

SOCIETÀ GENOVA

Quale futuro per la città spezzata?

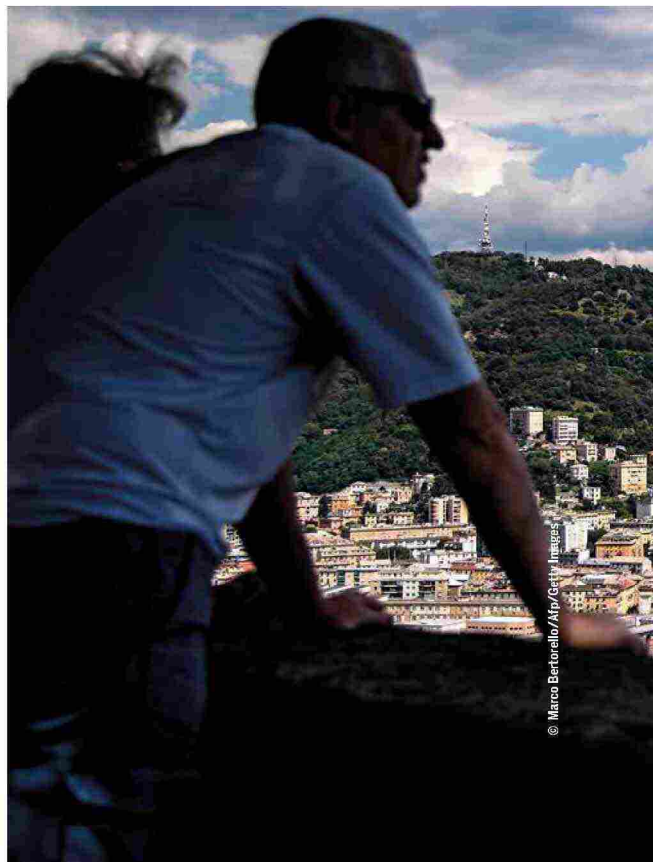
Il crollo del ponte Morandi non è una questione locale ma una faccenda che investe la sesta città italiana. La tragedia ha messo in risalto oltre al processo di desertificazione sociale della Valpolcevera, quello delle periferie in generale, carenti di servizi, dalla sanità ai trasporti

di **Checchino Antonini**

«**M**ancano soldi nel decreto Genova ma, soprattutto, manca un ragionamento sulla città» dice a *Left* Luca Borzani, storico, ex presidente di Palazzo Ducale e, prima ancora, assessore ai tempi di Pericu. «Credo che verrà ritoccato - aggiunge - perché, probabilmente, i pochi soldi dipendono dalla partita che si sta giocando con l'Ue sulla legge di bilancio. E Genova potrebbe essere usata per slargare i cordoni della borsa. A quasi due mesi dal crollo del ponte Morandi, però, non sembra ancora chiaro a nessuno che non è una questione locale ma una faccenda che investe la sesta città italiana».

«Sul decreto si gioca il futuro di una città divisa non solo da un ponte spezzato» spiega Davide Ghiglione, consigliere municipale in Valpolcevera (Chiamami Genova). «Da tempo esistono due città: una esclusiva, luccicante e un'altra fatta di periferie abbandonate, quartieri dormitorio». Fino al giorno della strage - 43 i morti e 258 le famiglie sfollate - i 70mila abitanti della valle comunque dovevano battersi contro Tav, Gronda, Dighe di Begato (due torri di edilizia popolare fatiscenti), sversamenti di idrocarburi, sfruttamento selvaggio del territorio. «Alcuni sembrano accorgersene solamente adesso - riprende Ghiglione - ma la tragedia ha messo in risalto il processo di desertificazione sociale della Valpolcevera, e delle periferie in generale, carenti di qualsiasi tipo di servizi, da quelli sanitari ai trasporti». «Lavoro, strade, sanità», infatti, sono state le parole d'ordine del corteo di alcune centinaia di persone, scese dalla Valpolcevera fino al centro, l'8 ottobre, dopo aver letto il testo di un decreto che ha deluso anche i piccoli commercianti, la base elettorale del sindaco attuale, Marco Bucci, diventato commissario straordinario per la ricostruzione dopo una lotta invisibile con Giovanni Toti, il presidente della Regio-

ne, di centrodestra anche lui, che gli avrebbe preferito Claudio Gemme, supermanager da Ansaldo ad Anas passando per Sogei, legato all'ex ministro Castelli e papabile per la corsa a Tursi che poi avrebbe fatto (e vinto) Bucci, il sindaco meno votato dai genovesi. Sindaco, governatore e ministro Toninelli hanno preso la prima, seppure timida, dose di fischi proprio dai manifestanti della Valpolcevera: «Se non avremo risposte



© Marco Bertorello/Atip/Getty Images

entro 30 giorni torneremo in piazza e siamo pronti a bloccare la città», hanno detto sfollati e commercianti dopo gli incontri di rito.

«Ci sono momenti in cui muoversi è impossibile sia con il bus sia con l'automobile, la vita è cambiata, siamo in una camera a gas. L'unico pensiero è come tornare a casa» ci racconta Antonella Marras, attivista del comitato di Fegino e di PaP. «Vivo su via Borzoli, la strada principale, difficile da attraversare perché mancano i marciapiedi, si sta in coda per ore, abbiamo chiesto le centraline antismog ma non le installano perché i limiti tutti sballati imporrebbero lo stop alla circolazione. Poi ci sono i momenti di solidarietà come il concerto rap ai bordi della zona rossa: la società dal basso si sta attivando ma ancora non c'è un corrispettivo di mobilitazione, si delega moltissimo, si confida nel sindaco-commissario. Manca una visione del futuro». «Non ci sono certezze per gli sfollati di via Porro e via Campasso - dice ancora Ghiglione - che temono per i risarcimenti, visto che il decreto prevede che sia il governo ad anticipare i soldi al posto di Autostrade, estromessa anche dalla ricostruzione. E sono spariti gli aiuti economici per il 2019/20, con una perdita di 160 milioni - fa i conti Ghiglione - l'autotrasporto, ignorato dal decreto, segna un calo del 30% di fatturato, il trasporto pubblico perde 60 milioni di investimento e rimane a quota 20. Infine i fondi disponibili per il porto sono passati da 90 milioni

Il decreto Toninelli appare come un'occasione perduta. Anche sulla mobilità sostenibile

a 30 milioni di cui solo 17 reali (13 sono l'1% dell'Iva già a disposizione) a fronte di una perdita stimata di 500 milioni». Alle imprese, oltre ad alcune esenzioni fiscali, viene riconosciuto solo un risarcimento per i mancati introiti da ferragosto al 30 settembre, rispetto all'anno precedente mentre «è gravissimo che manchino totalmente gli ammortizzatori sociali per i lavoratori direttamente e indirettamente penalizzati dal crollo del Morandi», dice Federico Vesigna, segretario generale ligure della Cgil che, assieme a Confindustria, Cisl e Uil punta a modificare il testo nei tempi di conversione in legge: «Se non c'è nulla per gli sfollati, c'è poco per il sostegno a un sistema produttivo che deve affrontare la lunga fase della ricostruzione». Tempi che potrebbero dilatarsi in caso di ricorsi contro l'esclusione di Autostrade e società collegate dalle operazioni di demolizione e ricostruzione. Da qualunque punto di vista si guardi Genova, il decreto sembra essere un'occasione perduta. Anche sulla mobilità sostenibile. «Ci sarebbero voluti soldi per far viaggiare gratis le persone sul tpl perché il paradosso è che la gratuità di alcune tratte autostradali fa aumentare l'uso delle automobili», dice Mauro Solari, ingegnere e ambientalista.

Il decreto, ovviamente, è una massiccia delega in bianco al Commissario per la ricostruzione, un affare da 645 milioni di cui 360 fino al 2029, e istituisce una Zona logistica semplificata per il porto e i retroporti piemontesi, lombardi e fino a Padova. Un processo di deregulation che si comple-

ta con l'istituzione di una Zona franca nel territorio della Città metropolitana di Genova contemplando una serie di esenzioni fiscali, agevolazioni ed esoneri contributivi per le imprese. Intanto riaffiora il mostro della Gronda. In un'audizione parlamentare, tale don Massimiliano Moretti, cappellano del lavoro di Genova a nome della diocesi, ha definito «imprescindibili» Terzo Valico, Gronda e superbacino. Il cappellano del lavoro è una inquietante figura ereditata dall'epoca del cardinale Siri per filtrare, in chiave anticomunista, le assunzioni soprattutto all'Italsider. Oggi servono a sponsorizzare le grandi, inutili, devastanti opere. Poco importa se, come spiega ancora Solari, «la strada a mare sarebbe più efficace, costerebbe un quarto - 1 miliardo contro i 4 e mezzo della Gronda - assorbirebbe il 40% del traffico autostradale contro il 20% dell'altra opera e presenterebbe problematiche ambientali ridotte bucando "solo" 8 km di gallerie contro i 32 della Gronda e senza rocce amiantifere». È praticamente sparito ogni accenno alla rinazionalizzazione, meglio senza indennizzo, delle autostrade: il decreto prevede solo un Archivio informatico nazionale delle opere pubbliche, il monitoraggio dinamico per la sicurezza delle infrastrutture e un'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e **autostradali**.

