

A Roma summit sull'acciaio Zonizzazione Ilva e Assindustria fanno ricorso al Tar contro gli enti locali



Le acciaierie di Cornigliano

Cornigliano, ennesima puntata della vicenda acciaierie. Oggi a Roma, alle 19,30 il sottosegretario Gianni Letta incontrerà i rappresentanti delle istituzioni liguri, per parlare del futuro delle aree. Ci saranno il sindaco Giuseppe Pericu e i presidenti della Regione Sandro Biasotti, della Provincia Alessandro Repetto e dell'Autorità Portuale Giuliano Gallanti. Quest'ultimo, per essere presente, ha rinviato un'importante riunione con la commissione consiliare sui programmi futuri per il porto di Voltri. E questo è un segnale dell'importanza che la riunione odierna ha, per motivi differenti, anche se nessuno vuole parlare e fare commenti. «Abbiamo appreso dai giornali di questo incontro — aveva dichiarato lunedì Alessandro Repetto, presidente della Provincia — ma nessuno ci ha comunicato nulla. Non vorremmo che a Roma ed in Regione si pensasse di poter fare tutto senza di noi e magari convocarci al momento delle firme. Non è questo il modo di rispondere alla nostra offerta di collaborazione».

Ieri Letta ha rimediato. Ha telefonato a tutti, per convocare la riunione odierna, dicendo che mancava il tempo materiale per una convocazione scritta. Ed ha precisato che sarà una riunione solamente con i rappresentanti delle istituzioni. Non ci saranno né gli imprenditori Claudio ed Emilio Riva e neppure i sindacati.

«Mi ha detto Letta — conferma Gallanti — che sarà una riunione informale. Del resto non c'è neppure ordine del giorno. Ma per quanto si sa, in Regione si attribuisce molta importanza alla riunione odierna. Si sa che Biasotti non ha voluto rinviarla. Del resto esiste un piano della presidenza del consiglio e della Regione per la chiusura dell'area a caldo. Il progetto prevede l'intera dismissione degli impianti fusori e la cessione da parte dell'Ilva di almeno 500 mila metri quadrati (ma si potrebbe arrivare anche oltre i 700) delle aree che ha in concessione demaniale fino al 2024. Come "rimborso", Riva riceverebbe indennizzi vicini ai costi da sostenere per l'acquisto delle altre aree. E potrebbe pensare a dividere in due l'attuale società: una per il caldo (nelle sedi di Taranto e Novi) ed una per il freddo (Genova). La richiesta di indennizzo di Riva non sarebbe lontana dai 45 milioni di euro. In più si prospetta l'uscita dall'azienda di 300 operai da assistere con ammortizzatori sociali e integrazioni di reddito a carico dello Stato.

L'importanza della riunione odierna nasce dal fatto che presto i consigli di Comune e Provincia dovranno votare la partecipazione alla spa pubblica per la bonifica e la gestione delle aree. Ma per dare questa adesione è necessario conoscere sia il piano di Regione e governo, sia le richieste di Riva. Forse 2 ore di discussione non basteranno. E tra i politici genovesi c'è chi teme di perdere l'ultimo aereo diretto a Genova (alle 22) e di dover passare la notte a Roma.

Intanto, Riva e l'Associazione industriali hanno presentato ricorso al Tar (tribunale amministrativo regionale) contro Comune e Provincia per il piano di zonizzazione. Riva chiede anche un indennizzo economico. L'associazione industriali ritiene il piano eccessivamente rigido in rapporto alle attività produttive presenti sul territorio.

Giuliano Macciò

Conclusa la prima dismissione, ora si guarda alla privatizzazione dell'aeroporto Cristoforo Colombo

«Dieci milioni per Genova»

La Camera di commercio vende le sue quote della Milano Serravalle e annuncia investimenti Odone: «Soldi pronti per la Fiera, la vecchia borsa, il progetto del tunnel. E per i nostri nuovi uffici»

L'operazione è andata avanti a luci spente, nel corso degli ultimi mesi. E ora il primo risultato è arrivato: venti miliardi di vecchie lire, oltre dieci milioni e trecentomila euro, sono finiti nelle casse della Camera di Commercio di Genova e ora sono pronti per andare a finanziare progetti di sviluppo per la provincia. Dalla Fiera del mare ai progetti per nuove infrastrutture. Dal parco tecnologico di Pratozanino a una nuova sede operativa per la Camera di commercio. I dieci milioni e rotti di euro sono il risultato della prima operazione di dismissione delle partecipazioni della Camera di commercio di Genova. «Una decina di giorni fa — annuncia il presidente Paolo Odone — abbiamo ceduto a tre società controllate dal gruppo Gavio il 40 per cento delle nostre quote dell'Autostrada Milano Serravalle, che complessivamente ammontavano al 4,6 per

cento». La trattativa, aperta dopo un invito pubblico di offerta, è stata serrata. E il prezzo spuntato rappresenta un record. «Per fare un paragone, se il valore delle quote vendute fosse applicato a tutte le azioni della Milano-Serravalle, l'Autostrada avrebbe un valore di 1.050 miliardi di vecchie lire. Quando la giunta del sindaco Sansa vendette le sue quote il valore era stimato in poco più di cento miliardi. Quando, poco tempo fa, lo ha fatto la giunta provinciale Vincenzi il valore era stimato in 750 miliardi». Le operazioni destinate a portare denaro fresco per i progetti di sviluppo continuano. Domani la Camera di commercio e l'Autorità portuale saranno a Roma per fare il punto sulla privatizzazione dell'aeroporto di Genova. E non è escluso che in futuro anche le azioni restanti della Milano-Serravalle possano trasformarsi in un volano di crescita.

Presidente Odone, cosa farà la Camera di commercio degli oltre dieci milioni di euro derivanti dalla vendita delle azioni della Milano-Serravalle?

«Si tratta di soldi che vanno immediatamente investiti. E non in piccole cose ma in progetti strategici di grande respiro. A cominciare dalle infrastrutture. L'unica arma che rimane a questa città per superare la crisi economica strisciante e fare partire le opere che consentano ai genovesi di non essere più assediati e asfissati dal traffico e di non essere esclusi dalle grandi direttrici europee di trasporto delle merci. La Camera di Commercio ha consulenti internazionali di rilievo ed è preparata. Ma non ci sono solo le infrastrutture. Lunedì ho presentato al consiglio camerale una valutazione delle cose che si devono fare, che ha ricecuto un'unanime condivisione».

Qualche esempio?

«Il finanziamento della Fiera di Genova. La Camera di Commercio è disposta a investire almeno due milioni e mezzo di euro, a condizione che Comune, Regione, Provincia, Autorità portuale facciano altrettanto. Con venticinque miliardi di vecchie lire quella zona della città può cambiare volto, anche perché si deve aggiungere la sdeamianizzazione delle aree, che consente alla Fiera di accendere mutui. Ma sarebbe utile anche far confluire nella Fiera la Marina di Genova, rendere fruibile quell'area a fini turistici per tutto l'anno: si tratta di un affaccio al mare straordinario».

Dopo l'operazione Fiera resterebbero quindici miliardi di vecchie lire.

«Una parte saranno usati per trovare una nuova sede per gli uffici della Camera di commercio. La sede storica resterà nel palazzo Tobia Pallavicino di via Garibaldi 4. Ma i locali al civico 6, dove sono ospitati gli uffici, in affitto, sono poco funzionali e scarsamente utilizzabili. Per questo stiamo cercando una

collocazione alternativa in centro. Pensiamo di investire anche nel rilancio dell'ex borsa valori di piazza De Ferrari, di nostra proprietà. Guardiamo con attenzione alla proposta della Fondazione Carige di dare vita a una joint venture per fare della vecchia borsa un contenitore per la cultura giovanile, in vista del 2004».

Torniamo alle infrastrutture, che lei definisce la priorità assoluta. I soldi che voi potete mettere a disposizione non basterebbero neppure per realizzare i progetti esecutivi delle grandi opere.

«Il nostro ruolo può essere quello di mettere un po' di lievito nel pane, in modo da accelerare l'iter dei progetti. Faccio l'esempio del tunnel sotto il porto. La società costituita dal Comune ci ha chiesto di partecipare, e noi avremo un incontro con loro nei prossimi giorni. Potremmo entrare e contribuire al progetto preliminare, mettere a disposizione professionalità e idee, coinvolgere altri enti e soggetti privati. Per le priorità principali, il terzo valico e il nodo autostradale, la competenza della progettazione è di altri. Ma anche in questo caso ci piacerebbe contribuire ad accelerare l'iter».

Dieci milioni di euro non sono molti per tutte queste ambizioni.

«La vendita delle quote dell'autostrada è solo il primo passo. Ora ci stiamo occupando con tutte le nostre energie della privatizzazione dell'aeroporto. Abbiamo concluso il processo di scelta dell'advisor, individuato nel raggruppamento di imprese Società General e Kpmg. Speriamo che si proceda in fretta».

Il presidente della Regione Biasotti recentemente ha manifestato dubbi sulla privatizzazione del Colombo.

«La privatizzazione è essenziale per acquisire nuovi traffici ed evitare situazioni di monopolio. Ci sono resistenze, è vero, ma anche grandi interessi da parte del mondo dello ship-

ping, che potrebbe contribuire a fare del Colombo un esempio di logistica integrata. Quello di Genova è insieme a Barcellona l'unico aeroporto dentro una città portuale. Ha potenzialità enormi».

Già, ma Biasotti...

«Biasotti è un amico e può darsi che parli così perché sa qualcosa che non può ancora dire sul futuro delle aree siderurgiche di Cornigliano, vicino all'aeroporto. Ma il Colombo è di proprietà al 25 per cento della Camera di commercio, al 60 per cento dell'Autorità portuale e al 15 per cento degli Aeroporti di Roma. Se la Regione vuole avere voce in capitolo sull'aeroporto bisogna che se lo compri».

Andrea Castanini



Paolo Odone presidente della Camera di commercio e dell'Ascom

Il villaggio TECNOLOGICO

«Le nostre aziende a Pratozanino? Parliamone» Castellano riapre il dialogo con Biasotti

«Pratozanino può essere una soluzione, anche se presenta alcuni problemi. Diciamo che parte alla pari con gli Erzelli e con Cornigliano. Ma quello della sede del villaggio delle tecnologie è solo uno dei temi in ballo. E' necessario aprire un dibattito più complessivo sulle strategie».

Carlo Castellano, presidente di Esaote e del distretto tecnologico Dixet, risponde così alla proposta della Regione: realizzare la cittadella delle imprese ad alta tecnologia nell'ex manicomio di Pratozanino, cento ettari di proprietà pubblica (Asl 3) nell'immediato entroterra di Cogoleto. Come ha anticipato ieri il Secolo XIX la giunta del presidente della Regione Sandro Biasotti sta lavorando seriamente all'ipotesi, tanto da prendere anche in considerazione le nuove infrastrutture a servizio dell'area (ad esempio uno svincolo che colleghi l'autostrada all'ex ospedale psichiatrico). E la prima reazione a caldo del presidente del Dixet lascia pensare che si stia per aprire una nuova fase di confronto tra le aziende del polo tecnologico genovese e la Regione, dopo le polemiche lanciate da Castellano per l'as-

senze di risposte alla richiesta di insediare il villaggio delle tecnologie agli Erzelli e per i ritardi nell'approvazione della legge sui distretti.

Castellano misura con attenzione le parole. «Sono contento che il presidente Biasotti abbia dichiarato che sta seguendo con molta attenzione il problema posto da Dixet. Esiste un'opportunità di sviluppo importante, ma per coglierla non si deve risolvere soltanto il problema della localizzazione. Occorre un disegno strategico complessivo. Noi chiediamo che a Genova ci sia un'iniziativa simile a quella di Torino, dove la Regione, il Comune e il governo e altre istituzioni locali hanno investito decine di miliardi per costituire un distretto avanzato delle telecomunicazioni, basato sulla telefonia mobile». Investimenti pubblici, quindi, per attirare nuove imprese e consolidare quelle esistenti. «Perché gli enti pubblici non possono limitarsi a dire: ecco le aree, ora vediamo se le aziende si fanno avanti».

Detto questo, Castellano passa ad analizzare l'ipotesi Cogoleto. «L'area di Pratozanino — commenta Castellano —

presenta vantaggi e svantaggi. E' un'area già nelle disponibilità della Regione, in un contesto molto vivibile. Ma d'altra parte è piuttosto lontana da Genova e non ha infrastrutture adeguate. Il discorso del nuovo svincolo può essere importante, ma per riuscire a realizzarlo potrebbero passare dieci anni. Insomma, è una proposta da analizzare bene. Anche se continuo a pensare che Erzelli abbia il grande vantaggio dei tempi, e possa portare a una riqualificazione urbana». Il presidente del distretto Dixet invita però i soggetti interessati a chiudere. «Quello che chiedo è l'apertura in tempi rapidi, non oltre settembre, di un tavolo con gli enti locali, per decidere una volta per tutte come andare avanti». Castellano, però, manifesta perplessità sulla possibilità di convivenza tra il villaggio della tecnologia e il parco divertimenti hi-tech che il presidente della Camera di commercio Paolo Odone propone di realizzare a Pratozanino. «Non vorrei che venisse fuori un minestrone. Le aziende del polo tecnologico hanno bisogno di tranquillità».

A. Cast.

dai provos ai NO GLOBAL

Una bicicletta si aggira per l'Europa

Nei vicoli di Genova pedalano a sorpresa i ciclisti della criticalmass

Parola d'ordine: nessun nome, nessun personalismo. Unica vocazione: la bici. Si muovono in gruppo. Fanno gruppo, opinione, scalpore. In una parola, fanno «massa». Si «sentono» via internet o con appelli affissi alle mura metropolitane. Qualcuno lancia l'invito e scatta l'incontro. E il via alla scorribanda è spontaneo, dettato da chi per primo non trattiene la voglia di partire. Hanno un nome diffuso, simile a quelli usati dagli hacker telematici. «Critical Mass».

A Genova sono arrivati da un paio di mesi. E hanno già messo a segno due uscite: un venerdì sera (il 12 luglio) e un sabato (20) all'ora di pranzo. La prima comparsa l'hanno battezzata Zena reggaebike e pensano di realizzare un sogno: proclamare Genova capitale della bicicletta nel 2006. Perché «in questa città non è tradizionalmente difficile muoversi in bici: è tradizione pensare che lo sia, ma non è vero». E attenzione: nessuno leggerà mai su una mail o su un volantino: «Appuntamento tra amanti delle due ruote giovedì pomeriggio alle quattro». No, troppo facile: sono messaggi criptici, magari solo con il logo (una bici montata da un pugno con la scritta Critical Mass e l'indirizzo web). Solo chi si incuriosisce svela il mistero e si aggrega.

L'organizzazione è orizzontale, nessuna regola, nessuna gerarchia. L'altra sera, a spasso da Brignole al porto antico passando



Biciclette in città: è nato un nuovo gruppo per contestare il traffico

per San Lorenzo, sono partiti in quindici e sono raddoppiati nel tragitto. Vogliono più spazi, piegando i voleri di sua maestà l'automobile alle loro necessità sulla strada: poco importano i semafori, i sensi unici, la velocità. Se una macchina strombazzava a un ciclista, gli altri si affiancano e circondano il nemico obbligandolo a rassegnarsi. «Think globally, bike locally», ossia: pensa globale, pedala locale. A dare il via all'esperienza italiana di questo movimento invisibile mondiale sono

state le città di Milano (duecento ogni giovedì sera in piazza Mercanti), Padova, Torino: ne fanno parte avvocati e casalinghe, professoressa e operai. Abitano tutti sulla stessa strada virtuale: www.inventati.org/criticalmass.

Movimento mondiale, nato a San Francisco nel settembre del 1992 contro il divieto di transito per le bici sul ponte più utile alla circolazione. La malattia colpì mezzo mondo. Ma bisogna scavarne ancora più in dietro per trovare le vere origini di Critical

Mass. Probabilmente in quell'Internazionale situazionista del 1957. E ancora nell'esperienza dei Provos olandesi della metà degli anni Sessanta: le truppe di bici bianche che anticiparono il Sessantotto. Modernità e globalizzazione, ecco che si arriva al dunque: «Noi non vogliamo bloccare il traffico, vogliamo essere il traffico». Essere il traffico significa «fare massa», partire e lasciare che i pedali seguano le vie del caso senza badare a divieti, limitazioni.

C'è un manifesto: «Un fantasma su due ruote si aggira per l'Italia. Critical Mass è una coincidenza, un improvviso incontro di ciclisti nel mezzo delle masse automobilistiche. È una casualità nel pieno rispetto dell'entropia, della natura caotica del nostro universo che non può essere rinchiusa in corsie o in scatole di metallo. Critical Mass, più che una manifestazione è la dimostrazione pratica e reale di come un'altra città sia possibile. Più bici, più caos, più libertà». E c'è un decalogo: «L'errore sta nel considerare l'automobile essenzialmente come un mezzo di trasporto: l'automobile è un bene sovrano di una vita alienata e, inseparabilmente, come prodotto essenziale del mercato capitalista, è al centro della stessa propaganda globale. Il tempo di trasporto è lavoro aggiunto che riduce d'altrettanto la giornata cosiddetta libera».

La ricetta. «Bisogna passare dalla circolazione come supplemento del lavoro alla circolazione come piacere. Bisogna rifare l'architettura in funzione di tutto il movimento della società: la divisione assoluta tra zone di lavoro e abitazione deve essere affiancata almeno da una terza sfera. Quella della vita stessa (la sfera della libertà e del tempo disponibile)».

Giovanni Mari

HOBBYFOTO
GENOVA

CENTRO - Via Galata, 97 r. MERCATO DELL'USATO
PRINCIPE - Via A. Doria, 16 r. SERVIZI FOTOGRAFICI
S. FRUTTUOSO - Via G. Tori, 79 r. PARCHeggio PRIVATO
VALBISAGNO - Via Molassana, 114 r.
PEGLI - Via Argentina, 38 r. CENTRO ASTROFILO

VIA COL VECCHIO.....

La tua macchina fotografica non funziona più, la vuoi cambiare con un modello più nuovo magari con lo zoom??? Hobbyfoto ti da questa possibilità infatti consegnando il tuo usato ti verrà scontata di ben 20,00 sull'acquisto di HALINA ZOOM 728.

...AVANTI CON HALINA

Fotocamera compatta zoom dell'ultima generazione 28/70 adatta cioè per scattare sia fotografie panoramiche che ritrattistiche. Flash automatico con possibilità di fill-in, off e anti occhi rossi. Autoscatto e pre riavvolgimento della pellicola. Motorizzata. Alimentazione con 1 pila al litio CR2. Completa di astuccio e cinghio.

118,00
20,00

Ma se rendi il tuo usato anche non funzionante -

Puoi averla a sole
€ 98,00

CALCOLATRICE • BATTERIE • BORSE • SVILUPPATRICI • CALCOLATRICE • ACCESSORI • VIDEOCASSETTE