando delle ex aree siderurgiche restitui-

te dall'Ilva - ci dicono però essere imminente uno sblocco, dal momento che il finanziamento è già stato sottoposto alla Corte dei Conti».

Appeso al discorso Gronda, invece, è e rimane il viadotto di Voltri, fondamentale per collegare direttamente il casello e l'area del Vte e liberare la sottostante viabilità ordinaria. L'opera costa 35 milioni di euro, 30 dei quali promessi da Autostrade per l'Italia nel pacchetto di realizzazioni di contorno della nuova bretella che raddoppierà la A10. Sulla quale, oltre al discorso della valutazione di impatto ambientale, pende una valutazione dal contenuto più politico. Marco Doria e la sua giunta vogliono o non vogliono la Gronda? Se la risposta dovesse essere negativa, anche il viadotto portuale sparirà dai piani.

grillo@ilsecoloxix.it

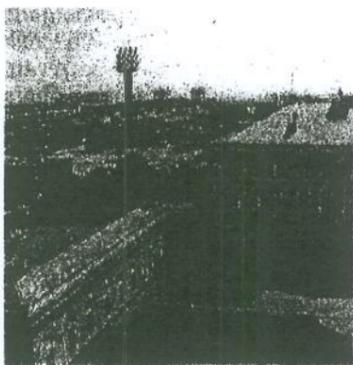
© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SPA PER LA DECONTAMINAZIONE: SOLUZIONI TAMPONE

«Terreni ex Ilva impossibile la bonifica totale»

A rischio il progetto ospedale del Ponente

IL CASO



Aree libere alle spalle di villa Bombrini

DECENNI di industria "sporca" non si cancellano con un colpo di spugna. La memoria di ciò che era, nelle aree che l'Ilva ha restituito al quartiere di Cornigliano, rimarrà impressa nel terreno e nell'acqua che corre sotto di esso. Società per Cornigliano ha due problemi, che a giorni sottoporrà al comitato di controllo delle risorse ambientali e agli enti. Due delle aree che dovrebbe bonificare, sono infatti "imbonificabili". Su quella messa peggio, la "sottoprodotti" (vicinissima alla foce del Polcevera), i tecnici della spa pubblica proporranno una "copertura" (il termine vero è capping) in grado di evitare problemi alla pelle e ai pol-

moni di chi frequenterà questa striscia stretta e lunga, misure complessive pari a 17 mila metri quadri. Impossibile (o meglio costosissimo) pensare

di rispettare le norme vigenti fino in fondo ripulendo anche la falda sottostante, piena di benzene. L'altro problema di Società per Cornigliano è rappresentato dall'area da 12 mila metri quadri a Nord della ferrovia, quella in cui dovrebbe sorgere l'ospedale del Ponente. Così inquinata da non consentire la costruzione di case, asili e tantomeno di un ospedale.

Erastata l'Arpal, l'agenzia regionale per l'ambiente, a parlare qualche tempo fa di «livelli di inquinamento molto elevati» sull'area sottoprodotti. È questo il motivo per cui lo spazio, ospitante un tempo un piccolo stabilimento chimico interno all'Ilva, non è ancora stato bonificato. Il gruppo Riva mise le mani avanti rispetto a possibili problemi o a responsabilità addebitabili al passato, chiedendo a Società per Cornigliano e a Sviluppo Genova (l'azienda delle bonifiche) l'accesso agli atti di questa partita. Evidentemente, però, la prospettiva di una causa non è stata presa in considerazione, dal momento che Società per Cornigliano ha elaborato una soluzione "tampone" in grado di rendere utilizzabile l'area ma senza un reale intervento di bonifica (è come se il pericolo venisse schermato dalla membrana impermeabile, non eliminato). «C'è una legislazione molto rigorosa che prescrive attività di contrasto dell'inquinamento delle falde ai confini tra un'area e un'altra - spiega il direttore di Società per Cornigliano Enrico Da Molo - il legislatore pensò così, giustamente, di tutelare quei terreni, magari in Val Padana, dove acqua inquinata può essere data da bere a persone o ad animali. In questo caso confiniamo con un torrente di per sé inquinatissimo, le cui acque si riversano poi in mare. Il problema c'è, ma non è pericoloso per l'incolumità di chi vi abita attorno». Significa che in pratica la falda c'è, e al momento rimane inquinata. Non che l'area della foce del Polcevera rappresenti un patrimonio ambientale da difendere (incredibile che in quest'area il primo "quaderno" di Urban Lab, il laboratorio urbanistico del Comune, prevedesse addirittura la creazione di un parco fluviale), ma con un "mostro" del genere rimane fortemente impensabile un'inversione di tendenza alla portata.

Area accanto a villa Bombrini, sede indicata dalla Regione per la realizzazione dell'ospedale del Ponente. Ebbene, qualora i fondi si sbloccassero, sarà bene sapere che su quest'area non può essere costruito alcun ospedale. Una situazione analoga a quella dello spazio attiguo, che diventerà un parco urbano (e che verrà reso agibile coprendo l'area con un metro di terra non contaminata), ma infinitamente più importante per le funzioni che dovrebbe andare a ospitare. E che al momento - e per sempre, se non si deciderà per una costosissima bonifica - non può ospitare residenze e funzioni più importanti di un semplice capannone industriale.

D. GRI.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La mappa

Scarso decisionismo e finanziamenti ancora da concedere hanno già causato importanti ritardi su cantieri e bonifiche

Aeroporto C. Colombo

Collegamento Strada a mare Genova Aeroporto

Viadotto Portuale di Pra'-Voltri

Riordino area Fondegga Sud

Il piano del "bello" che riorganizza piazza vecchia e Cornigliano, con l'area della Bonifica e dell'aeroporto

Il riassetto urbanistico di Genova e di quattro comuni compresi nella pianificazione complessiva dell'area tra Pra'-Voltri e Pra'

Bonifica ex area Ilva "Bombrini"

Secondo lotto strada sponda destra Polcevera

Centro Storico

Bonifica area ilva "Sottoprodotti"

Tratto finale strada in sponda sinistra del Polcevera

Cantiere strada a mare di Cornigliano

L'area indicata dalla Regione per la costruzione dell'ospedale del Ponente non può ospitare questa funzione

L'area di una ex ilva del Polcevera, disabitata, prevede la creazione di un polo polo di ricerca

Lavori alla strada che attraversa il centro del mare di Cornigliano e Cornigliano alla fine del 2016, termine di un anno

LEGENDA

- In attesa di finanziamento
- In attesa di bonifica
- Lavori in corso

SORPRESA FONDEGA, I SERBATOI RIMANGONO

Blitz della Vincenzi nell'ultima giunta: no all'abbattimento dei quattro depositi Praoil. Il Municipio: «Assurdo»

«I PATTI non erano questi. Chiederemo spiegazioni immediate». Mauro Avvenente, presidente del municipio di Ponente, all'apprendere della notizia dello «scellerato» e segreto accordo siglato in extremis tra la giunta di Marta Vincenzi e Praoil (oggi azienda del Gruppo Eni) sulla bonifica di Fondegga Sud.

Una delle servitù più antiche dell'immediato Ponente (parliamo dell'area di stoccaggio degli idrocarburi situata tra il torrente Varenna e Muledo) pareva a un passo dalla risoluzione: giù i grandi serbatoi verdi dalla collina, bel visibile da tutta la costa, e spazio alla riqualificazione dell'area.

Non è andata proprio così, perché in virtù della delibera della giunta comunale del 30 aprile di quest'anno - l'ultima con sindaco Marta Vincenzi - i serbatoi "Tk1", "Tk2", "Tk3" e "Tk4" rimarranno dove sono. «Come ogni decisione che una giunta prende, anche questo provvedimento è discutibile - risponde Mario Margini, (ex) assessore proponente della delibera in giunta - non voglio dire che abbiamo fatto bene. Ma ci è stato spiegato che sui calcoli eseguiti anni fa era stato compiuto un errore di valutazione, e questa modifica doveva essere accolta per ragioni di sicurezza».

I quattro serbatoi in questione sono quelli più vicini a Fondegga Nord, la parte ancora attiva del presidio di Praoil.

Si tratta dei quattro grandi contenitori nelle immediate vicinanze di via Formellin, una strada minore che costeggia questi serbatoi e poi si congiunge con via Cassanel-



I serbatoi di Fondegga Sud che non verranno abbattuti

SCANAROTTI

lo. A preoccupare gli abitanti non è tanto la consistenza del problema, dal momento che questi serbatoi contengono acqua, non idrocarburi, quanto il fatto che senza preavviso e nascostamente siano state cambiate le carte in tavola.

«Serviva mantenere riserve d'acqua in caso di problemi - spiega Margini - abbiamo detto no ad altre richieste che ci sono pervenute dall'azienda».

LA CONTROMOSSA
Conterranno acqua e serviranno per ragioni di sicurezza legate all'area ancora attiva a Nord

Fondegga Sud è una grande area da 11 mila metri quadrati sita sulle pendici della collina che domina il casello autostradale di Pegli e lo Stadio Pio XII (campo Signorini). Il presidio industriale sorse al posto del grande parco settecentesco di villa Rostan, capolavoro dell'architetto Andrea Tagliafichi. Ancora oggi, oltre i serbatoi, è possibile scorgere le case coloniche camuffate da castelli diroccati che costi-

tivano il fondale della scenografia del percorso teatrale romantico di villa Durazzo Pallavicini, parco che in molti aspetti ha preso spunto da quello ormai distrutto di villa Rostan.

Nella descrizione fondativa del nuovo piano urbanistico comunale si parla, senza se e senza ma, di riqualificazione. «Per l'area Fondegga Sud è previsto lo smantellamento degli impianti petroliferi e la riconversione dell'area per attività produttive compatibili con il tessuto urbano».

I "se" e i "ma", sono arrivati soltanto nell'ultimo periodo, e vanno a incidere non poco sui programmi annunciati a più riprese anni fa. Ma cos'è previsto su questa grande area? Per ora nulla di definito, anche perché spesso la riconversione di questo spazio è stata associata a quella dei due presidi industriali di Carmagnani e Superba.

L'intera area (202 mila metri quadrati) era stata ipotizzata da Renzo Piano nel quaderno numero uno di Urban Lab per la realizzazione dell'ospedale del Ponente e della Valpolcevera. Nient'altro fu previsto, e nel Puc la destinazione rimane tuttora in sospeso. Ad avanzare proposte di riutilizzo dovranno essere i proprietari, e cioè Eni. Il fatto che nessun progetto sia ancora stato presentato, unitamente al mutare dei programmi sancito dalla delibera di cui prima, ha messo non poco in allarme il quartiere. «Chiederemo chiarimenti - spiega Avvenente - la notizia non ci era arrivata. Dobbiamo capirne il perché».

D. GRI.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AREE DI CORNIGLIANO, BAGARRE TRA GLI ENTI

Doppio braccio di ferro tra Autorità portuale, Tursi e società delle bonifiche su depuratore e sopraelevata portuale

IL RETROSCENA

IL DUPLICE braccio di ferro tra città e porto, in quel di Cornigliano, si gioca su tavoli dall'esito realmente inaspettato. Da una parte Società per Cornigliano, la spa che sta seguendo la restituzione alla città delle aree non più utili alla siderurgia, ma anche lo stesso Comune di Genova. Dall'altra l'Autorità portuale di Genova, l'ente di governo dei moli. I due tavoli sono in realtà due terreni "contesi". Il primo è quello, a bordo Polcevera, che dovrebbe servire sia per realizzare la nuova "sopraelevata portuale", vicina allo sblocco dei fondi dopo un contenzioso durato anni tra l'Authority e il governo. Il secondo riguarda invece lo spazio che dovrà ospitare il nuovo depuratore della Valpolcevera e consentire di cancellare anche il "fangodotto" della Volpara.

La vittoria del porto sul governo è roba recentissima. Roma dovrà scucire i 70 milioni previsti dall'accordo per Cornigliano che ha negato per lunghi anni adducendo la motivazione che altri fondi - per così dire sostitutivi - erano arrivati a Palazzo San Giorgio attraverso l'autonomia finanziaria. Autonomia finanziaria che invece non è mai entrata effettivamente in vigore. Con i 70 milioni in arrivo dal governo è prevista la realizzazione della nuova sopraelevata portuale e dell'autoparco, opera a lungo attesa dagli autotrasportatori. Si tratta, in poche parole, di un collegamento diretto con le aree portuali - con an-

nesso mega-parcheggio per mezzi pesanti - da realizzare a sud della ferrovia, più o meno in corrispondenza della foce del Polcevera. La stessa area nella quale, però, Autostrade per l'Italia ha previsto l'installazione del cantiere più importante tra quelli in lista per realizzare la Gronda autostradale. Proprio in quel punto, infatti, Autostrade ha ipotizzato - con tanto di sì degli enti preposti - l'area di conferimento e stoccaggio del materiale di risulta proveniente dagli scavi di Bolzaneto. In quest'area dovrebbero arrivare i massi e la terra estratti dalle gallerie del principale scavo della nuova autostrada. Qualora si faccia, d'accordo (il sì del Comune è ancora a dir poco in forse, come pu-

re il pronunciamento affermativo da parte del ministero dell'Ambiente, atteso per l'autunno), ma anche nell'incertezza del momento previsioni che riguardano cantieri da miliardi di euro vanno definite nei dettagli. Il problema è che se entrambe le infrastrutture si faranno, di un'unica area non se ne possono fare due. «Un problema reale, che porremo al più presto», spiega Società per Cornigliano. «L'opera della sopraelevata portuale è per noi di fondamentale importanza» - ribadisce Luigi Merlo, presidente dell'Autorità portuale di Genova - speriamo di non dover lanciare una nuova battaglia per l'ottenimento delle aree necessarie a questa realizzazione, sulla quale si può anche

decidere di lavorare per lotti funzionali». Soluzione che permetterebbe di tentare, se non altro, una difficilissima conciliazione dei tempi.

Intanto Autorità portuale e Comune di Genova rischiano la "guerra" su un'altra partita, quella del nuovo depuratore di Cornigliano. Il nuovo impianto - Mediterranea delle Acque vorrebbe realizzare un depuratore a due fasi: trattamento dei fanghi prima e depurazione delle acque vera e propria poi - dovrebbe sorgere su un'area che rientra tra quelle cedute dall'Ilva all'Autorità portuale di Genova. Su quello spazio era già stata prevista un'intesa "bonaria", ma il comitato portuale ha detto no. La giunta Vincen-

zi ha dunque deliberato l'esproprio coatto per ragioni di pubblica utilità dell'area in questione. Esproprio che non ha materialmente eseguito, però, nella speranza di arrivare in piena zona Cesarini a un accordo. Accordo che al momento, però, parrebbe ancora lontano. La prossima mossa toccherà all'amministrazione Doria, che per bocca dell'assessore all'Ambiente Valeria Garotta ha già ribadito l'intenzione di proseguire sul progetto del nuovo depuratore, un'opera che richiederà - per questo sbrigarsi diventa piuttosto importante - la bellezza di 7-8 anni tra progettazioni e lavori.

D. GRI.

© RIPRODUZIONE RISERVATA