

L'autostrada

“Lo sviluppo della Liguria frenato dalla mancanza di strade”: così titola un articolo del quotidiano *La Stampa* del 15 marzo 1960 e prosegue «Genova è soffocata da un viluppo di strade antichate, inadatte ai traffici moderni e al turismo motorizzato. Mentre in ogni parte d'Italia c'è fervore di costruzioni stradali, Genova languisce nell'isolamento. ... Protestano e fanno ordini del giorno i genovesi ed anche i milanesi, i piemontesi, gli emiliani, i veneti, perché le merci arrivano con eccessiva lentezza ed a costi esagerati dal porto di Genova. ... Genova sarà senza respiro verso le due estremità della Liguria, raggiungibili soltanto con la via Aurelia che tutti conoscono. Verso levante, in direzione di Rapallo, di Sestri e della Spezia, non sono prevedibili miglioramenti sostanziali a breve scadenza. C'è il progetto di un'autostrada alle spalle di Genova, si continua a parlare di autostrade a mezza costa, di tunnel fra Recco e Santa Margherita, ma non si fa nulla.»

Il turismo si sta sviluppando sempre più e richiama in Riviera le industrie del nord, il commercio richiede collegamenti veloci e la Camera di Commercio di Genova si attiva con riferimento a una vecchia proposta dell'amministrazione provinciale di affidare a privati progetto e realizzazione di un'autostrada tra Recco e Zoagli, una delle tratte più critiche a causa delle numerose curve, della ristrettezza del tunnel di Ruta e dell'attraversamento di Rapallo.

Due anni dopo, alla fine del 1962, è pronto il progetto di massima di un'autostrada che collega Genova a Sestri Levante: il grosso problema è che il tracciato segue la costa, passando sulle colline di Nervi, Bogliasco, Recco, Santa Margherita, Zoagli e Lavagna, deturpando il paesaggio di “vivi, giardini, pini, vecchie case liguri, chiese e cappelle settecentesche”.

Il suggerimento è di costruire alle spalle delle colline: un'ipotesi già presa in considerazione anche perché più economica (dalle spalle di Genova verso Cicagna e la Fontanabuona, raggiungendo Sestri dall'interno, con meno gallerie e viadotti). Peccato che avesse trovato la netta opposizione di alcuni comuni rivieraschi che lamentavano di essere “tagliati fuori”.

A dicembre viene presa la decisione per il tratto Genova-Rapallo, affidato alla società “Costruzione e gestione autostrade” del gruppo IRI e diviso in 14 lotti: parte da Rivarolo¹ in collegamento con l'autostrada Camionale-Valle del Po (oggi la A7) e la Genova-Savona (oggi la A10), prosegue per Quezzi², taglia a mezza costa il Monte Moro e giunge alle spalle di Recco dove entra in galleria per superare Ruta e sfociare nella vallata di San Pietro di Rapallo³.

¹ Quartiere genovese nella bassa val Polcevera

² Quartiere collinare di Genova

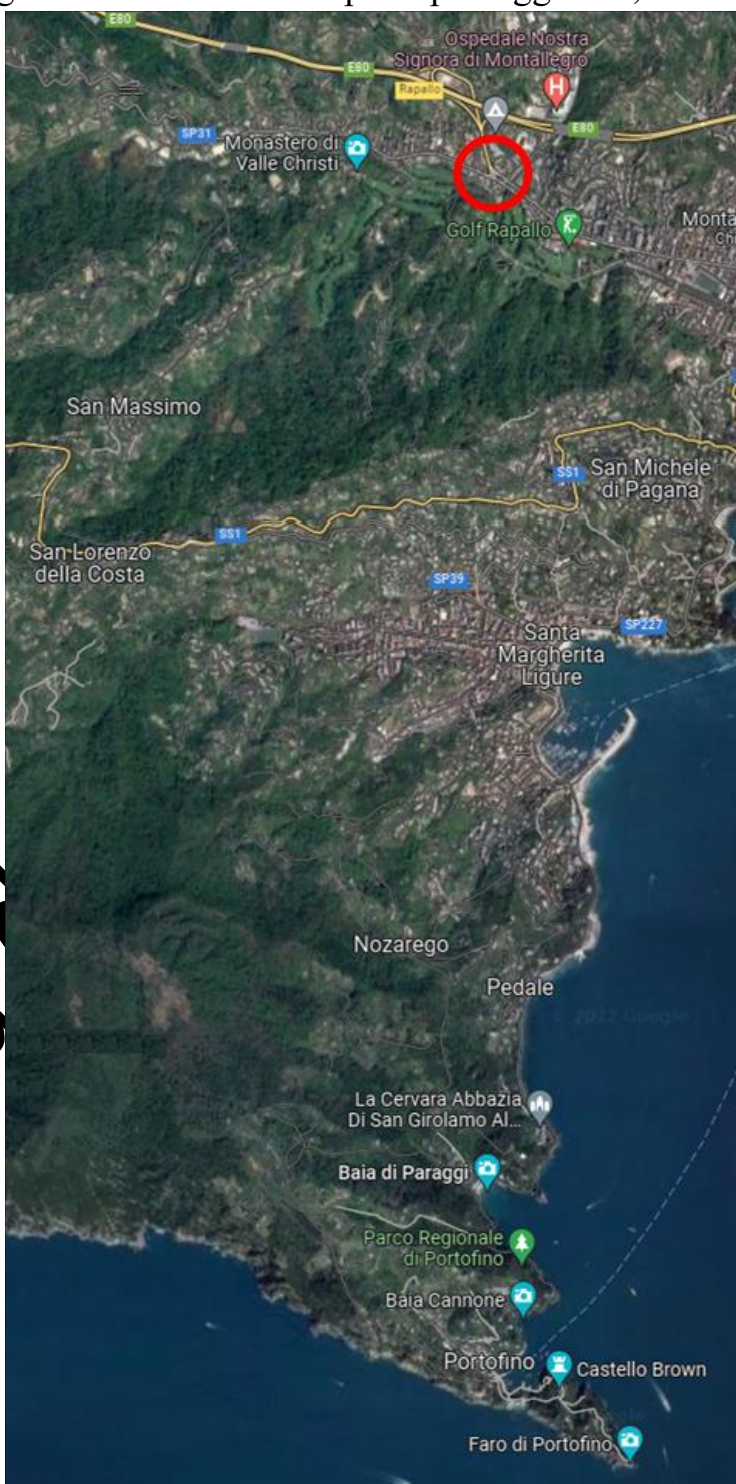
³ Il sindaco di Rapallo, Rinaldo Turpini, si oppose alla realizzazione di un casello anche a Santa Margherita/Portofino. A quei tempi il passaggio delle auto era visto favorevolmente dai commercianti che si trovavano lungo il percorso.

Ma le critiche a quella che viene battezzata l'“Autostrada Azzurra” (oggi A12), soprattutto da parte dei comuni del Tigullio interessati all'impatto paesaggistico, non si placano anche se contraddittorie con il timore di essere tagliati fuori: “occorre tenere soprattutto presente che lo scopo primo di questa autostrada deve essere quello di favorire il turismo, non rischiare di soffocarlo distruggendone le attrattive”.

Il 2 novembre 1964 si tiene un incontro a Rapallo, alla presenza dei sindaci di Rapallo, Santa Margherita, Sestri Levante, Zoagli, Recco e Bogliasco, in cui il presidente della Società Autostrade, ing. Fedele Cova, fa il punto dei lavori. Prima di tutto il costo dell'opera, preventivato in 1,333 milioni di lire al chilometro, è cresciuto nel tempo a 1,910 (più del doppio di quanto era costata l'Autostrada del Sole). 6 mila operai al lavoro (dei quali 2 mila indiretti) e previsione del completamento fino a Rapallo per l'estate 1966.

Pochi mesi dopo il presidente della Provincia, Francesco Catanei, annuncia la costruzione di una “piccola autostrada”, una diramazione che dal casello di Rapallo colleghi San Lorenzo della Costa, San Siro, Santa Margherita e Portofino “per migliorare la viabilità e valorizzare turisticamente alcune zone”: arriva addirittura a ipotizzare la sua apertura tre mesi dopo il completamento della Rivarolo-Rapallo!

Di questo non si parla più fino a quando, nell'ottobre 1968, il presidente della Camera di Commercio di Genova, Massimo Rizzo, afferma «Il progetto, in corso di elaborazione, deve assicurare – pena la non realizzazione – il più ortodosso rispetto paesaggistico. L'autostrada consentirà di portare alle spalle di Rapallo e Santa Margherita il flusso veicolare proveniente dall'autostrada “Rivarolo-Livorno”, per trovarvi ampi piazzali di sosta e rimanere al di fuori dei due centri abitati». La stampa com-



menta che “proseguendo in galleria alle spalle di Paraggi e Portofino, e rimanendo in galleria senza immissioni sulla viabilità esterna anche alla testata di Portofino, l'arteria consentirà inoltre di togliere dalla litoranea Santa Margherita-Paraggi-Portofino il traffico automobilistico medio e pesante, che ne hanno completamente alterato la straordinaria fisionomia di ineguagliabile passeggiata a mare. L'accesso a Portofino sarà solo pedonale perché il traffico automobilistico dovrà restare invisibile in galleria.”

A questo proposito un articolo del 9 novembre 1968 di Mario Fazio su *La Stampa* afferma: «Un'autostrada a Portofino: doppia pista sotto una galleria scavata nel monte, spesa sette miliardi, da sei a ottomila automobili al giorno, immenso parcheggio sempre in galleria. La fantasia dei “valorizzatori” non ha limiti. Ma quali sarebbero gli effetti sull'equilibrio di uno degli ultimi angoli d'Italia che possa dirsi perfetto per misura del golfo, degli spazi, degli abitanti e degli ospiti? E' davvero desiderabile che ogni località preziosa sia raggiungibile in autostrada?»

Si dice in tutta Italia, con ammirazione: Portofino è un modello di fedeltà alla sua natura e alla sua composizione, al segno umano dei suoi abitanti, un po' marinai e un po' contadini. Intatta e vitalissima, non mummificata. Turisti e visitatori di un giorno superano il milione di “presenze” all'anno (più di Capri, se le statistiche non ingannano), con concentrazioni che molti conoscono per esperienza diretta e sgradita: le resse domenicali, quelle di agosto e dei “fine settimana” estivi, le attese di ore sulla strada litoranea per raggiungere la piazza-parcheggio, immancabilmente colma di automobili. D'estate ne arrivano duemila al giorno, e la piazza alle spalle dell'abitato non è dilatabile.

Da molti anni si discuteva se vietare il transito alle auto (con poche eccezioni) sulla litoranea; si sarebbe arrivati a Portofino soltanto su carrozze, mezzi pubblici, biciclette, e naturalmente a piedi. Oppure via mare, con i battelli che fanno servizio da Santa Margherita. Il fine era chiaro: restituire a Portofino la pienezza del suo ritmo di vera e propria “isola”.

L'autostrada in galleria viene oggi proposta come soluzione radicale. Il progetto, in corso di elaborazione e favorito dalla Camera di Commercio di Genova, è stato presentato con un preambolo che dovrebbe calmare i difensori del paesaggio: l'autostrada sarà invisibile perché interamente in galleria (in altre parole: non si valutano le conseguenze dell'opera ma ci si accontenta di nasconderla).

L'opera sarebbe il prolungamento del raccordo fra l'autostrada costiera Genova-Rapallo-Santri Levante e Santa Margherita; avrebbe le dimensioni di una vera e propria autostrada a doppia corsia; passerebbe alle spalle di Paraggi con una galleria lunga più di tre chilometri (costo: due miliardi a chilometro secondo le prime stime) e finirebbe a Portofino con un grande piazzale-parcheggio, ancora nascosto in galleria. La piazza a monte dell'abitato verrebbe così liberata; Portofino non riceverebbe che i pedoni scaricati dalle invisibili automobili. La litoranea Paraggi-Portofino sarebbe restituita alle sue funzioni naturali di passeggiata e di tranquillo legame.

Questi ultimi sono gli elementi validi, portati a sostegno del progetto. Ma i critici, che si stanno organizzando per un movimento di opposizione, ribattono in questo modo. Primo: gli stessi risultati si potrebbero ottenere costruendo in galleria una strada di

proporzioni contenute, con spesa di gran lunga inferiore e senza effetti di "aggressione". Secondo: il discorso va fatto dopo aver accertato quali siano gli usi migliori del "patrimonio-Portofino" considerato nella sua interezza, e quali le opere adatte a raggiungerli.

Se si volesse trasformare Portofino in un grande sobborgo, fittamente popolato, con attrezzature per dieci-quindicimila turisti, l'autostrada sarebbe un'ottima cosa. Ma tale trasformazione – dicono i critici – non porterebbe la fine di Portofino? E volendo conservare le caratteristiche attuali con aumento della ricettività entro limiti tollerabili (i posti-letto negli alberghi sono poco più di trecento), l'autostrada sarebbe sproporzionata e dannosa. Ipotesi di una domenica: 7000 automobili con 140.000 persone rovesciate sulla piazzetta nel giro di 24 ore.

Le opinioni si vanno formando in questi giorni. L'amministrazione comunale è favorevole; l'Azienda di soggiorno è su posizioni critiche.»

Il 15 dicembre 1965 il quotidiano *La Stampa* scrive «Da mezzanotte [del 14] è aperto al traffico il primo tratto ... dell'autostrada Rivarolo-Sestri Levante, che collega Recco a Rapallo. L'arteria, quasi tutta pianeggiante, consente di evitare i disagi e i tornanti del Passo della Ruta...».

Deve passare un anno perché lo stesso quotidiano scriva, il 17 dicembre 1966, «Domani sera a mezzanotte si

apre al traffico un nuovo tratto dell'autostrada Genova-Sestri Levante: è quello compreso fra Nervi e Recco...». Domenica 18 sono 25.000 le auto che percorrono nei primi l'autostrada ed evitano l'intasamento sull'Aurelia.



Da sin: Renato Canessa, Raffaele Bottino, Domenico Roccatagliata, Alessandro Ortona, Giuseppe Larco, Aldo Moro, Raffaele Inglese, Carlo Pastorino (pres. Provincia)
(foto della raccolta Renato Dirodi)

Si arriva lunedì 18 dicembre 1967: nel pomeriggio il presidente del Consiglio, Aldo Moro⁴, inaugura il tronco Rivarolo-Nervi. 12 chilometri che saldano il tratto Nervi-Rapallo già in esercizio con l'autostrada Genova-Serravalle-Milano, consentendo agli automobilisti di Milano e Torino di raggiungere la Riviera di Levante evitando l'attraversamento di Genova.

E' l'occasione in cui l'ing. Fedele Cova, presidente della società Autostrade, sottolinea gli aspetti tecnici della Rivarolo-Rapallo: 12 gallerie per un totale di 15 chilometri al coperto e 11 ponti per altri 4 chilometri, 73 miliardi di lire di spesa complessiva

⁴ Giunto in treno da Torino

superiore di sei volte e mezzo a quella dell'autostrada del Sole. Restano 20 chilometri per completare l'«Autostrada Azzurra», da Rapallo a Sestri.

Aldo Moro percorre l'autostrada fino a Rapallo, dove è “accolto da oltre tremila persone radunate davanti al municipio e si è incontrato con i sindaci del Tigullio e dei comuni dell'entroterra”.

Si reca successivamente a Santa Margherita, dove inaugura la nuova sede delle scuole elementari “A. R. Scarsella” di via Roccatagliata e visita la “Casa degli Orfani della Gente del Mare” di via Maragliano, ripartendo la sera per Roma.

Autostrada A12		
<i>da Genova a Sestri Levante</i>		
Inaugurazione	Tratta	km
15 dicembre 1965	Recco-Rapallo	5,6
18 dicembre 1966	Nervi-Recco	11,3
18 dicembre 1967	Rivarolo-Nervi	11,5
27 ottobre 1968	Rapallo-Chiavari	9,9
1 marzo 1969	Lavagna-Sestri Levante	7,6
2 agosto 1969	Chiavari-Lavagna	2,8

Il 27 ottobre 1968 si apre un nuovo tratto, fra Rapallo e Chiavari, inaugurato dal ministro delle Partecipazioni Stradali Giorgio Bo. Si tratta di otto gallerie e dieci viadotti.

Cinque mesi dopo, l'1 marzo 1969, si apre l'ultimo tratto da Lavagna a Sestri, con la necessità però di uscire a Chiavari per rientrare a Lavagna a causa dell'indisponibilità del ponte sull'Entella (in ritardo per un vincolo paesaggistico che ha reso necessario un concorso di idee per il progetto).

Si arriva finalmente al 2 agosto 1969 e all'inaugurazione del viadotto sul fiume Entella che collega il casello di Chiavari con quello di Lavagna (700 metri su 7 piloni): l'autostrada Rivarolo-Sestri Levante è interamente percorribile.

L'«Autostrada Azzurra» è la più costosa d'Italia, costruita con la spesa di 2,4 miliardi a chilometro a causa del susseguirsi ininterrotto di gallerie e ponti.

Rimane in sospeso la *piccola autostrada*, il collegamento veloce tra Rapallo e Portofino. La previsione del tunnel è presente nei Piani regolatori di Rapallo e di Santa Margherita: quest'ultimo adottato il 29 giugno 1989 e approvato, pur con numerose perplessità il 16 novembre 1995.

Il Piano Urbanistico Comunale invece, adottato l'11 aprile 2012, non prevede uscite dal tunnel nel territorio di Santa Margherita, ma è decaduto quattro anni dopo a causa della mancata approvazione e non se ne sa più nulla: nel frattempo è ritornato in vigore il vecchio Piano regolatore.

La dialettica tra Rapallo e Santa Margherita sull'opportunità del tunnel è una tipica storia di interessi economici infarcita di campanilismo, che tuttavia riguarda un problema reale costituito dal traffico sulla litoranea.

Nel 2001 il Governo approvò la cosiddetta “Legge obiettivo”⁵ con un “Piano decennale per le grandi opere”⁶ che sottraeva agli enti locali le decisioni sulla realizzazione

⁵ Legge n.443/2001 più Decreti legislativi n.190/2002 e n.198/2002, più Legge n.166/2002 e delibera CIPE n.121/2001 che individua le opere prioritarie

⁶ La legge che prevedeva la costruzione del ponte sullo stretto di Messina

di un certo numero di opere pubbliche, identificate come “grandi opere”⁷: per la Liguria il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) approvò tra gli “interventi strategici di preminente interesse nazionale” il “nodo autostradale e stradale di Genova, comprese infrastrutture di raccordo” (tunnel Rapallo-Fontana buona e Santa Margherita)⁸. Una corsia privilegiata che non è stata percorsa a causa dell'impatto paesaggistico a Santa Margherita e del conseguente mancato accordo tra i due comuni.

La mobilità nel territorio non può ignorare un recente suggerimento datato 6 marzo 2020, quando il Consiglio comunale di Portofino approva una convenzione con l'Università di Genova per redigere le linee guida di un traforo lungo circa 1.200 metri che colleghi Santa Margherita (località Cervara) con Portofino (Piazza della Libertà): un'ipotesi ventilata già nel 1954 e approfondita nel 1957 dall'architetto lombardo Luigi Vietti.

Per ora tutto rimane sulla carta.

La Gazzetta di Santa - BOZZA

⁷ La relazione allegata al progetto di legge chiariva che “la legge obiettivo consente di superare tutti gli ostacoli giuridici e realizzare, pertanto, velocemente i progetti ... procedendo per linee di rottura fuori dall'ordinamento vigente” e che “La legittimità giuridica dell'opera è nell'opera in sé, in quanto indicata come obiettivo strategico. Tutte le altre leggi vengono conseguentemente disapplicate”.

⁸ Il progetto predisposto dalla Società Autostrade tramite la Spea di Milano, società del gruppo, prevedeva di appaltare l'opera entro il 2007, con una spesa di 170 milioni di euro e un percorso di 5,3 chilometri (di cui 4,7 in galleria e circa 70 metri di viadotto).