



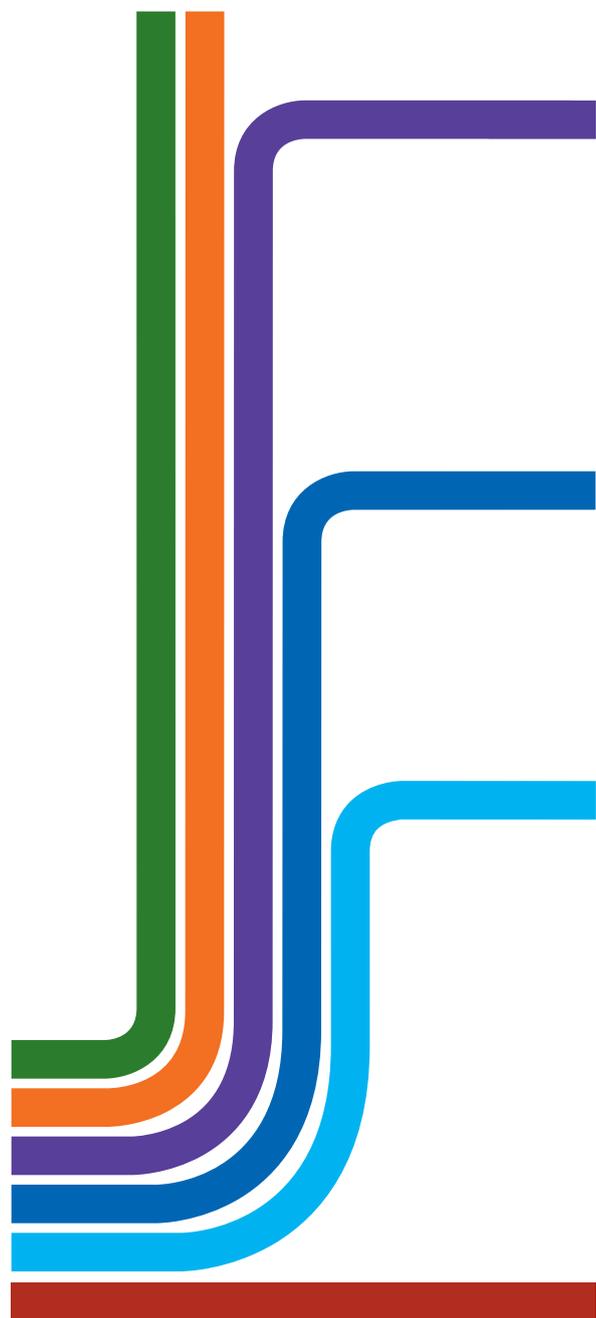
GRONDAGENOVA  
DIBATTITO PUBBLICO

# La Gronda di Genova

DIBATTITO PUBBLICO

1 febbraio - 30 aprile 2009

# Quaderno degli attori



---

Presentato dal **Comitato "L'AMBIENTE PER LA VITA"**

---

22 febbraio 2009

---



### DALLA SENTENZA DEI MINUCII AI... "PONTI DI TOKO-RI" Note storiche sulla Valpolcevera dal 117 a.C al 2009 d.C

#### *To Whom it may concern*

*(per coloro ai quali potrebbe interessare, ...se interessa)*

Con riferimento al progetto in questione, in sede di dibattito pubblico del giorno 13 Febbraio 2009 abbiamo ascoltato alcune relazioni introduttive che, forse anche a causa del tempo limitato sono più propagandistiche che professionali.

Preso comunque atto che l'attuale fase è stata definita di prima informativa redigiamo la seguente nota illustrativa in merito agli aspetti storici e socio-economici della ValPolcevera in quanto, date le soluzioni proposte, abbiamo ragione di ritenere ampiamente ignorati da parte dei relatori proponenti.

#### **L'antichità: l'utilizzo del territorio per agricoltura ed allevamento**

La Val Polcevera costituisce fin dall'antichità, autonomamente dalla città di Genova, un territorio notevolmente antropizzato, con popolazioni stanziali dedicate principalmente all'agricoltura.

Ne è testimonianza la "Tavola Bronzea", reperto medioevale consi-

stente in una lastra bronzea, incisa a sbalzo, riportante una sentenza che i fratelli Quinto e Marco Minucio, della famiglia dei Rufi, inviati da parte del Senato Romano, pronunciarono nell'anno 637 di Roma (cioè 117 a.C.), alla presenza dei rappresentanti delle tribù dei Liguri Genuati e dei Liguri Viturii (Langenses), per porre termine ad una controversia in merito ai confini dei territori di reciproca spettanza. È opportuno ricordare che i territori oggetto del contendere si trovavano nella parte alta del lato ovest della valle: dai crinali del displuvio appenninico alle prime confluenze di alcuni ruscelli nel torrente Iso Verde (ossia Polcevera).

#### **L'Alto Medioevo: il Feudalesimo e gli insediamenti Medioevali. La rendita di posizione**

È il periodo durante il quale in quella parte della vallata attualmente collocata principalmente nelle zone di Bolzaneto, Serra Riccò e Sant'Olcese si radicano le signorie viscontili infeudate dall'imperatore Berengario (anno 952). Il primo visconte Ido di Carmandino risiede

nel suo castello sito in tale località (oggi denominata Cremeno, frazione di Bolzaneto).

Dai suoi tre figli, che si ripartiscono il feudo, derivano moltissimi discendenti che danno origine, a loro volta, a molte tra le più antiche famiglie nobiliari autonome che aprono casa in Genova e vi acquisiscono grande potere (fam. Avvocato, Pevere, Caffaro, De Mari, Serra, Usodimare, Spinola, Medici, Embriaci, Della Porta, De Marini).

Durante il Medioevo si rafforza il ruolo di un ramo della romana Via Postumia (ramo della Valpolcevera) come principale via di collegamento tra il nord del mar Tirreno, attraverso la pianura padana, fino ad Aquileia.

Parallelamente crescono lungo tale asse traffici e commerci e vengono esercitati da parte dei feudatari diritti di pedaggio. È forse utile sottolineare che tale via scavalcava il giogo appenninico al Passo della Bocchetta, mentre un'altra "Via del Sale" scavalcava (e scavalca tuttora) la giogaia appenninica alla Crocetta d'Orero, uno dei valichi più bassi di tutto il crinale del sistema appenninico.

### **Il Basso Medioevo: i rapporti con Genova ed i commerci**

L'espansione territoriale e commerciale della Repubblica di Genova incrementano il ruolo mercantile e commerciale della valle: oltre ai traffici di breve e medio raggio la ValPolcevera vede transitare le carovane di mercanti genovesi che si recano alle Fiere medioevali dell'Europa continentale (Milano, Lione, Bruges).

Il ruolo agricolo e di allevamento del bestiame permane di importanza primaria per gli abitanti della valle e risultano strategici per i rifornimenti di derrate alimentari fresche, sia destinati alla città di Genova, sia destinati alle cambuse delle navi che scalano in porto.

### **L'Ottocento: l'industrializzazione della vallata**

Durante i primi decenni del XIX Secolo, riprendendo gli studi degli ingegneri napoleonici, il re Carlo Alberto (1823) fa aprire una nuova strada per oltrepassare l'appennino: la Via del Passo dei Giovi.

Iniziano ad insediarsi, prima nella città di San Pier d'Arena, definita la Manchester italiana, e successivamente lungo il Ponente (Sestri, Voltri) e lungo il Polcevera (Rivaro

lo, Bolzaneto) un numero crescente di fabbriche e di manifatture. Alla fine dell'Ottocento la ValPolcevera è caratterizzata da una serie notevole di industrie di varia dimensione e tipologia. Durante l'Ottocento si potenzia il tessuto viario a carico della valle con la costruzione di due linee ferroviarie indipendenti.

In particolare, per consentire il passaggio della prima ferrovia che collega Genova con la pianura padana, viene deviato il corso del torrente Polcevera in corrispondenza della stazione di Bolzaneto. Tale opera comporta lo scavo di una trincea di circa 10 metri di profondità e di 50 metri di larghezza nella parte bassa della collina di Murta (Comune di Bolzaneto).

### **Il Primo Novecento: l'annessione a Genova dei comuni indipendenti della ValPolcevera**

L'industrializzazione della vallata procede anche durante i primi decenni del '900, e prosegue, con minore intensità, fino all'inizio degli anni '60, completando l'occupazione di ogni porzione significativa di fondo valle libera da abitazioni.

A questa spiccata caratterizzazione contribuisce in maniera determinante la delibera del 1926 in base alla quale vengono annessi al co-

mune di Genova, oltre ad altri comuni dell'area genovese, anche cinque comuni della ValPolcevera: Sampierdarena, Borzoli, Rivarolo Ligure, Bolzaneto, Pontedecimo.

L'unificazione in unico comune, dovuta anche al disegno politico del tempo, facilita infatti l'insediamento di grandi fabbriche o l'ampliamento di industrie già esistenti; in particolare, durante l'ultima parte del periodo, vengono installate in Valpolcevera quattro raffinerie di petrolio. Durante il ventennio fascista viene costruita (1933-1935) la prima autostrada italiana: la cosiddetta "Camionale Genova - Serravalle Scrivia" la parte iniziale del tracciato passa attraverso la Valpolcevera per tutto il suo asse longitudinale.

### **Il Secondo Novecento: la deindustrializzazione della Valpolcevera e la sua destinazione ad area servizi per la città**

Durante gli anni '60, per migliorare il collegamento di Genova con il sistema autostradale italiano, viene realizzato nella parte bassa della valle un tratto della A10 connotato dal viadotto/ponte Morandi; lungo l'asse longitudinale della valle viene portato a termine il raddoppio della A7, attuato con un tracciato diverso da quello della "Canionale".

Durante gli anni '60, anche a seguito di scelte politiche da parte degli amministratori del territorio, le aree che vengono dismesse da alcune industrie faticano a trovare una riconversione.

La destinazione a nuove zone residenziali è modesta nel fondovalle e più marcata in collina.

In questo contesto si colloca la realizzazione di insediamenti abitativi, sia in ValPolcevera, sia nella confluente Val Torbella, brutti esteticamente e di qualità discutibile. Tra questi uno in particolare, il "Quartiere Begato" (noto anche come "La Diga"), curato da parte del Comune, viene citato, ormai da circa vent'anni, come uno tra i sei peggiori insediamenti di edilizia popolare realizzati in Italia a danno di terreni ex-agricoli ed ex-boschivi.

Negli decenni più recenti, salvo rare eccezioni, gli interventi di ridestinazione del territorio vengono faticosamente progettati e si concretizzano quasi sempre in attività di servizi (es. magazzini di distribuzione, depositi di containers, mercati all'ingrosso, supermercati).

L'esecuzione dei necessari nuovi collegamenti viari di città non risulta adeguata: in particolare la nuova viabilità di fondo valle in sponda destra del Polcevera, opera già segnalata come necessaria da parte

della Camera di Commercio di Genova nel lontano 1968, iniziata oltre vent'anni or sono, non riesce ad essere completata.

Altre realtà di servizio, sarebbe meglio dire di servitù, a carico della comunità della ValPolcevera vengono invece installate o sono in fase di installazione. Il tutto si realizza prescindendo dall'accordo con la cittadinanza: Campo Nomadi in Via Nostra Signora della Guardia, Nuovi Mercati Generali nella zona degli svincoli autostradali di Bolzaneto, Aree di parcheggio e movimentazione containers, Progetto di Inceneritore Rifiuti in zona Scarpino, al culmine del displuvio della valle con la valle del Varenna (territorio di Sestri Ponente).

### **Il Duemila: le proposte per un nuovo ruolo della ValPolcevera nel contesto della regione - Le linee ferroviarie, autostradali e stradali**

Alla luce di tendenze di rinnovamento e di ripresa di piccoli insediamenti di tipo abitativo manifestatesi negli ultimi due decenni si sta concretizzando un rafforzamento del ruolo della ValPolcevera anche a livello di zona residenziale.

A tale fenomeno non è certamente estranea la ricchezza del cospicuo bagaglio storico-culturale presente

nella vallata tutelato da realtà associative tradizionalmente radicate sul territorio nonché dal fiorire di gruppi spontanei volti alla valorizzazione ed alla tutela del patrimonio artistico e del residuo patrimonio ambientale del territorio.

É per esempio poco noto a gran parte dei genovesi stessi che alcune tra le chiese presenti in Valpolcevera sono tra le più antiche pievi o cenobi medioevali della città.

*(Promontorio, Belvedere, Abbazia del Boschetto, San Bartolomeo della Certosa, San Cipriano, Santo Stefano di Larvego, solo per citare alcuni riferimenti)*

Ciò premesso, oltre al nostro convincimento come Comitato, riteniamo di dare voce anche a molti altri abitanti della Valpolcevera, ribadendo il fatto che essendo evidente quanto la vallata abbia dato storicamente alla città di Genova attraverso il variare delle “destinazioni d’uso”, non si può richiedere l’accettazione di ulteriori oneri e servitù ad esclusivo vantaggio di altri.

Un’amministrazione Comunale attenta alle necessità dei cittadini si dovrebbe premurare di far terminare le molte opere “incompiute” e far realizzare in tempi brevi quelle promesse, e cioè Strada di sponda destra del Polcevera, collegamenti con il centro cittadino tramite linee

ferroviarie suburbane attrezzate con stazioni reali (e non “virtuali”) e tramite linee metropolitane per il Ponente cittadino e la ValPolcevera che non si limitino all’attuale moncone.

Sia ben chiaro che di queste inadempienze dobbiamo farne principalmente carico al Comune, ma responsabilità parziali, durante questi più recenti decenni se le sono guadagnate anche la Regione e la Provincia.

Riteniamo pertanto che, qualora tutti i necessari interventi sulle infrastrutture dei collegamenti di città (mezzi pubblici e ferrovie) fossero stati attuati con un minimo di preveggenza, oggi, per difendere le nostre case, i nostri affetti ed i nostri valori, non ci troveremmo a dover combattere non già contro forze esterne, bensì contro chi ci amministra.

Necessariamente sorge quindi prepotente la seguente riflessione: che cosa ci guadagniamo ad rimanere in questa città come cittadini di ultima categoria?

Sfidiamo la restante parte della città, ad Est dalla Lanterna, anche se numericamente maggioritaria, a dimostrarci che vi è collocato, su quella parte di territorio comunale, un tessuto sociale che copra più intensamente il territorio, di quanto

non avvenga il ValPolcevera, tramite associazioni di volontariato di pubblica utilità nonché comitati e gruppi dedicati alla tutela del patrimonio culturale del territorio ad al miglioramento della qualità della civile convivenza.

Per tale ragione, laddove le nostre istanze non vengano accolte, oltre alla opzione di continuare a vivere in una situazione ulteriormente degradata o ad abbandonare la contesa trasferendoci in altra residenza non genovese, ci resta da esercitare non già la opzione Zero, negataci dal nostro ineffabile Vice-Sindaco Pissarello a nome di tutta la Giunta Comunale genovese, bensì l'opzione "Doppio Zero". Ossia, poiché nel 1926, con atto di imperio assolutista, siamo stati annessi a Genova, richiedere come consente la Costituzione Repubblicana, tramite libero referendum popolare di riprenderci la nostra indipendenza di un tempo, da concretizzarsi nella autonomia amministrativa.

### CONCLUSIONI

Stante quanto sopra esposto riteniamo che risulti sufficientemente chiara la nostra posizione ufficiale totalmente negativa avverso il progetto "Gronda di Ponente" nei termini formalizzati da parte del Comune di Genova.

Si tratta infatti sostanzialmente,

con varianti, di quanto già proposto circa venticinque anni or sono in merito al primo progetto della bretella Voltri/Torbella, relativamente alla quale, a seguito dell'azione dei Comitati di quartiere, l'opera era stata cancellata.

Un reale decongestionamento del traffico autostradale si può ottenere, volendolo, oltre che con la inderogabile prioritaria realizzazione della viabilità di città e con il completamento delle infrastrutture sopra menzionate tramite la considerazione di altre soluzioni, già proposte nel corso degli ultimi quarant'anni in merito al "Nodo di Genova" (ad esempio, ma non solo: "Oltre-Giogo", Sub-Alveo, Autostrada del 3° valico).

Tale approccio sarebbe stato, a nostro avviso, più onesto intellettualmente, oltre che probabilmente più "politicalmente corretto": evidentemente questo non è stato il caso, ad oggi.

Volendolo, ci sarebbe ancora tempo.

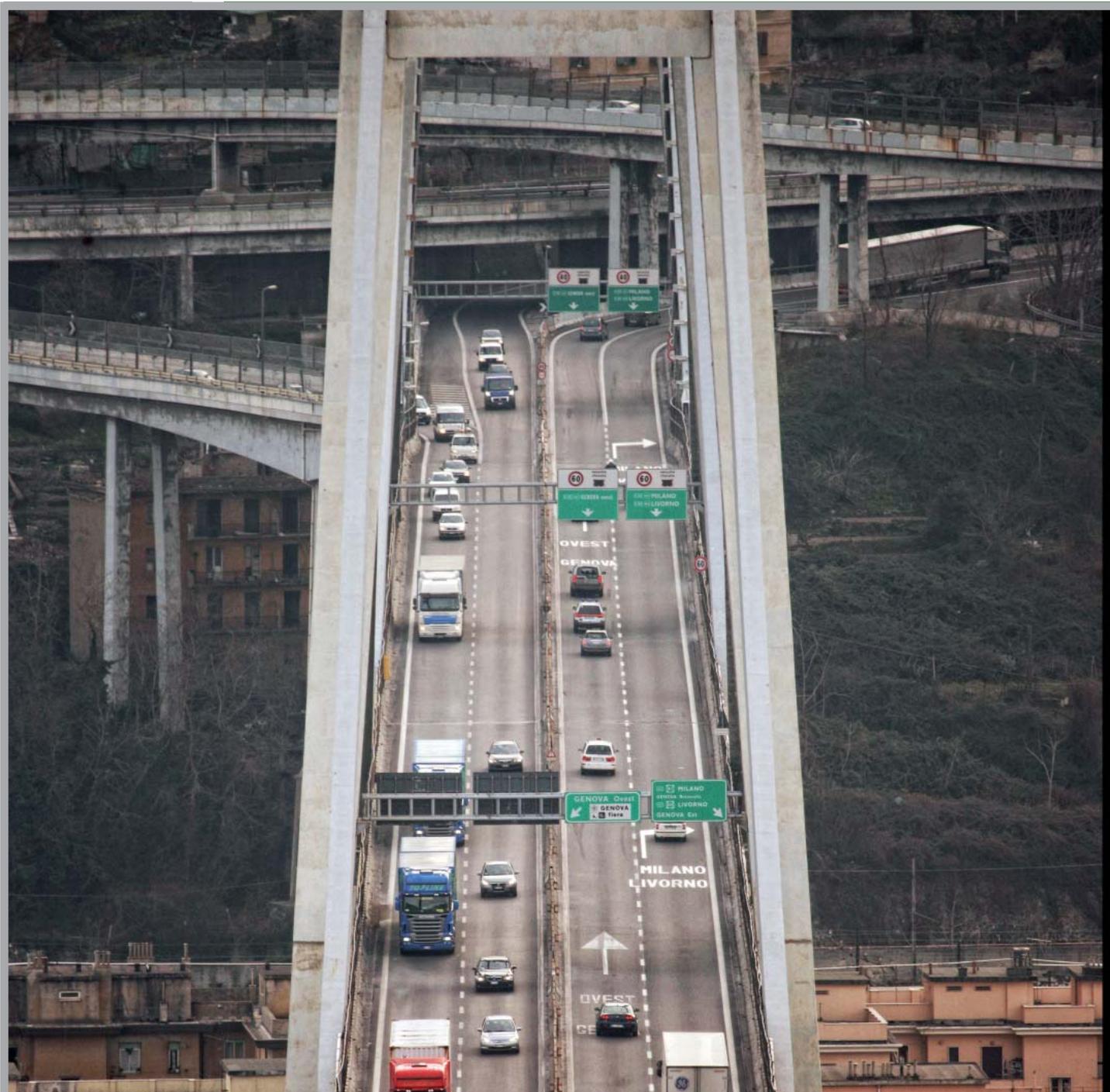
#### PER ULTERIORI INFORMAZIONI

Comitato Difesa Ambiente  
Valpolcevera

"L'AMBIENTE PER LA VITA"

Piazza Chiesa di Murta

16162 - GENOVA/BOLZANETO



## **Commissione per il Dibattito Pubblico sulla Gronda di Genova**

c/o Ufficio Città Partecipata – Comune di Genova – Via di Mascherona, 19 – 16123 – Genova

**Tel.** 010/20976208 – **Sito web:** <http://urbancenter.comune.genova.it>

**Mail:** [commissionedibattitopubblico@comune.genova.it](mailto:commissionedibattitopubblico@comune.genova.it)