

“A Genova la madre del cemento è sempre incinta”: il Wwf contro la strada a mare e il tunnel sub-portuale

di **Redazione**

20 Febbraio 2013 - 18:14



Genova. “Tutti sembrano esultare alla notizia della fine del contenzioso sui costi della bonifica bellica per i lavori della cosiddetta ‘strada mare’, così come della riesumazione del faraonico progetto del tunnel sotto il porto, e di ipotetici prolungamenti verso ponente. Per sbloccare la situazione verranno messi nel piatto altri soldi pubblici: ad un intervento già complessivamente sui 150 milioni di euro, sono stati aggiunti altri 4 con relativa facilità. Non possiamo che rimarcare che quando si tratta di strade, autostrade, bretelle, gronde e parcheggi, le risorse saltano sempre fuori”. La denuncia parte dal Wwf ligure e genovese.

“Invece non ci sono soldi per acquistare i treni per garantire il servizio sul nodo di Genova, quindi per tutta la città metropolitana (mentre la Lombardia investe 900 milioni per acquistare treni). E non ci sono risorse per fare la tranvia della Valbisagno (che la valle aspetta da 20 anni). Nel frattempo a Firenze sono riusciti a fare 2 linee di tram, trovando evidentemente le risorse. Il tutto mentre è andata in onda per mesi la tragicommedia della possibile disdetta della tariffa integrata treno+bus, fondamentale per la mobilità cittadina e la qualità della vita per decine di migliaia di cittadini, per un ammanco di 2 milioni di euro. E la questione non è affatto risolta, perché il Comune spinge per aumentare le tariffe, già ora le più care d’Italia”, prosegue l’associazione.

Una denuncia forte. “Si continua a tagliare il servizio perché ‘non ci sono risorse’, ma vanno avanti i progetti milionari della lunga striscia di asfalto lungo il mare. E il Sindaco ‘corre’ a Roma per chiedere che venga riesumato il tunnel sotto il Porto. A vedere gli affanni per il tunnel insieme all’agonia per cifre miserrime del trasporto pubblico, non solo ci fa chiedere quale sia il senso di realtà dei nostri amministratori, ma ci fa chiedere se a

loro importi qualcosa del trasporto pubblico e di chi lo usa. Quale sarebbe, Signor Sindaco, la sua idea di un trasporto pubblico - come ha detto - 'decente'? Ulteriori tagli a fronte di ulteriori aumenti della tariffe, mentre si usano i soldi per lavori pubblici inutili e si vanno a cercare per opere pubbliche dannose? È questa la rivoluzione arancione?"

Secondo il Wwf questo sembra il solito tran tran, grigio cemento e asfalto, pane quotidiano degli ultimi vent'anni di amministrazione genovese della cosa pubblica.

"E' di una autostrada (perché questo è: un'autostrada a mare, non una strada a mare) a tre corsie per senso di marcia, un ecomostro con svincoli a più livelli, senza interconnessioni con la viabilità locale, di cui hanno bisogno Cornigliano e Sampierdarena? Non sarebbe stato più che sufficiente una viabilità alternativa a raso, con connessioni immediate con il tessuto urbano e investimenti incomparabilmente più bassi, con risultati molto migliori sulla riduzione del traffico locale? Strade urbane e spazi riqualificati invece di creare un altro scempio urbanistico e sociale, di cui la città è già fin troppo saturata? Il reale rischio che si corre è di aumentare l'invivibilità ed il disagio sociale di queste importanti zone della città! E poi, c'è bisogno di trasformare San Benigno e la zona del Matitone in un sempre più immenso svincolo autostradale, con progetti che vanno da 80 a 300 milioni di euro? Serve un tunnel da 600 milioni sotto il Porto? È questo di cui ha bisogno la città? Di investire ingenti risorse per perpetuare un modello di sviluppo, irragionevole e condannato dalla storia, basato su cemento, asfalto e petrolio, quando dappertutto il mondo sta cambiando rotta?"

Una lunga serie di domande in attesa di risposta. "Noi pensiamo che in una città che già detiene il record nazionale per superficie di territorio destinato a strade, non è di un'ulteriore nastro di asfalto e cemento di cui c'è bisogno - conclude l'associazione - Le risorse (peraltro decisamente inferiori) devono essere investite in modo più saggio ed efficace e con tempi più rapidi nel trasporto pubblico - servizio ed infrastrutture - con risultati reali di miglioramento della qualità della vita della città e della sua concorrenzialità economica".