

Il vicesindaco Burlando
traccia il bilancio delle
scelte e degli indirizzi
della politica comunale

Genova, dalle Colombiane il via alle sfide per la città del Duemila

Comincia il conto alla rovescia a Genova per le celebrazioni colombiane ma già in città si respira un'aria di novità. I progetti di trasformazione e di recupero stanno diventando realtà. Claudio Burlando, del Pds, vicesindaco della giunta comunale, traccia un bilancio dell'operato e degli indirizzi di Genova e descrive l'area metropolitana del Duemila.

MARCO FERRARI

Le grandi città italiane si avviano a diventare aree metropolitane. Per Genova, al di là degli adempimenti legislativi, si tratta soprattutto di acquisire una vera dimensione metropolitana in termini di cultura, di capoluogo di regione, di grande centro italiano con specificità storiche, produttive e ambientali e di grande centro del Mediterraneo.

Chiediamo a Burlando: Genova ha i titoli, le ambizioni e la spinta necessaria per raggiungere questi traguardi?

Genova presenta delle caratteristiche geografiche particolari che ne fanno un'area metropolitana anomala nel panorama italiano, nel senso che tale area è quasi del tutto identifi-

cabile col capoluogo. I processi economici in corso, dalle trasformazioni del progetto Utopia allo spostamento degli insediamenti a Voltri, tendono a superare la città monocentrica e ad aumentare i flussi di scambio e relazioni con altre aree. L'impostazione che va assumendo la città con l'Expo, il Ducale, il Carlo Felice, l'Acquario, il Centro Congressi, le nuove strutture alberghiere, il centro direzionale di S. Benigno e il centro storico restaura-

to, accanto agli insediamenti produttivi a Sestri Ponente e al recupero urbanistico di Cornigliano e Campi, vanno in questa direzione. Risponderci quindi che Genova ha i requisiti per avere una dimensione di centro metropolitano del Duemila.

Non sempre, però, i rapporti con le altre città liguri sono stati stretti e proficui. Si parla di concentrazione di interventi a Genova e di distacco verso il resto del territorio...

Siamo una città-regione, un polo naturale forte ma anche un centro piccolo e lungo con conseguenti difficoltà infrastrutturali. Certo questo è un limite che va superato: a partire con una nuova perpendicolarità costiera e con agganci più stretti con la Francia, anche attraverso l'alta velocità ferroviaria; a levante con una distinzione delle funzioni tra le varie città. Con l'area metropolitana credo che l'esigenza degli scambi sarà più sentita.

Si parla da tempo di intreccio pubblico-privato senza

avere risultati. A Genova, in questo senso, qualcosa si è mosso in maniera consistente. Credi che questa possa essere una scelta per rendere più vivibile la città del Duemila?

A Genova sono successe tre cose importanti. La prima è la cessione di una azienda pubblica, l'Amiat, che perdeva 6-7 miliardi l'anno. La cessione alla Parmalat, con un'operazione trasparente, porterà alle casse comunali 21 miliardi. Non ha senso gestire un servizio che offre gli stessi prezzi dei privati con l'aggiunta di un deficit pubblico: il secondo aspetto è quello del Palazzo Ducale con l'intervento di un Consorzio (Iacrossi, Ip, Lega Coop e Imco) che finanzia il recupero del prestigioso edificio con 15 miliardi di investimenti. Al Comune spetterà la gestione degli spazi culturali, ai privati quella delle altre strutture. Terzo aspetto quello del Carlo Felice con l'importante sponsorizzazione di Garone. Nel rapporto pubblico-privato dobbiamo trovare un

punto di equilibrio: la strategia resta pubblica, ai privati compete un ritorno economico e di immagine.

Genova ha la grande occasione delle Colombiane per mutare la sua immagine: a che punto sono i lavori per il grande appuntamento del '92?

I lavori dell'Expo procedono secondo i tempi stabiliti e secondo i criteri avanzati da Renzo Piano. Qualche difficoltà la incontriamo invece nelle aree antistanti ed in particolare nel sottopassaggio di Caricamento. Per il centro storico abbiamo aperto 25 cantieri e operiamo per un recupero diffuso da parte dei privati. Accanto al Ducale, il '92 regalerà ai cittadini e ai visitatori altre strutture recuperate, come le ville Serra, Pallavicini e Duchessa di Galliera, oltre ad impianti sportivi di valore come quelli della Sorba.

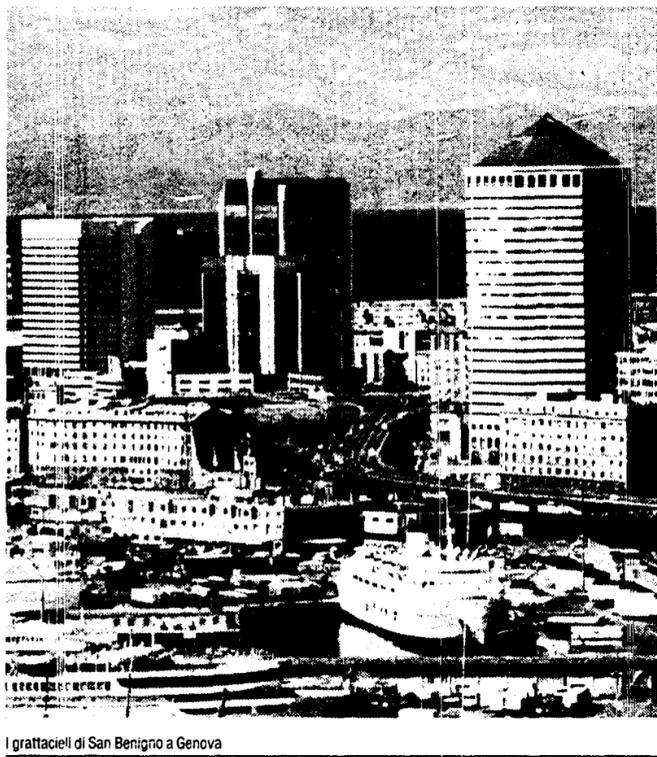
Che cosa resterà a Genova nel dopo Colombo? Quali funzioni avranno strutture di grande richiamo come l'area dell'Expo e il Palazzo

Ducale?

Resterà tutto perché l'Expo, con l'Acquario e il Centro Congressi, come il Ducale, con le mostre e le biblioteche, non è effimero.

Come si delinea la Genova del Duemila secondo il nuovo piano regolatore?

Riconquistando il rapporto mare-città, dobbiamo pensare a consolidarlo. Per eliminare o ridurre le barriere puntiamo sui flussi sotterranei: quello della metropolitana e quello di un tunnel stradale. L'area del vecchio porto avrà infatti funzioni urbane e turistiche con la riqualificazione dell'arco di costa (alberghi, porticcioli, Economia e Commercio in Darsena), la demolizione dei silos di Ponte Parodi, il terminal crociera ecc. A ciò si accompagna la riqualificazione del ponente, in quelle aree in cui, come a Cornigliano e in Val Polcevera, il venir meno delle attività industriali e petrolifere produrrà processi di riqualificazione urbana e soprattutto nuove occasioni di lavoro.



I grattacieli di San Benigno a Genova

L'impresa pubblica è semiparalizzata Riconversione, è l'ora delle Partecipazioni statali

Quale sarà il virus che colpisce le Partecipazioni statali e ne paralizza i centri nervosi? Alla vigilia di grandi cambiamenti, la Liguria è ancora alle prese con un gigante calcificato e con il rischio delle crisi di settore. In gennaio a Genova la conferenza nazionale di Cgil, Cisl e Uil sul sistema pubblico. Il caso dell'armiero, Utopia, polo tecnologico di Ponente in un colloquio con Andrea Ranieri.

PIERLUIGI QHIGGINI

Per spiegare la crisi della Liguria Andrea Ranieri, segretario regionale della Cgil, ricorre al paradosso del «grande nel piccolo». Grande industria, enormi estensioni manifatturiere in un territorio ristretto e morfologicamente delicato. Insomma, una specie di colonizzazione economica contro natura. Però alla fine il territorio ha presentato il conto: il caso della siderurgia a Cornigliano è il più stridente.

La Liguria è a un nuovo passaggio cruciale dopo la de-industrializzazione degli anni Ottanta: in un contesto caratterizzato ancora da forti debolezze, ora prendono corpo consistenti pezzi di «modernità» come il porto di Voltri, si prepara l'avvento del treno ad alta velocità, si prospetta il parco tecnologico nel ponente genovese e - alle soglie di un'altra crisi dell'acciaio - si discute del progetto Utopia, una città del futuro al posto dell'area siderurgica. Si prospetta dunque un passaggio che dovrebbe portare Genova e la regione definitivamente fuori dal modello di sviluppo industriale nato nell'Ottocento.

Cosa ne pensa Andrea Ranieri?

«Certo, siamo di fronte alla crisi complessiva di un modello che per trent'anni almeno è stato pilotato da convenienze esterne, scarsamente preoccupato delle compatibilità ambientali - risponde l'esponente della Cgil - Non dimentichiamo che Genova è stata l'anello debole del triangolo industriale. Ora rischiamo di dover fronteggiare una nuova ondata di difficoltà in interi settori industriali. Non a caso le questioni ambientali esplodono con più forza proprio nei punti di maggiore crisi».

Qual è l'approccio che ti senti di suggerire?

«In sostanza si tratta di riqualificare il tessuto produttivo, di innovare, di riconvertire dove è necessario. Il caso del settore armiero (il quale non è detto debba scomparire tutto) è il caso dimostrativo. Ma a questo punto bisogna dire che mentre i grandi imprenditori privati in Liguria hanno saputo riconvertire le produzioni, le Partecipazioni statali non hanno fatto altrettanto. Alla Marconi ormai il militare rappresenta una fetta molto ridotta, la Piaggio ha capovolto le percentuali di par-

tenza e ora il 70% della produzione è destinata al settore civile. Invece l'Oto Melara, controllata dall'Efim, è rimasta ferma alla monocultura armiera. Vengono alla luce i difetti delle Partecipazioni statali: scarsa abitudine a confrontarsi con il mercato e rigidità tipiche del sistema pubblico. E ciò vale anche per la siderurgia».

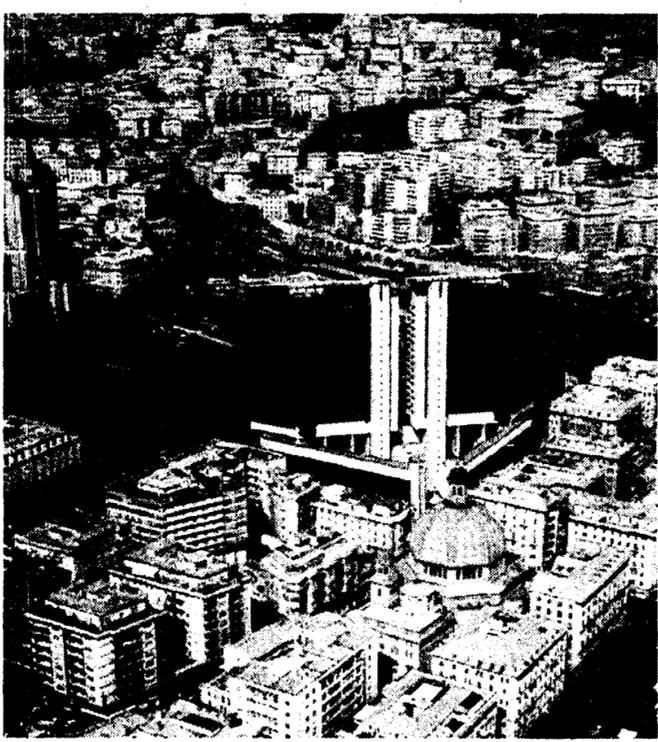
Ti riferisci al progetto Utopia?

«Utopia è un progetto partito male, ma è assolutamente necessario «starcì dentro» in posizione contrattuale. Noi, è noto, chiediamo precise garanzie sociali e occupazionali per tutti i lavoratori dell'Ilva e delle Acciaierie di Cornigliano. È un progetto a grande rischio soprattutto perché di fatto non

c'è il governo e siamo alla vigilia delle elezioni anticipate. Ma senza Utopia Genova rischia di fare i conti, oltre che con una pesante situazione sociale e territoriale, anche con una nuova crisi di settore. Vorrei aggiungere che intorno al tavolo negoziale di Utopia, che è unitario, si può realizzare un alto livello di relazioni industriali e sindacali. Prima le Partecipazioni statali tenevano i rapporti essenzialmente attraverso i notabili; oggi sono costrette a confrontarsi su una progettualità industriale a lungo termine. Il «tavolo» di Utopia segnala anche una nuova moralità, un nuovo rapporto fra politica ed economia».

Dunque il «pubblico» come eterno anello debole nella progettualità e nella promozione al cambiamento?

«Aspettiamo l'iri alla prova delle grandi occasioni regionali, che vedono in posizione attiva anche il sindacato, quale ad esempio il polo tecnologico del Ponente: una prospettiva di rilevanza eccezionale, proprio per la presenza a Genova di centri d'eccellenza e la possibilità di realizzare sinergie (strette collaborazioni) fra industria avanzata, ricerca, Università».



Genova. Brignole e Corte Lambruschini

Spezia, altro anno record per il traffico portuale

Anche il 1991, alla salute della recessione, è stato un anno boom per il porto della Spezia. Il bel tempo sembra non finire mai sullo scalo alto-meridionale che in quindici anni è balzato dal fondo classifica ai vertici del Mediterraneo, tanto da diventare oggetto di studio e di interesse in molti paesi, persino in Giappone. Secondo le elaborazioni della Camera di commercio a tutto novembre il traffico globale, ammontava a 8 milioni 354 mila 056 tonnellate, con un aumento del 28,5% sullo stesso periodo dello scorso anno. Un risultato più che brillante, tenendo conto che le merci varie (cioè i traffici ricchi) hanno funzionato da locomotiva, con 5 milioni 267 mila 586 tonnellate contro i 3 milioni 923 mila per gennaio-novembre '90. Gli imbarchi totali sono cresciuti del 39,7%.

Per quanto riguarda il traffico containers, la guerra del Golfo e la costante riduzione dei traffici sulle rotte nordatlantiche hanno condizionato negativamente il lavoro dei terminalisti privati. Tuttavia la cifra in Teu's (unità media corrispondente ad un container da venti piedi) non dovrebbe discostarsi molto, in più o

meno, dai 450 mila «pezzi» movimentati nel 1990.

A conti fatti, sempre per quanto riguarda i containers, La Spezia confermerà la sua leadership nella portualità italiana e costituirà la testa di serie di quella mediterranea insieme a Marsiglia e a Barcellona.

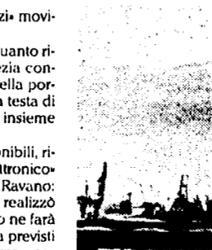
Gli unici dati freschi disponibili, riguardano il terminal elettronico della Contship di Angelo Ravano: una piattaforma che nel '90 realizzò 268 mila Teu's e quest'anno ne farà 275 mila, meno dei 300 mila previsti dai pianificatori del traffico ma - come sottolinea Klaus Culemann del «La Spezia containers terminal» - pur sempre un incremento e comunque un risultato soddisfacente alla luce di una congiuntura generalmente sfavorevole, fatta eccezione per i traffici verso l'Estremo Oriente (in continua espansione) e il Sudafrica.

Con gennaio dovrebbero arrivare, sempre che le notizie siano confermate, anche i 35 mila pezzi della Sealand che lasceranno Livorno a seguito della collaborazione instaurata con Medatlantic e compagnia Italia sulla linea del Nordamerica, per ridurre l'impiego di navi a fronte del calo dei traffici. La recessione,

putroppo, scatena anche le guerre fra poveri.

In ogni caso il fenomeno Contship con tutte le sue implicazioni tecnologiche, organizzative e di traffico (è il terminal che in assoluto utilizza di più il mezzo ferroviario, con decine di treni bloccati alla settimana) continua a suscitare l'interesse di armatori ed esperti di tutto il mondo: solo quest'anno - spiega Culemann con un sorriso - abbiamo ricevuto più di cinquanta delegazioni italiane e straniere. Ormai mi basta un giro di trenta minuti per spiegare il funzionamento del terminal. Proprio come un perfetto ciccone...».

Voltri, senza trasporti Fs il container non decolla



Voltri. Il porto e la città

La data più probabile sarà quella di un giorno della primavera '93 quando la prima nave portacontainer, con tutta probabilità proveniente dall'estremo oriente, scenderà i primi scaltoni metallici sulla banchina di Voltri. L'ultimo appuntamento ufficiale preannunciato in uno dei tanti libri blu editi dal Consorzio del porto non è stato rispettato. Ritardi di pochi mesi per un'opera iniziata un quarto di secolo fa possono sembrare poca cosa, ma il rischio è che ci sia un ulteriore slittamento per i collegamenti stradali e ferroviari.

Alla Vte, la società per il 95% Fiat

ed il restante 5% Cap, che ha la concessione del terminal, sono ottimisti e sostengono che i lavori procedono nei tempi previsti. Voltri è destinato a diventare un porto alternativo non solo per l'alto Tirreno ma anche per una fetta rilevante del Sud Europa e la Fiat, che ha scommesso ingenti capitali nell'impresa, è evidentemente impegnata a far sì che quei soldi rendano profitti ma soprattutto a dimostrare che anche l'investimento in attività portuali può costituire un affare. Voltri è stato concepito come capolinea naturale per tutto il traffico marittimo containerizzato proveniente dal Giappone, la Cina, la Corea, Taiwan, Singapore e Hong Kong. Profondità di fondali, ampiezza di banchine, potenza di attrezzatura e possibilità di rapido inoltro della merce dovrebbero garantire un servizio al massimo dell'efficienza.

Il condizionale però a questo punto diventa d'obbligo perché anche lo scalo più moderno, per funzionare adeguatamente, deve essere dotato di adeguati collegamenti ferroviari. Si parla molto in questi giorni sul tipo di rapporti in banchina che ci saranno a Voltri, e la società ha

già detto che intende assumere direttamente i lavoratori ed applicare i contratti di lavoro del settore così come avviene nella generalità degli scali europei. Ma il vero problema del nuovo porto, se vuole trasformarsi davvero in un porto nuovo, è quello del rapporto sindacale e quello delle relazioni ferroviarie e stradali. Per il 1993 le ferrovie dello Stato garantiscono solo il collegamento con la linea di costa, mentre slitta all'anno Duemila ed oltre quello ipotizzato a Borsoli con le linee di valico.

Così stando le cose, il mezzo milione di contenitori atteso a Genova rischia di appiattirsi sulle banchine per mancanza di trasporto ferroviario. Il futuro di Voltri, insomma, si gioca sui binari che collegano Genova a Milano e Torino, meglio se quelli proposti per il sistema ad alta velocità. Se si pensa ai tempi ed agli investimenti previsti dal piano delle ferrovie bisognerebbe essere pessimisti. Ricordando però che la Fiat è interessata ai collegamenti ferroviari superveloci e sta investendo sul porto di Voltri, forse le previsioni potrebbero essere migliori.

L'Ateneo imbecca nuove strade L'America Latina a scuola nell'Università genovese

In occasione delle Colombiane l'Università di Genova rilancia. In immagine e contenuto. La sede dell'Ateneo, ristrutturata, ha ospitato dopo 24 anni di assenza la cerimonia di apertura del nuovo anno accademico. Allo studio l'istituzione di un'intensa attività di ricerca interdisciplinare legata all'economia del mare. Fra le novità, l'elezione a proretore di una donna, l'unica in Italia a ricoprire questa carica.

ROSANNA CAPRILLI

A cinquecento anni dal «grande viaggio» di Colombo, la rotta si inverte e stavolta tocca agli americani venire «Alla scoperta dell'Italia». È il titolo di un programma proposto dall'Università di Genova, in collaborazione col Cnr e l'Ente Colombo. Venticinque borse di studio, per i prossimi 5 anni, avviate grazie a una convenzione con la Banca d'Italia, destinate ad altrettanti laureati in prevalenza sudamericani - che svolgeranno attività di ricerca nell'ateneo genovese. Un'occasione per far conoscere ed esporre i nostri modelli culturali: per qualcuno l'opportunità di rivisitare le proprie radici (in alcune aree del Sud America sono emigrate intere colo-

nie di genovesi), «in ogni caso un contributo per invertire la marcia e spezzare il vincolo di dipendenza dall'America, col rischio di consolidare un flusso a senso unico obbligato», spiega con malcelato orgoglio Giovanna Visintini, prima ed unica proretore donna d'Italia.

In occasione delle Colombiane l'Università di Genova rilancia. Anche in termini di immagine. Dopo 24 anni è stata ripristinata la cerimonia di apertura dell'attività accademica. E fra i progetti, per il futuro molto prossimo c'è l'intenzione di varare un'attività di ricerca interdisciplinare su tutto quanto attiene all'economia del mare. L'idea è sfruttare parte degli spazi destinati alle

manifestazioni, nell'area del porto vecchio, la stessa che ospiterà un acquario che a quanto si dice, per dimensioni e importanza, sarà il secondo del mondo. Sempre sulla stessa area si pensa di attivare corsi di perfezionamento e specializzazione. Ai programmi, che vedranno impegnati tutti i settori dell'Università, sono interessati il Cnr e alcuni enti internazionali. Un'iniziativa che contribuirà a rafforzare il rapporto fra mondo accademico e realtà territoriale già avviato da «Genova ricerche». Il consorzio, che ha come partner l'Università, Cnr e imprese, finanzia progetti, eroga borse di studio, incentiva tesi di laurea elaborate all'interno delle aziende.

Sul piano del decentramento, l'ateneo ha già all'attivo due esempi di sperimentazione: a Savona la scuola di «Tecnologie per la protezione ambientale e per la sicurezza»; a Spezia quella per la «Progettazione per la nautica di diporto». La stessa scuola dovrebbe partire il prossimo anno a Imperia: fa parte di un ventaglio di iniziative già concordate insieme all'attivazione dei primi due corsi di laurea in Giurisprudenza ed Economia e Commercio. Per l'istituzione di nuovi corsi di laurea, invece, al momento il ministero ha dato l'ok solo per Scienze Ambientali a Spezia. Nulla di fatto dunque, all'introduzione del Diploma universitario di Operatori economici dei servizi turistici a Savona, dove, invece, da quest'anno accademico sono stati decentrati i corsi di laurea in Ingegneria, fiore all'occhiello dell'ateneo genovese. Delle dieci Facoltà universitarie - sottolinea Giovanna Visintini con una punta di rammarico - Ingegneria è quella che vede la presenza minima, costante, di iscrizioni femminili. Solo 353 su 3047. E dire che oggi è una laurea che va come il pane. L'industria ha sete di ingegneri. Restando in sede locale, la testa la vicenda della Elisag Bailey, del Gruppo Finmeccanica, che opera nel settore dell'automazione industriale. La società, con quasi 8000 dipendenti in 49 Paesi, un volume d'affari di circa 13.000 miliardi, prima di rivolgersi altrove ha offerto ai neolaureati genovesi, senza distinzione di sesso, l'opportunità di un posto di lavoro, con un periodo di addestramento di due anni negli Stati Uniti. Un riconoscimento all'Università, dicono, che storma fior di manager, ingegneri, fisici, dottori in Economia e Commercio fra i migliori d'Europa. L'offerta è andata in bianco. Alla base del diniego dei giovani liguri, la prospettiva di un soggiorno oltre oceano.