



DONATELLA PICCONE

Nuovo stadio di Genova. Polemiche sulla collocazione della struttura: negozianti e aziende hi-tech criticano l'intesa tra sindaco e presidenti delle società calcistiche che ha indicato la zona dello scalo Colombo

Per ora Sestri è solo un'ipotesi No all'arena nell'aeroporto



Marta Vincenzi
COMUNE DI GENOVA
Sindaco

Negli ultimi due anni il Comune di Genova ha lavorato all'ipotesi di un nuovo stadio su sollecitazione delle due principali società calcistiche della città e si è impegnato per una loro assunzione di responsabilità nella gestione dell'impianto. L'attuale struttura, il Luigi Ferraris, è gestita dalla civica amministrazione che non può investire milioni per trasformarla in uno stadio moderno, sul modello dei complessi sportivi polifunzionali, ovvero impianti con aree destinate anche all'intrattenimento e al tempo libero, con prerogative di funzionalità economica per raggiungere un equilibrio gestionale. Un simile ammodernamento non è realizzabile sullo stadio attuale poiché questo è soggetto a numerosi vincoli normativi legati al Piano Bacino ed è vicino alle Carceri. Per questi motivi, lo scorso luglio, con una dichiarazione di intenti siglata da me e dai presidenti di Genoa e Sampdoria, è stato messo nero su bianco che le società sono interessate a trasferire le proprie attività calcistiche in un nuovo stadio da realizzarsi in un'altra zona della città e che il Comune dà la propria disponibilità alla realizzazione del progetto. L'amministrazione ritiene importante che la città abbia uno stadio moderno, ma non può ammettere investimenti a proprio carico.

Ora il nodo è l'individuazione del luogo in cui dare vita al nuovo stadio: Sestri Ponente è solo un'ipotesi, sulla base di un precedente progetto, presentato dalla Sampdoria, che faceva riferimento al disegno del Waterfront ideato da Renzo Piano. Il progetto ipotizzava lo spostamento a mare dell'aeroporto, su un'isola artificiale, e quindi la possibilità di inserire il nuovo stadio su una parte dell'area oggi utilizzata dallo scalo. Un'idea ambiziosa che io tuttora perseguo, pur sapendo che non è raggiungibile in pochi anni. Si tratta adesso di verificare se – tenendo ferma l'ipotesi dello spostamento dell'aeroporto entro i prossimi dieci anni – la costruzione a breve termine dello stadio non impedisca lo sviluppo dell'aeroporto, che ritengo prioritario per la città. Entro metà settembre valuteremo tutti questi aspetti assieme a Enac: se il luogo si rivelasse incompatibile con lo sviluppo dell'aeroporto, ne individueremo un altro. Quanto ai dettagli del progetto, saranno discussi in un secondo momento, tenendo conto dei timori di quanti finora sono intervenuti sulla questione. Eviteremo perciò la realizzazione di centri commerciali generalisti, a cui si oppongono i commercianti, e terremo conto del rapporto con le infrastrutture e con il tessuto urbano. Ma ora stiamo parlando di una fattibilità, e mi sembra importante aver raggiunto la disponibilità delle due società a investire su uno stadio di nuovissima generazione e del Comune a dare una dichiarazione di pubblica utilità.



Aldo Loiaconi
DIXET CLUB DI IMPRESE
Socio fondatore e consigliere

Genova e la Liguria hanno un grande numero di aziende ed enti che realizzano servizi, prodotti, applicazioni, ricerca e formazione nei settori dell'hi-tech e delle tecnologie avanzate. Esistono facoltà scientifiche di eccellenza, tra cui Ingegneria e i laboratori del Cnr; l'Istituto italiano della tecnologia; il Distretto dei sistemi intelligenti integrati; il Festival della Scienza. Sulla collina degli Erzelli, proprio sopra l'aeroporto, nell'aprile scorso sono iniziati i lavori di costruzione del più grande Parco scientifico e tecnologico d'Italia (quasi 450mila mq), che vedrà a regima la presenza di Università, centri di ricerca e numerose aziende.

Per definizione, le aziende e gli enti che operano nei settori dell'innovazione hanno importanti rapporti di collaborazione a livello internazionale e i propri manager, dipendenti e personale sono spesso in giro, per motivi di lavoro, per l'Italia, l'Europa e il resto del mondo. In questi ultimi dieci anni, le aziende genovesi e liguri del settore sono cresciute notevolmente ma non è stato così, invece, per l'aeroporto di Genova: un milione di passeggeri nel 2000 contro 1,2 nel 2008. Mentre, ad esempio, lo scalo di Pisa è passato da un milione nel 2000 a 4 milioni nel 2008. Oltre cento di queste aziende sono associate

al Distretto elettronica e tecnologie Dixet che, insieme a Confindustria e all'Istituto internazionale delle comunicazioni, ha realizzato recentemente un censimento sull'aeroporto Colombo, da cui emergono l'esigenza e l'urgenza di poter contare su uno scalo molto più sviluppato in termini di disponibilità di vettori (sono pochi i voli low-cost), di voli diretti (senza dover transitare da Milano o altri hub europei) e di destinazioni di arrivo. Oggi in molti preferiscono imbarcarsi da altri aeroporti (Malpensa e Linate, Nizza, Pisa e Orio al Serio) o usare l'auto per destinazioni nazionali. Il miglioramento e la crescita dell'aeroporto di Genova, quindi, è una condizione rilevante per le attività delle aziende (oltre che per il turismo) e merita, da parte delle istituzioni e degli enti preposti, urgenti impegni e finanziamenti per il suo sviluppo.

Anche il recente appello dei piloti all'Enac conferma importanti motivazioni di tipo tecnico che portano alla bocciatura dell'ipotesi di realizzare il nuovo stadio di calcio sulle aree demaniali che oggi sono a disposizione dell'aeroporto; tra queste, alcune hanno a che fare con la sicurezza (disturbi elettromagnetici, luci intense, ordine pubblico), altre impedirebbero quel miglioramento e sviluppo di cui c'è necessità, quali la mancanza di aree per il parcheggio e il rullaggio e per le piste di emergenza. Per questo riteniamo incompatibile la localizzazione del nuovo stadio presso l'aeroporto di Genova.