

Comitati del ponente cittadino e Prc bocchiano la bretella autostradale

Genova, cortei "anti-gronda" Valpolcevera in rivolta

Cecchino Antonini

Due cortei oggi pomeriggio a Genova. Sfidaranno la pioggia contro la Gronda, l'uno da Bolzaneto, l'altro dalla zona di Ponte Morandi per incontrarsi a Rivarolo. Chi ha un minimo di esperienza politica li ritiene espressione di uno dei più importanti movimenti di resistenza popolare degli ultimi anni. I giornali locali non esitano a chiamarla rivolta.

Quasi seicento famiglie (significa 841 persone in carne e ossa) verranno sfollate per fare posto, prima alla demolizione del Ponte Morandi, poi alla costruzione della nuova bretella autostradale che attraversa il ponente genovese, la città operaia. La Gronda, appunto, che non arriverà prima di dieci anni almeno. Inutile, devastante, costosa. Dovrebbe servire a potenziare il cosiddetto Porto Lungo nella previsione di un aumento spropositato del transito di container ma i dati più realistici stimano che quel traffico cala del 25% l'anno.

Quando fu inaugurato, nel '67, il Ponte Morandi venne decantato come «il grande viadotto dell'autostrada per Savona che scavalca arditamente in Val Polcevera». Per testarlo sfilarono in fila indiana 48 camion carichi di sabbia e pietre sugli 80 mila metri quadri di calcestruzzo, un prodigio per la sua epoca. Sul palco delle autorità Saragat, presidente della Repubblica, e i ministri Taviani e Mancini. Da allora domina il paesaggio, in fondo a Via Fillack, sulla periferia genovese, meta di vecchie e nuove immigrazioni, teatro ormai di archeologia industriale e servitù. Nel giro di un chilometro ci sono l'Aurelia, la ferrovia per Savona, le autostrade per Savona e per Milano, un'altra ferrovia per Milano, i parchi ferroviari al servizio del porto, l'Ital-

sider, l'Ansaldo, il Petrolchimico, il Porto Petroli e il Porto di Voltri, la Fincantieri, la discarica provinciale di Monte Scarpino. «Tutto a Ponente», dice a *Liberazione*, Giampiero Pastorino, 52 anni, operaio a Tursi e consigliere provinciale per Rifondazione comunista che, con il sole che ride, è l'unico partito dalla parte dei comitati. La prima ipotesi di Gronda è di trent'anni fa, si diceva fosse indispensabile per lo sviluppo di porto e città. Trent'anni dopo la musica non è cambiata. Nel frattempo il traffico portuale s'è trasferito tutto su gomma e quattromila camion portacontainer ogni giorno entrano a Genova. Il traffico merci su rotaia è tra i fiacchi al mondo, poco oltre il 10%.

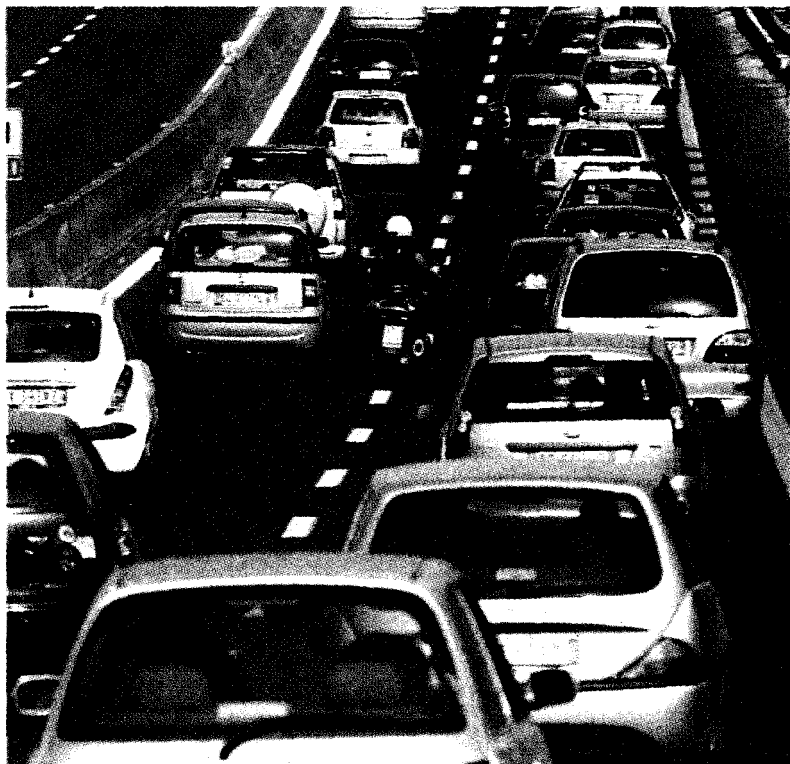
I giornali locali pubblicano spesso le simulazioni di cinque diverse ipotesi di tracciato. Pastorino ritiene che si tratti solo di un tentativo di dividere i cittadini. Perché non ci sono solo le 600 famiglie che vivono nella fascia di sessanta dal tracciato. A opporsi alla nuova bretella ci sono molti comitati di quartiere. Tutto il Ponente. «Non abbiamo alcuna sindrome Nimby - continua Pastorino - abbiamo un'altra idea di città. Una città dove non sfreccino migliaia di Tir». Ecco perché i comitati non si sono divisi. Dall'estremo ponente, da Vesima, fino a Manesseno, frazioncina del comune di Sant'Olcese, sono spuntati da anni comitati popolari trasversali: Antigronda Valpolcevera, Bolzaneto, Murta, Trasta, S.Biagio e Serro, Geminiano, Difesa delle valli di Voltri, Via Pietra Ligure e Via Ventimiglia, Via Torrazza, quartiere Risveglio, Amici del Chiaravagna. Negli anni le lotte hanno riguardato la difesa dell'ultima spiaggia a occidente (a Voltri, minacciata dall'espansione del Porto), l'opposizione all'inceneritore di Scarpino, la difesa degli ospedali di zona. «E la lotta contro questa infrastruttura -

continua Pastorino - piuttosto chiediamo che il "Mostro" venga collegato alle linee di valico».

Il "Mostro", lo chiamano così perché è grande, grosso e brutto. E' il nodo ferroviario che incombe sulla costa dal Porto di Voltri a Borzoli. Ci passano cinque treni al giorno. Basterebbero due chilometri e 300 metri di binario per consentire di deviare più di cento convogli merci verso nord. Tradotto significa che molti meno camion attraverserebbero quel pezzo di città. Meno rumore, meno smog, meno traffico in un'area già segnata dai veleni di Padron Riva a Cornigliano e dall'impressionante elenco di servitù industriali. Meglio sarebbe lo sviluppo del nodo autostradale di S.Benigno, così indicano gli esperti dei comitati, per migliorare il traffico intorno al porto.

Ma chi c'è nel partito della Gronda? «La Camera di commercio, l'Unione industriali, la confederazione degli artigiani, le grandi cooperative, tutti i partiti di destra. E una parte, una grande parte del Pd. Solo i presidenti dei municipi sono più cauti», risponde Paolo Scarabelli, 60 anni, esperto dell'agenzia regionale per l'ambiente e segretario provinciale del Prc. Marta Vincenzi, la sindaca, «con tutte le sue contraddizioni», da un lato ha concesso il debat public voluto da Rifondazione, dall'altro è favorevole alla Gronda ma pure al Terzo Valico, il faraonico tunnel verso il Piemonte. «La sua impostazione è quella del rafforzamento del trasporto gommato, noi vogliamo una cura del ferro per Genova».

Insomma, il partito della Gronda è quello che altrove viene designato con la dicitura "Poteri forti". Proprio ieri la Camera di commercio ha lanciato una mastodontica campagna di promozione della Gronda. Il miraggio è lo stesso agitato per il Ponte sullo Stretto: che la ripresa parta dalle grandi e devastanti opere.



> Macchine in fila in un tratto autostradale

Genova, cortei "anti-gronda"
Valpolcevera in rivolta

EUROPA:
PPE e PSDI: una lista
L'UPE A ROMA
PDI: politica sociale
PIU' diritti

MILANO
SARAJEVO: MESSI DAL N.S.C.
Dopo il
FERRERO
ALDO TRIPAS
L'UPE BISKY