

1. Premessa
2. Interventi previsti dall'Autorità Portuale
3. Altri interventi previsti
4. Le critiche dei comitati
5. Le proposte dei comitati
6. Conclusioni

1. Premessa

Già tre anni fa il Consiglio di Circoscrizione, eccezionalmente riunitosi proprio in una delle vie più tartassate dal traffico, Via Molteni, votava all'unanimità un documento nel quale denunciava da un lato la carenza di infrastrutture adeguate al servizio del porto e della mobilità urbana e, nel contempo la pesante minaccia che uno sviluppo non pianificato rappresentava per il territorio.

Gli stessi argomenti sono stati ripresi più volte dai comitati di quartiere, i quali hanno sempre sostenuto di non volersi contrapporre pregiudizialmente a qualsiasi ipotesi di sviluppo del porto, ma ciononostante di pretendere che qualsiasi ipotesi di sviluppo fosse compatibile con la capacità del territorio di assorbirne le conseguenze garantendo un livello decoroso della qualità di vita dei cittadini.

Le contraddizioni e le paure espresse sono oggi più che mai attuali, come è anche emerso nel corso di un recente incontro tra Autorità Portuale, rappresentanti della Circoscrizione e dei comitati: il prossimo 22 febbraio, il Consiglio di Stato dovrebbe mettere fine alle dispute sui riempimenti di Calata Bettolo e i lavori previsti dal P.R.P. potrebbero finalmente iniziare. Il nuovo terminal avrà una superficie di 160.000 mq e una movimentazione potenziale di 300.000 TEU l'anno.

Allo stato attuale l'unico sbocco dal porto per questi container è costituito dal percorso urbano: Lungomare Canepa o il casello di Genova Ovest. La situazione di permanente collasso dei due percorsi e delle vie limitrofe, il disagio degli abitanti e i pesanti rischi per la loro salute e per la loro sicurezza sono elementi ampiamente acquisiti e in quanto tali non necessitano di ulteriore approfondimento.

Ma un altro elemento di criticità, che non ci sembra sia mai stato affrontato nelle sedi istituzionali e politiche, è costituito dalla semplice considerazione che se l'unico modo per portare i container fuori dal porto resta il trasporto su gomma e se le strade non sono in grado di smaltire il traffico, lo stesso futuro del terminal è in forte discussione.

Viene da chiedersi, lo ribadiamo, quanto sia stato fatto su questo fronte. Possiamo riempire il mare dalla Lanterna ad Arenzano e fare arrivare navi da tutto il globo, ma come portiamo dentro e fuori le merci?

2. Interventi previsti dall'Autorità Portuale

L'Autorità Portuale è ben consapevole dei rischi connessi alla mancanza di sbocchi per le merci movimentate in porto ed ha già avviato alcune importanti opere di riassetto delle strade e degli spazi interni (v. planimetrie)

Per gli stessi riempimenti si prevede di conferire i detriti via camion a Voltri e via chiatta da Voltri a Sampierdarena, dove i camion arriveranno solo nelle fasi finali del riempimento, ad ulteriore dimostrazione di quanto critica sia l'attuale situazione viaria.

Gli interventi più importanti riguardano il trasporto su rotaia, con opere di potenziamento e di ammodernamento delle linee ferroviarie interne, tra cui l'elettificazione e l'adeguamento (anche ad uso passeggeri sul prolungamento Santa Limbania-Brignole) della linea ferroviaria già esistente del Campasso, che confluisce nella linea di valico Bolzaneto-Busalla

Le previsioni dell'Autorità Portuale indicano però che questi interventi consentirebbero uno smaltimento su rotaia solo del 40-45% dei nuovi traffici.

3. Altri interventi

Le stesse previsioni ci dicono pertanto che almeno 160-180.000 containers continueranno a viaggiare su strada, aggiungendosi agli attuali 900.000... senza neppure prendere in considerazione i traffici che

deriveranno dagli ulteriori riempimenti già previsti dal P.R.P. (Calata Ronco e Calata Sanità), si tratta di cifre spaventose.

Va da sé che solo un trasporto efficace ed efficiente su rotaia può ridurre drasticamente il numero dei camion che attualmente soffoca la cintura genovese: purtroppo, da quello che leggiamo sui giornali, non è possibile capire quale possa essere oggi l'effettivo ruolo delle ferrovie, ma la loro situazione – seppure disastrosa – non ne giustifica la costante latitanza.

Anche a seguito di recenti colloqui avuti con il Presidente della Regione, attendiamo la fine del mese per sapere quali saranno le risorse liberate a favore del nodo ferroviario genovese, ma non possiamo scordare che, senza un adeguato supporto delle ferrovie, l'unica alternativa resta il trasporto su strada.

Svaniti i famosi 50 (o 70...?) milioni di Euro di ANAS per la “strada a mare”, sembrano essere al via i collegamenti con Cornigliano e con la viabilità di sponda del Polcevera, mentre per Lungomare Canepa svanisce – per il momento – l'ipotesi di trasformazione in una strada a 6 corsie ed è prevista una semplice e non meglio definita “risistemazione”.

Incerta anche la sorte del nodo di San Benigno, il cui destino è da sempre legato a quello della nuova bretella autostradale (la c.d. gronda di ponente) e del tunnel sub-portuale: l'ipotesi di un collegamento diretto tra il porto ed il casello di Genova-Ovest destinato al solo traffico pesante, è una soluzione di grave e pesante impatto ambientale sulla sottostante Via Cantore e sulle abitazioni del Fossato. Tuttavia non se ne conosce né il progetto definitivo né la copertura finanziaria.

Il tunnel sub-portuale, che molti definiscono una “priorità”, non trova finanziatori, mentre sul fronte delle autostrade l'unico elemento certo sembra essere la riedificazione del Ponte Morandi.

4. Le critiche dei comitati

E' del tutto evidente che, ancorché determinante, la sola autorità portuale non può far sparire i TIR dalle nostre strade; ed è altrettanto evidente che qualsiasi intervento sulla viabilità di Sampierdarena deve tenere conto della fragilità intrinseca di questa delegazione, crocevia tra centro, ponente e Valpocevera, sede principale del porto e di innumerevoli servitù tra le quali il primo casello cittadino per numero di transiti, nonché nuovo centro direzionale e amministrativo di Genova. Ecc. ecc. ecc...

I due scenari che si prospettano sono piuttosto inquietanti:

1. i nuovi terminal rendono necessaria la creazione di nuove infrastrutture, ovvero alti impatti ambientali e ulteriore sottrazione di territorio
2. in assenza di un piano adeguato, migliaia di TIR si riverseranno sui percorsi urbani, intasando il già intasato casello di GE-Ovest e vanificando tra l'altro ogni tentativo di utilizzare la viabilità esterna per il traffico veicolare quotidiano

Le principali perplessità che abbiamo sollevato più volte e in diverse sedi, riguardano lo scarso utilizzo della ferrovia e la mancanza di una visione di insieme delle problematiche.

In quanto cittadini e abitanti della delegazione più fortemente coinvolta nell'attività portuale, abbiamo il dovere quasi civico di invocare un approccio che sia anzitutto urbanistico: le infrastrutture sono sì necessarie per consentire al porto di lavorare ed alla città di muoversi, ma non possono prescindere dalla salvaguardia delle più elementari necessità delle persone e dello stesso territorio.

Uno dei principi contenuti nel P.R.P. sta nella separazione tra i flussi del traffico urbano e quello portuale. E siccome la città non può fare a meno del casello di GE-Ovest, è evidente che questo non può allo stesso tempo assolvere le esigenze del porto.

Un altro elemento che ci sembra sia venuto a mancare nell'attuale progettualità è il recupero della sopraelevata portuale, oggi utilizzata come parcheggio e in alcuni tratti già demolita, mentre già il vecchio P.R.P. ne prevedeva il prolungamento fino a Cornigliano.

5. Proposte

Il passaggio delle merci dalla gomma alla rotaia è la vera “conditio sine qua non”.

Oggi, anche ammesso che il Terzo Valico costituisca una valida soluzione, la sua realizzazione appare più che mai incerta e lontana. Grossi passi in avanti si possono però compiere intervenendo subito sulle

tracce ferroviarie già esistenti ed ampiamente sottoutilizzate. Esiste sull'argomento un'ampia documentazione, anche ad opera di altri Comitati.

La seconda proposta discende direttamente da quanto espresso nel paragrafo precedente e consiste nella separazione del traffico pesante da quello veicolare. Per raggiungere questo scopo occorre:

1. destinare il casello di GE-Ovest al solo traffico veicolare urbano e di spostamento in entrata e uscita dalla città
2. allontanare il traffico pesante da e per il porto con un utilizzo razionale e ben pianificato di percorsi già esistenti, in corso di realizzazione o facilmente realizzabili: Lungomare Canepa, la nuova strada a mare nell'area delle acciaierie, la sopraelevata portuale prolungata fino a Consigliano.
3. destinare, previa concertazione con la circoscrizione Medio-Ponente, il casello di GE-Aeroporto al traffico pesante; le vetture che attualmente utilizzano questo casello verrebbero dirottate sulla viabilità a mare, mentre i mezzi pesanti vi transiterebbero quasi senza sfiorare l'ambito urbano.
4. togliere dall'ambito urbano le attività che generano e attirano traffico pesante, come ad es. il terminal container di Via Pieragostini

In tale quadro e con un auspicabile passaggio delle merci dalla gomma alla rotaia, ci poniamo la domanda di quanti mezzi dovrebbero ancora transitare sul Ponte Morandi e, di conseguenza, quanto ne sia necessaria la riedificazione...

In questo contesto, la possibilità di destinare aree e spazi o porzioni di strada ad un vero recupero della vivibilità della città appare assai meno utopistica e remota: le proposte in tal senso non mancano, dalla realizzazione di una pista ciclabile, all'inserimento di varchi per consentire ai pedoni di accedere a moli non più operativi, alla creazione di una sorta di fascia di rispetto, tutte idee che però esulano dalle finalità di questo documento.

Va tuttavia sottolineato che il Comune, che ha il dovere istituzionale di pensare e tutelare i cittadini, deve farsi carico di coordinare i vari progetti che riguardano la viabilità, affinché non si perda un'ennesima occasione di riqualificazione del quartiere.

6. Conclusioni

In una situazione tanto critica, ci sentiamo di poter tranquillamente affermare che due sono le opzioni possibili:

- rinuncia alle attuali previsioni di ampliamento e ritorno delle aree alla delegazione sul modello del Porto Antico
- sviluppo del porto e contestuale riqualificazione della delegazione

La prima opzione è puramente provocatoria, anche se troverebbe il consenso di molti residenti stanchi di vedere i proventi dei nuovi insediamenti destinati altrove, mentre la seconda non solo è percorribile, è addirittura inevitabile anche senza invocare nuovi modelli di sviluppo.

E' pur vero che ciò può avvenire solo con uno sforzo serio e unitario di tutti gli attori della vicenda e, per questo noi rilanciamo le richieste formulate per l'ennesima più volte, l'ultima delle quali al termine di un'assemblea pubblica che si è svolta meno di due mesi fa al centro Civico di Sampierdarena:

1. Istituzione di un osservatorio permanente con Autorità Portuale, Anas, Autostrade, Ferrovie, Enti locali e cittadini, rappresentati sia attraverso la Circoscrizione che dai vari comitati spontanei
2. Messa a disposizione dei progetti e confronto aperto su di essi
3. Approntamento di un piano per la mobilità che tenga conto delle criticità esistenti, perché solo dopo averle risolte si potrà valutare cosa inserire nel territorio e parlare di sviluppo del porto.

Genova, 22 gennaio 2007

Comitato delle Vie Avio-Molteni-Pacinotti
Comitato dei Cittadini di Sampierdarena