

## La città che cambia

# Cornigliano, nasce la strada a mare un nuovo ponte per far respirare il Ponente

Aperto il cantiere: tre anni di lavoro per un investimento di 70 milioni

MASSIMO MINELLA

**C**ENTOVENTIMILA metri quadri di cantiere, tre anni di lavoro, settanta milioni di euro di investimento. Con l'apertura del cantiere della strada a mare di Cornigliano, senza alcuna cerimonia perché di tagli di nastri questa città non ne può davvero più, ha ufficialmente preso il via la rivoluzione del Ponente. Rivoluzione infrastrutturale, con l'obiettivo di allontanare una volta per tutte il traffico pesante legato al porto, ma anche urbanistica, perché far respirare i quartieri vuol dire gettare le basi per una vera riqualificazione di tutto il territorio. La strada a mare, tassello fondamentale nell'attuazione dell'accordo di programma che ha abbattuto l'altoforno di Cornigliano, già prevista nel primo atto del '99, consentirà infatti di completare il collegamento diretto con il casello autostradale di Sestri Ponente, sistemare definitivamente la viabilità di lungomare Canepa,



**PORAZZA**  
L'amministratore delegato di Sviluppo Genova Piergiulio Porazza



### Le imprese

Ad aggiudicarsi l'appalto è stata l'associazione temporanea costituita fra Carena, Codelfa e Omba



### L'obiettivo

L'infrastruttura consentirà di allontanare da Cornigliano e Sampierdarena il traffico pesante e riqualificare l'area

che diventerà una strada a sei corsie, e ultimare la viabilità di sponda destra e sinistra del Polcevera. Insomma, per Genova, una svolta epocale.

I lavori sono scattati da pochi giorni e si completeranno a inizio 2014, quando l'associazione temporanea di imprese formata da Carena, Codelfa e Omba (che si è aggiudicata il bando di gara con un ribasso del 34 per cento sulla base d'asta di 102 milioni) consegnerà una superstrada di cate-

goria "d" (cioè strada urbana di scorrimento) lunga un chilometro e seicento metri, a sei corsie (che diventeranno otto in corrispondenza del ponte sul Polcevera). Prima di allora, però, inutile nascondere, ci sarà da soffrire dal punto di vista della viabilità, tenuto conto che il mega-cantiere da 120 mila metri quadri andrà a incidere direttamente su una zona già particolarmente critica. Anche per questo, fin dalla fase di progettazione, sono state individuate so-

luzioni che dovrebbero garantire durante i lavori la funzionalità della complessa rete viaria che gravita attorno alla foce del Polcevera, non solo quella cittadina, ma anche quella dedicata ai mezzi in entrata e in uscita dal porto.

L'obiettivo è comunque ambizioso e può quindi compensare il sacrificio: liberare una volta per tutte i quartieri di Cornigliano e di Sampierdarena dal traffico pesante dei tir diretti al porto, per procedere poi con una più artico-

lata riqualificazione urbana. L'intervento è articolato su tre livelli: la strada vera e propria, a carico della Società per Cornigliano; i "raccordi terminali della viabilità del Polcevera dal ponte Pieragostini all'area portuale e a lungomare Canepa", di competenza dell'Anas; la realizzazione del terzo binario merci fra il Polcevera e la stazione di Sestri, a carico di Rfi (società di Fs). Il ruolo di "stazione appaltante", cioè di soggetto che svolge per conto della Società per

Cornigliano tutte le attività, è affidato a Sviluppo Genova, la società pubblico-privata guidata dall'amministratore delegato Piergiulio Porazza costituita proprio per realizzare iniziative di riqualificazione ambientale attraverso il riutilizzo delle aree industriali dismesse di Genova.

Nel dettaglio, la strada a mare partirà, a levante, da lungomare Canepa, scavalcherà il Polcevera con un nuovo ponte a una sola campata di cento metri, attraverserà le aree bonificate dall'acciaio e si riunirà a ponente a via Cornigliano, in corrispondenza di piazza Savio, dopo aver attraversato in sottopasso la ferrovia Genova-Ventimiglia. Sarà un percorso su più livelli, "a raso", cioè al filo della strada, in "rilevato", su viadotti e sul ponte. La connessione alla viabilità esistente, inoltre, avverrà attraverso tre grandi rotatorie (in piazza Savio, nelle aree ex Ilva lungo la direttrice di via San Giovanni d'Acri e all'altezza della Fiumara) collegate con all'asse principale con dieci rampe di svincolo.

Un'opera così massiccia imporrà anche la realizzazione di un ponte di cantiere a due corsie, così da avere sempre un collegamento diretto fra le sponde del torrente per evitare che i mezzi si riversino sulla viabilità ordinaria. Ma oltre all'infrastruttura vera e propria, si realizzeranno altri fondamentali interventi, a cominciare da quelli idraulici per proseguire con le opere propedeutiche all'allargamento della massicciata ferroviaria della Genova-Ventimiglia e la ristrutturazione della rete di binari al servizio del porto.

Pur essendo una strada a scorrimento veloce, il progetto dovrà necessariamente tenere conto del suo inserimento in un contesto cittadino. Per questo si punterà a limitare l'impatto acustico, utilizzando asfalto fonoassorbente e installando barriere antirumore, e si terrà conto dell'elemento paesaggistico, con la progettazione delle aree verdi, con piante, la realizzazione di un percorso pedonale-ciclabile ai lati dell'infrastruttura e la creazione, al di sotto dei viadotti, di spazi urbani attrezzati.

L'intero percorso della strada a mare è ormai libero da ostacoli. Nel 2010 sono stati demoliti gli ultimi manufatti e completate le bonifiche belliche. Poi è stata la volta degli elettrofiltri, l'ultimo impianto del ciclo a caldo dell'area ex Ilva, smantellati da poco, non prima di aver rimosso una gran quantità di materiali pieni di amianto. A inizio febbraio tutti i lavori sono stati consegnati. E ora i cantieri stanno lavorando.